

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **22**
Anno XXXV
30 maggio
5 giugno 1995
Sped. in abb. postale
Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

GP MONACO

SCHUMMY DOMINA
DOPO CHE BRUNDLE
HA "ELIMINATO"
IL FERRARISTA
CHE ERA SECONDO
E AVEVA IL GIRO PIU'
VELOCE IN GARA



PHOTO4



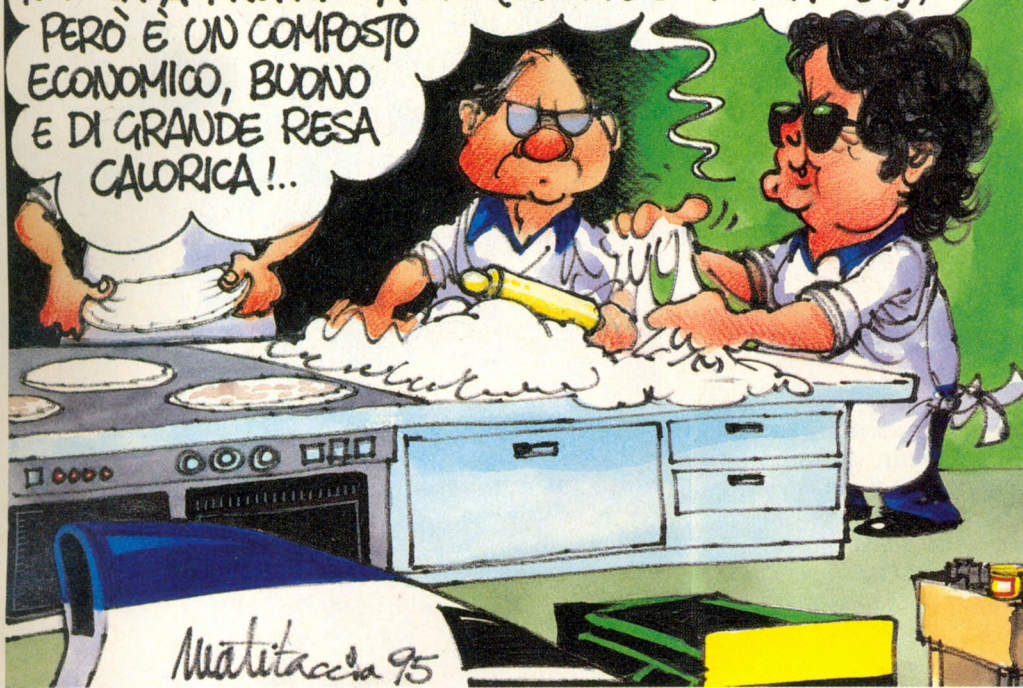
PAGA SEMPRE

ALESI

A INDY VINCE VILLENEUVE! LE FOTO SHOCK DELLA GARA

ED È SUBITO... SERRA

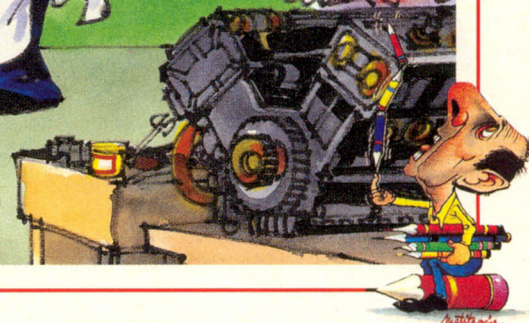
LA NOSTRA PDI (PIADINEIDE GUSTOSET)
NON SARA' PROPRIO LA BMI (BISMALEIDE THERMOSET),
PERO' È UN COMPOSTO
ECONOMICO, BUONO
E DI GRANDE RESA
CALORICA!..



minard

PDI PIADINEIDE GUSTOSET
FORMULA CHIMICA
- FARINA 00
- STRUTTO
- ACQUA
- SALE
- LATTE (Goccia)

Matitaccia 95



sommario

22

SETTIMANALE
Anno XXXV
30 maggio -
5 giugno 1995

L. 4.000

VELOCITÀ

- FORMULA UNO
12 Gp Monaco
- TURISMO
44 Quanti baby nel Dtm!
- INTERVISTA
52 Roberto Colciago
- FORMULA INDY
82 500 Miglia di Indianapolis
- FORMULA 3
90 Gp Montecarlo
- SPECIALE
93 Scuola Taruffi



INDIANAPOLIS (fotoSoldano-Dppi)

RALLY

- DUE LITRI
94 Piemonte Saluzzoi

PRODOTTO

- 76 Fiat Bravo e Brava**

OPINIONI

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

RUBRICHE

- 56 news modelli**
- 60 news prodotto**
- 74 notiziario csai**
- 78 news velocità**
- 98 news rally**
- 100 domenica sprint**
- 103 news karting**
- 106 news estero**
- 110 portobello**
- 111 crucisprint**
- 114 dove si corre**

**AUTO
SPRINT**

REDAZIONE: 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7 - telefono 051/62.27.111
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna
telex: 051/625.83.10

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 MASSAGRANE
MAURIZIO RAVAGLIA**

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

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

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

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

SEGRETARIA

**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 Manfreda, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Thomas Voigt, Graham 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
FONDATO NEL 1961
ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE

divisione **Pubblicità**

Sede - Via del Lavoro 7
Resp. Loredana Malaguti

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

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

Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana: **Biellezeta S.r.l.**
Via Frassinago 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

io, canaglia



Le note sul... registro

GIORGIO FALETTI

Pochi dei non addetti ai lavori riescono a capire l'importanza delle note in un rally, quel rapporto dialettico che si crea fra il pilota e il suo navigatore e che può veramente determinare un risultato importante oppure la più cocente delle delusioni. Ovviamente, ogni equipaggio interpreta la strada in un modo diverso per cui le indicazioni che il pilota sente nell'interfono hanno valori completamente diversi fra di loro a seconda di...

SPAGNA

Derecha dos...olè!...Ischierda tres...olè!...ahora muchas curvas...olè, olè, olè!

(Preso dalla foga, il navigatore inizia a sventolare il quaderno delle note come il drappo rosso di un torero. Schianto.)

FRANCIA

Gauche deux... tout dritt, maintenant... Droite trois...oh làlà, la jolie fansciulla sur la ruote...

(Tutte e due i componenti girano la testa contemporaneamente verso la ragazza. Schianto.)

GERMANIA

Sinistr zwein...destr drei...sinist zwein...destr drei... Dest, sinistr, dest, sinist, dest, sinist...

(i due cominciano a muovere le gambe col passo dell'oca. Schianto.)

BRASILE

Sinistra dungu...destra trengi...tutto dringi per metri trecengi...

(Un giunto inizia di colpo ad emettere un rumore ritmico e percussivo. I due iniziano a ballare la Bossa Nova. Schianto.)

ARABIA

Allhabaraq shamar...Azimas bharal...All...Allah, Allah, Allah...

(Si sente nell'aria la voce del muezzin e i due girano istintivamente la testa verso la Mecca. Schianto)

ITALIA

(Veneto)

Sinistra due...e un gotto de vin...destra tre...e un gotto de vin...dritto...e un gotto de vin...

(Alla seconda speciale il tasso alcolico è alle stelle. Schianto.)

(Sicilia)

Allora, me le volesse dicere queste curve?...parla, parla, parla!

(Il navigatore risponde seccamente «Spia non sugnu».

Schianto)

(Piemonte)

Giorgio...ho detto destra...destraaaaaaa

(Schianto)

(Napoli)

Chiano...chiano...che fretta c'è...fa attenzione che c'è una curva...oh Madonna d'o Carmine...chiano...chiano...



Nuo



MICOZZI SU SIMCA R2

CLIC 

va... fiammante!

FERMO POSTA

GIUSEPPE MENGA - Via Montefiorino n. 7, 40100 Bologna — Questo nostro lettore è alla ricerca di una copia in Vhs del Gp di Monaco 1984.

GAETANO CAMPISI - Caltanissetta — Prendiamo atto dei disguidi da lei segnalati, che sono tuttavia completamente indipendenti dalla nostra volontà...

FABRIZIO FABBRI - Roma — Nel '94 As Anno non è stato pubblicato. Per quanto riguarda il numero relativo alla stagione precedente, può richiederlo alla Conti Editore, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (Bo), inviando Lire 14.900 mediante vaglia postale, assegno bancario o versamento sul conto corrente postale numero 244400.

ROBERTO GUERRI - Monsummano Terme (Pt) — La sua soluzione presenta indubbiamente dei vantaggi, ma finirebbe col vanificare il motivo per cui i rifornimenti sono stati introdotti: rimescolare la classifica e aumentare la spettacolarità.

WALTER VELTRI - Napoli — Condividiamo appieno le sue perplessità per una F.1 che è divenuta assai cara anche per... gli spettatori! Trasmetteremo i suoi complimenti a Enzo Russo, mentre, per quanto riguarda l'iniziativa da lei suggerita, l'idea è buona, ma la sua realizzazione è talmente complicata e dispendiosa da rendere impossibile la sua concreta realizzazione. Peccato, perché lo spunto era più che buono!

GIULIA MONTECCHI - Fiorano Modenese, Via Marconi n. 51, cap. 41042, tel. 0536/831620 — Questa nostra lettrice è una grande appassionata della Ferrari di F.1 e intende corrispondere con ragazzi/e che condividono con lei l'attaccamento ai colori della Casa di Maranello. Chiunque fosse interessato, può contattarla al recapito sopra riportato.

ROSARIO LO CICERO - Palermo — Purtroppo non siamo in grado di fornirle l'indirizzo da lei richiesto.

NADIA OPEDIMICO - Genova — I vantaggi d'immagine per la F.1 dati dall'adozione della camera car sono di gran lunga superiori agli effetti negativi di natura aerodinamica.

CARLO RAGONESI - Catania — Purtroppo il fascicolo di As che lei sta cercando risulta da tempo esaurito.

MAURIZIO PAN - Via Antonio Rosmini 1/A, 20154 Milano — Questo nostro lettore intende instaurare una corrispondenza con altri tifosi appassionati del campionato Imsa.

DAVIDE GRAMUGLIO - Busto Arsizio (Va) — L'idea non si è concretizzata a causa della mancanza dei finanziamenti necessari per realizzare il circuito.

COVER STORY

AUTO SPRI NT
17
quattordicinale di automobilismo sportivo



1965

Ancora una volta un nome e una vettura restano «soli» davanti a tutti: Jim Clark e la sua Lotus. Lo scozzese lascia gli avversari soltanto le briciole e trionfa anche nel Gp di Pau riservato alle F.2, battendo Attwood con la Lola e Rindt al volante di una Brabham.

AUTO SPRI NT
SORPASSU
ZELNER
(ma BRAMBILLA ha fatto sognare...)



1975

Lauda vince a Zolder al volante della Ferrari e s'invola al comando della classifica iridata, staccando il campione in carica Emerson Fittipaldi. L'altro eroe del Gp del Belgio è Vittorio Brambilla, stupefacente al volante di una March. In testa nei primi giri, il monzese va poi ko per i freni...

AUTO SPRI NT
ESCLUSIVO INTERVISTA A GIANNI AGNELLI
SPECIALE: AS COMPIE 25 ANNI



1985

È ancora recente il ricordo delle stupefacenti prodezze di Alboreto a Montecarlo e il cuore dei tifosi ferraristi è in... fiamme in attesa del prossimo Gp in programma a Spa. Nel frattempo l'avvocato Gianni Agnelli confessa a As che il suo pilota preferito risponde al nome di Tazio Nuvolari.

In F.Indy viene usata la «pop-off»

Negli ultimi tempi sono diventato un grande appassionato delle gare di F.Indy, forse meno blasonate ma senz'altro meno noiose di quelle di F.1. Vi scrivo per soddisfare alcune curiosità relative alle monoposto che militano in questa categoria. 1) Nel retroreno delle vetture, esattamente sopra il cofano motore, ho notato che spunta un piccolo cilindretto nero. Di cosa si tratta? 2) In alcune foto da voi pubblicate, accanto al numero di gara, a volte mi è capitato di notare una lettera «T»: come mai? 3) Tutte le vetture hanno a lato del roll-bar la scritta «Ppg»: cosa rappresenta? *Tullio Giusti, Reggio Calabria*

L'oggetto nero di forma cilindrica ospitato sopra il cofano motore dalle monoposto di F.Indy è la cosiddetta valvola «Pop-off». Si tratta di un dispositivo che fino all'88 è stato utilizzato anche in F.1 per limitare le prestazioni del motore turbo. In concreto, quando la pressione nel condotto di aspirazione di un propulsore raggiunge un

valore-limite prefissato, la valvola stessa entra in azione contenendo la pressione entro le direttive regolamentari. In F.Indy la lettera «T» posta a fianco del rispettivo numero di gara, indica che la monoposto svolge la funzione di «Test-Cat», ossia di muletto. La consuetudine di contrassegnare la vettura di riserva era in voga anche in F.1 fino alla metà degli anni '70. Infine il marchio Ppg che lei ha notato sui roll-bar di tutte le monoposto della serie, altro non è che lo sponsor ufficiale della categoria. La sigla sta a indicare la Pittsburgh Plate Glass Company, una multinazionale leader nel settore delle vernici che sponsorizza la serie sin dal 1979.

ORSI



Desiré Wilson unica donna vincente in F.1

Sono una giovane appassionata di automobilismo e vi scrivo per chiarire un mio dubbio riguardante le donne in F.1. In particolare vorrei sapere se in passato è mai accaduto che una donna si sia aggiudicata una gara di F.1 (anche se priva della titolarità iridata).

Luisa Giacomini, Campobasso

Nelle gare titolate il miglior risultato ottenuto da una donna è stato il sesto posto di Lella Lombardi nel Gp di Spagna 1975. Tuttavia, se

andiamo a considerare le corse di F.1 non valide per il mondiale, è possibile trovare una risposta affermativa al suo quesito. Nella seconda prova stagionale del Campionato Britannico Aurora Afx, disputata a Brands Hatch il 7 aprile 1980, la sudafricana Desiré Wilson colse un sorprendente successo al volante di una Wolf WR4. La Wilson riuscì a precedere Norman Dickson e Eliseo Salazar, facendo segnare anche il giro più veloce della corsa. Successivamente Desiré cercò invano di qualificarsi nel Gp d'Inghilterra dello stesso anno al volante di una Williams Fw07, ma, al confronto con avversari ben più agguerriti e competitivi, fallì nel suo intento...

Come diventare Amatori nel karting

Sono un grande appassionato del mondo del kart e vi scrivo per saperne di più sulla categoria «Amatori». In questo raggruppamento esiste uno specifico regolamento, oppure è sufficiente iscriversi il giorno della gara? Inoltre, quanto costa mediamente partecipare ad una gara?

*Davide Maraja
Montorfano, Como*



Nel karting coesistono tre categorie amatoriali, una della classe 100 e due della classe 125, pensate per quegli appassionati che durante la settimana lavorano e desiderano... sfogarsi la domenica. Per questo motivo sono riservate a piloti di almeno 20 anni di età e presentano pesi minimi piuttosto elevati (a fine gara pilota e mezzo vengono infatti pesati insieme). In tutte queste categorie sono ammessi telai e propulsori di produzione corrente, tuttavia i motori devono rispettare l'omologazione precedente a quella in corso; inoltre sono obbligatorie le gomme Mg, con mescola piuttosto dura, nelle misure 10-3.60-5 anteriori e 11.6.00-5 posteriori. I mezzi della 100 Amatori montano obbligatoriamente un carburatore Tillotson da 24 mm di diametro e una flangia all'aspirazione con foro di 18 mm; sono ammessi motori monomarcia con ammissione sia a disco che lamellare (quest'ultima è più efficiente con la flangia); il peso minimo è di 145 kg. Le categorie della classe 125 si dividono in base al motore, con sei marce e frizione, che può essere raffreddato ad aria e con aspirazione regolata dal pistone, oppure raffreddato ad acqua e aspirazione con valvola; in entrambi i casi il carburatore non può superare i 30 mm di diametro e il peso minimo è di 165 kg. Per maggiori informazioni ci si può rivolgere alla Federazione Italiana Karting (via Solferino 32, 00185 Roma, tel. 06/4441289) o al delegato regionale di zona.

Cosa è il F.Ford Festival

Leggendo la biografia dello scomparso Roland Ratzemberger, ho notato che lo sfortunato pilota austriaco in passato si era aggiudicato un'edizione del F.Ford Festival. Gradirei sapere in cosa consiste questo tipo di manifestazione e se tale gara è ancora prevista all'interno del calendario internazionale.

Massimo Imparato, Bari

Dal lontano 1972 tutte le più promettenti speranze impegnate nei vari campionati nazionali al volante di monoposto di F. Ford si danno appuntamento a fine stagione per la disputa della gara

più importante della categoria, il F.Ford Festival appunto, la cui cornice tradizionale è il circuito di Brands Hatch. Oltre 150 piloti prendono parte alle varie eliminatorie nel corso del fine settimana, per selezionare gli ammessi alla finale. La quantità e la qualità dei partecipanti, fanno di questa prova una sorta di finale iridata. In passato sono stati diversi i vincitori di questa manifestazione a salire poi in F.1. Per fare qualche nome, citiamo Geoff Lees, Derek Daly, Chico Serra, Roberto Moreno, Tommy Byrne, Julian Bailey, Johnny Herbert e Eddie Irvine. Anche Vincenzo Sospiri, quest'anno al top in F.3000, è stato in passato vincitore di questa competizione che può essere definita una vera e propria fucina di campioni.



RISPONDE L'ESPERTO

Seguo con molto interesse le gare di Super T che vengono trasmesse su Telemontecarlo. Uno dei motivi del successo di questo tipo di gare è dato senza dubbio dall'utilizzo costante quanto spettacolare della camera car. Gradirei sapere qualcosa di più sulle caratteristiche delle apparecchiature impiegate, che garantiscono un'ottima qualità delle immagini.

Fabio Di Cesco, Napoli

Le camera car che vengono utilizzate nelle competizioni del campionato SuperTismo sono dal punto di vista qualitativo uguali in tutto e per tutto alle comuni apparecchiature professionali Ccd. Tuttavia le piccole telecamere si differenziano completamente da quelle montate sulle monoposto di F. 1. Per le nostre trasmissioni sono infatti previsti dei costi molto più bassi, visto che abbiamo a disposizione un solo elicottero di piccole dimensioni che permette la ricezione e la ritrasmissione a terra. Il veicolo capta le immagini e le rimanda al suolo, comportandosi come fosse una sorta di specchio. In F. 1 i ponti (ossia gli elicotteri) sono due o tre a gara, con sette o

otto segnali emessi in contemporanea. La camera car da noi utilizzata ha un peso di circa 300 grammi, ed è alimentata da un trasmettitore di circa tre kg. Complessivamente il sistema pesa non più di 4 kg. L'obiettivo della camera car ha un'ottica di 6 millimetri e un diametro di circa 6 centimetri. L'impiego di questo tipo di apparecchiatura rientra all'interno di un lavoro di ricerca e sperimentazione fortemente voluto dagli organizzatori della Salerno Corse e dall'Omega, sponsor del campionato. L'obiettivo finale è quello di arrivare nel giro di sette o otto gare ad utilizzare a pieno regime il cosiddetto sistema «remotato», che permette alla regia di scegliere in tempo reale mediante un comando a distanza l'inquadratura voluta. La parte più innovativa delle componenti utilizzate da Tmc è senza dubbio la rivoluzionaria antenna di trasmissione installata sulle vetture in corsa. Questa microscopica apparecchiatura, realizzata dall'ingegnere Mazzon, assicura ottimi risultati e nel contempo non disturba certo l'aerodinamica delle vetture. La cosa più importante da sottolineare è che questo tipo di sistema fruisce di tecnologia realizzata esclusivamente in Italia, più precisamente dalla ditta Dm di Roma. Certo, siamo ancora ai primi passi: nelle trasmissioni le apparecchiature impiegate sono ancora allo stadio di prototipi, che vengono prima pensati, studiati e provati in laboratorio da tecnici specializzati. Proprio per questo i costi sono ancora molto alti. A rendere le cose ancora più difficili ci sono anche i problemi dati dall'inquinamento dell'etere, visto che in Italia, come tutti sanno, non c'è ancora una compiuta regolamentazione delle frequenze. Il bilancio è comunque positivo: gli spettatori hanno ampiamente mostrato di gradire lo spettacolo garantito dalle camera car. Anche le varie Case impegnate nella serie hanno felicemente superato lo scetticismo dei primi tempi, accettando di buon grado di collaborare al nostro lavoro di sperimentazione, che promette un livello qualitativo sempre più interessante e ricco di novità.

Angelo Carosi di Tmc spiega come funzionano le camera car impiegate in Super T



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

Nella domenica in cui i cuori ferraristi hanno avuto un sussulto vero per la vittoria di Jacques Villeneuve, per tutti ancora il figlio dell'indimenticabile Gilles, nella corsa più famosa del mondo, la 500 Miglia di Indianapolis, un dubbio rode e pretende una risposta a tempi brevissimi. Quanto vale davvero questa Ferrari? Alesi, dal Gp d'Argentina in avanti, da quando cioè una Rossa ha interpretato al meglio il suo ruolo, ha terminato due volte secondo, staccato rispettivamente di 6" e di 18", e si è ritirato due volte, sempre secondo, staccato una volta di 7" e l'altra di 14" dal battistrada. In queste quattro occasioni Berger è sempre arrivato a punti, staccato una volta di 2 giri, una di 43", un'altra ancora di 1'05" e l'ultima, a Montecarlo, di 1'11". Nelle ultime due gare Alesi ha lasciato intendere di temere solo la concorrenza di Schumacher, non quella delle Williams. Berger non può dire altrettanto regolarmente preceduto dalle due Williams e, in un caso, anche da Herbert con la seconda Benetton. Colpa di strategie differenti? Di stati di forma differenti? Tutto è verosimile, ma a Maranello non possono non affrontare il problema perché di questo passo o Alesi diventa Paolino Paperino (e non ne ha proprio le stimmate) oppure si mette male. Sulla macchina di Jean si rompe tutto (un condotto in Spagna, una pompa in qualifica a Montecarlo), davanti ad Alesi c'è sempre una Ligier di troppo (Panis in Argentina, Brundle

nel Principato), però almeno si intuisce che alla Ferrari non sono tutti incapaci, che Barnard ha progettato una monoposto valida, che il motore non è poi da buttare via, che i meccanici sanno fare i pit-stop, che Montezemolo non aveva sbagliato a prevedere un '95 ben più vittorioso del '94.

Berger è serio, prudente, sa ancora dare zampate da pole in qualifica, ma in gara sembra la prova provata che a Maranello fanno un passo avanti e due indietro, che Williams e Benetton sono sempre irraggiungibili, che la luce in fondo al tunnel non la vedremo mai.

Già, ma forse il vero valore della Ferrari è quello che mostra Berger. D'altronde è quello che si dice anche della Benetton, che quella monoposto vale esattamente quello che fa vedere Herbert (che si becca un giro dal compagno di squadra) e che la differenza la fa il tedesco campione del mondo. Sarà, comunque con Schummy la Benetton vince esattamente come con Alesi la Ferrari va forte. Rimane semmai un solo dubbio: la Williams ha due Herbert o due Schumacher?

Questo discorso porta a una inevitabile conclusione, quella che si le vetture sono importanti, che l'aerodinamica è essenziale, che i motori debbono avere i cavalli in abbondanza, però alla fine il pilota rimane a fare la differenza.

Berger è un pilota molto intelligente, molto disponibile e si è prestato molto a creare una nuova mentalità nel reparto corse modenese. Questa sua missione è però arrivata al termine perché adesso lo staff è a posto, la vettura ha potenziale e sul motore lavorano tutti come lui pretende. Adesso ci si aspetta l'altro Berger, quello arrembante che un tempo si faceva persino tirare le orecchie perché aveva il vizio di speronare chi lo precedeva, che osava sorpassi anche dove non era sempre possibile. Al mondiale servono due Ferrari all'arma bianca in maniera che se se ne perde una per strada (un guasto tecnico, un errore di guida, una Ligier da doppiare...) l'altra possa essere lì a non perdere la posizione, o magari, l'occasione. Nessuno ha mai vinto i mondiali con i piazzamenti, almeno non più da dieci e passa anni a questa parte. Lauda «il ragioniere» vinse nell'84 cinque Gp, Prost, nell'86, il suo anno più misero, quattro. In compenso abbiamo visto sfuggire dei mondiali a gente come Mansell, pur con sei vittorie nell'87, oppure Senna, 6 vittorie nell'89 oppure ancora Prost, ben sette vittorie nell'88. All'attacco, dunque. All'attacco!

LA PAROLA AL TECNICO

CHE DIFFERENZA C'E'
FRA LA BENETTON DI BARNARD
E LA MID?
MICHAEL SCHUMACHER!

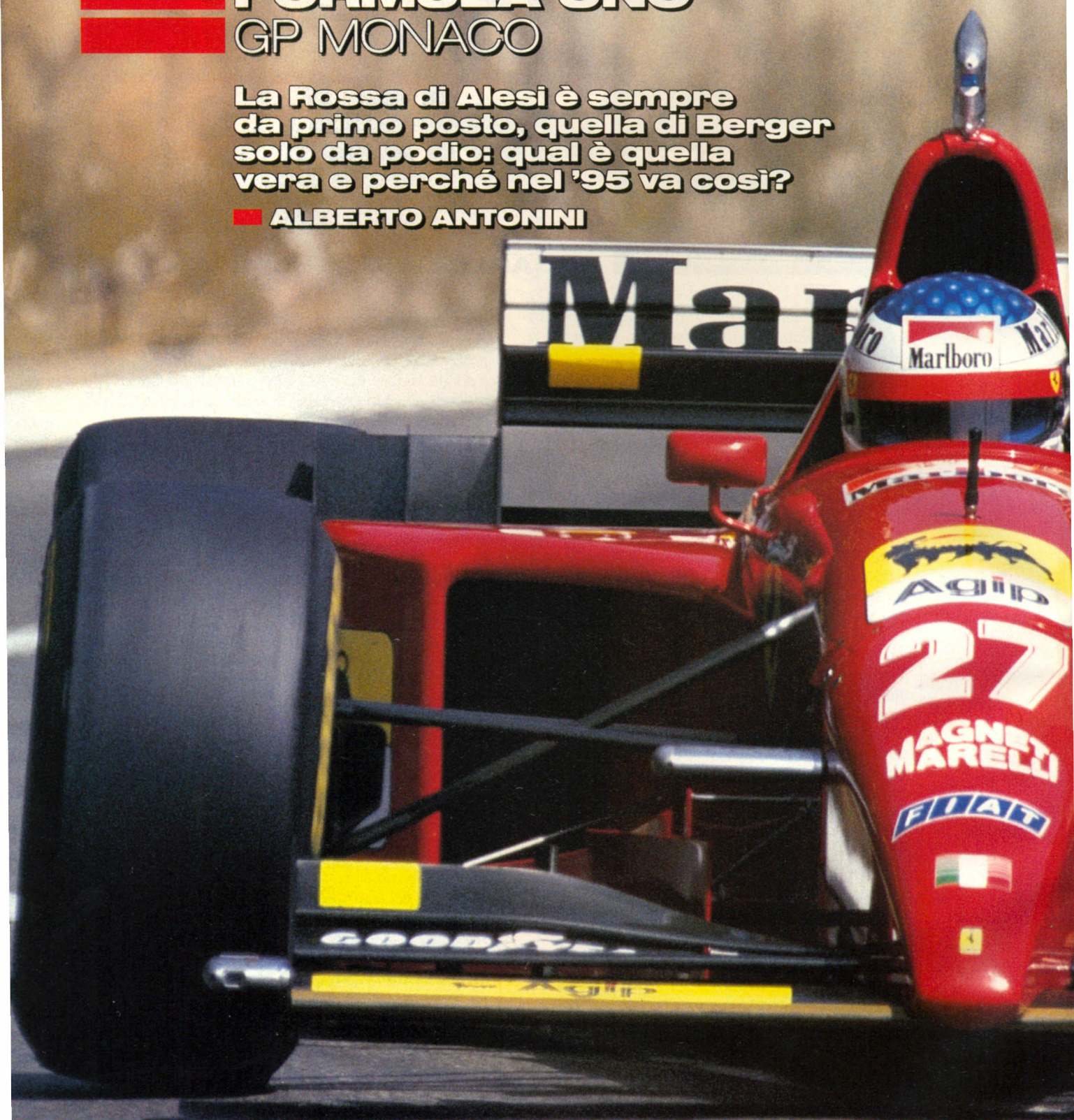


Madaliese


FORMULA UNO GP MONACO

La Rossa di Alesi è sempre da primo posto, quella di Berger solo da podio: qual è quella vera e perché nel '95 va così?

■ ALBERTO ANTONINI



IL CASO



MONTECARLO — No, non è la solita Ferrari. Non è più la scuderia della eterne promesse, delle stagioni di transizione, dei guasti da cento lire e via dicendo. Eppure non concretizza il suo potenziale, che è enorme. E una volta di più — una volta di troppo — Alesi è lì a lamentarsi della sfortuna, in un week-end in cui gli è capitato di tutto, e Berger porta a casa un terzo posto che a questo punto sa di beffa. Ma siccome troppo spesso la sfortuna capita a chi se la va a cercare, è meglio lasciare perdere la scaramanzia e tentare un'analisi. La Rossa del '95 è una squadra da titolo mondiale; o meglio lo sarebbe, se bastassero i tempi sul giro, i risultati in prova, l'invidia della concorrenza. Già, perché ormai si era persa la memoria di quando Maranello faceva scuola; e invece adesso i tecnici di Williams e Benetton fischiano tra i denti quando vedono passare in pista la 412 T2, lodando in particolare modo le caratteristiche del telaio. E Patrick Head della Williams, appena può, se la va a studiare da vicino mormorando «ah, se avessi an-

fotoORSI

FERRARI

«ch'io un budget illimitato...». Altro termometro di questa situazione sono le accuse di illegalità. L'anno scorso erano dirette alla Benetton, adesso piovono anche sul Cavallino. E dimostrano una cosa sola: che per qualcuno la Ferrari è un concorrente scomodo. Eppure, come è noto, i tempi sul giro, i risultati in qualifica eccetera eccetera non bastano. Un marziano, o un distratto, che guardasse alla situazione di quest'anno dal punto di vista delle classifiche, giungerebbe alla seguente conclusione: la Ferrari è andata a podio cinque volte su altrettante gare. Benissimo, ma l'anno scorso a quest'ora c'era andata in quattro occasioni, e dicevano che era un progetto sbagliato. E ancora: la Ferrari quest'anno arriva a podio; ma non prende un giro di distacco solo perché Schumacher, come è successo domenica a Montecarlo, non va a prendersi rischi inutili negli ultimi giri. Non può essere vero: e infatti non lo è. La Ferrari di Monaco ha marciato a due velocità: e, purtroppo, ancora una volta, come a Barcellona, allo stesso modo. Con Alesi davanti, a cercare un agguancio da favola a Schumacher. Dopo essere partito dalla terza fila, aver distrutto la macchina da gara per una discutibile manovra di Coulthard, essere ripartito con il muletto. Sotto pressione, un po' come in Argentina. E, come in Argentina, con la grinta giusta (giro più veloce della gara, con i serbatoi pieni visto che si era appena rifornito), la motivazione giusta, la strategia giusta. In Ferrari l'avevano detto al sabato: per questa pista, per questa gara fare più di una sosta è un suicidio. Chiedere, per conferma, a Damon Hill. Dall'altra parte della barricata, Berger. Anche lui partito con la vettura di riserva — e meno male che la squadra ne aveva pronte quattro — per lo stesso incidente e per lo stesso Coulthard. Ma su un altro pianeta quanto a condotta di gara. L'unica volta che ha dato l'impressione di poter spingere, girando sul piede dell'1'25" — sette decimi e mezzo più del compagno di squadra — è stata poco dopo il ritiro di Jean. Sta di fatto che Hill, che ha lamentato sottosterzo sulla Williams, non sembrava poi a distanze siderali.

STRATEGIE. John Barnard era stato profetico, il sabato mattina, prima delle qualifiche: «Sono abbastanza ottimista, soprattutto per Jean che è davvero in forma, mentre Gerhard ha qualche piccolo problema in più per adattarsi». In gara, i piccoli problemi sono diventati grossi. Gerhard ha dovuto usare il motore tipo Barcellona (o «step 3») perché, dopo l'incidente, il suo muletto era sprovvisto dell'evoluzione 4, specifica per Montecarlo e montata sulla vettura di scorta di Alesi dopo il warm-up, su richiesta del pilota. Ma Gustav Brunner ha spiegato che si tratta di un propulsore migliorato un po' dappertutto, non di un'evoluzione «super». Per cui, in definitiva, il vero handicap di Berger è stato sulle strategie. Ma a sceglierle, in tutti i team, è anche il pilota



PHOTO 4

(lui dice «la mia ragazza», beata voglia di scherzare) e Gerhard era preoccupato dell'eccessiva usura delle gomme «D» al posteriore. Un inconveniente che poi sembrava risolto ma sul quale ha preferito non rischiare. Ed ecco che torniamo al punto: la Ferrari ha un pilota che rischia e un altro che porta a casa i punti. Per sua stessa ammissione, Gerhard non ha voluto rischiare l'incidente nel doppiaggio di Herbert, dopo esserselo trovato davanti per un piccolo errore di valutazione nell'entrare ai box. Alla fine ha ritirato fuori la sua filosofia, di pensare al risultato di squadra e non solo alle sue possibilità individuali. In un fine settimana che poteva essere trionfale e non lo è stato, il team ha la sua parte di colpe. Perché anche se Alesi fa un po' tenerezza a Jean Todt (l'ha detto lui), non serve a niente fargli cercare il tempo al sabato con la vettura del compagno, come è stato fatto

quando Jean si è fermato alla prima uscita per il blocco del sistema idraulico che gestisce cambio e acceleratore. Per adattare pedaliera e posto di guida ci vogliono venticinque minuti, e alla fine il pilota si è ritrovato un giro a disposizione e un assetto che non era per niente il suo (la Ferrari ha usato anche due soluzioni diverse per la sospensione posteriore). Forse si è cercato di non esasperare la tensione creatasi il giovedì, quando Berger ha urlato tutta la sua rabbia — e probabilmente qualcos'altro — nei confronti di Jean, trovandoselo davanti dalla Piscina al traguardo nel giro veloce. Ma non è servito a niente. E invece servirebbe, eccome, che la Ferrari fosse un po' più Williams e un po' meno Benetton, nel senso di avere i suoi piloti più vicini uno all'altro in gara. Possibilmente, con un livellamento verso l'alto: ma per questo, il potenziale non dovrebbe mancare. ■

DURA CONTESTAZIONE DEL PILOTA FERRARISTA

E Jean avvisa: di questo passo finirà male

MONTECARLO — È nero, nerissimo in volto. È nervoso, furioso. Alesi sbotta, l'incidente con Brundle che lo ha eliminato al 42. giro da una gara che poteva anche vincere è la classica goccia che fa traboccare il vaso. Il passato col pilota inglese è ricco di precedenti e il francese non crede più alla casualità. «Con Brundle è una storia vecchia. Dura da sei anni, da quando io ero alla Tyrrell e lui alla Brabham ed utilizzavamo le stesse gomme Pirelli. Ce l'ha con me, ogni volta che può mi dà fastidio. Quando mi vede, quando sto per doppiarlo — e succede magari più di una volta per gara — comincia a tirare più del normale, a staccare sempre più lontano, a fare cose impossibili girando oltre i limiti della sua vettura. Come se stesse facendo una gara a due con me. Questa volta mi sono fatto male leggermente perché, urtando contro il guard-rail di fronte, ho picchiato col casco

e con le gambe. Niente di grave, ma se la Fia non interviene nei suoi confronti per fargli cambiare atteggiamento finirà male, perché io non posso perdere ogni volta un'eternità dietro di lui. Devo fare la mia gara e superarlo. Ho provato a parlare con lui. L'ultima volta quest'inverno, ma lui è talmente in malafede che fa ogni volta finta di cadere dalle nuvole».

— Vero, non vero?

Brundle ha un'opinione diametralmente diversa. «Ma quale ostruzione? Stavo girando su tempi elevati, quando Alesi mi ha raggiunto, volevo proprio far attenzione a non danneggiarlo e stavo guardando negli specchietti per vedere dov'era e decidere da quale parte farlo passare. Forse così facendo ho ritardato

troppo la staccata, non so. In ogni caso, in frenata la vettura si è squilibrata sulle gibbosità alla curva del Tabaccaio, ho urtato il guard-rail a destra e sono finito in testacoda. Alesi si è trovato la traiettoria ostruita ed è finito a sua volta contro le barriere. Non credo che le nostre monoposto si siano toccate».

Sopra, Berger vola sulla ruota della vettura del compagno di squadra Alesi stretto, pochi istanti prima da Coulthard contro il guard rail. Era appena stato dato il via alla corsa che, a causa di questo scontro multiplo, ha indotto il direttore di corsa a esporre la bandiera rossa e ordinare una nuova procedura di partenza. Alesi, dopo questo primo assaggio è stato coinvolto in un secondo incidente, che lo ha costretto al ritiro, causato da Brundle, che il francese della Ferrari si accingeva a doppiare

COLOMBO





Oltre mezzo minuto di distacco al secondo, il rivale Hill che dopo le prove sembrava destinato a una gara di testa: nella rincorsa alla seconda affermazione a Montecarlo, Michael Schumacher non ha lasciato spazio agli avversari e non ha commesso il benché minimo errore. E ora in classifica ha cinque punti sul pilota della Williams

ALBERTO ANTONINI

MONTECARLO — Il Gp Monaco ha un nuovo padrone. Dopo Hill (Graham), dopo Senna, è iniziata l'era di Michael Schumacher. L'anno scorso, sul circuito più anacronistico e per certi versi più affascinante del mondiale pesava l'ombra della scomparsa di Ayrton. Adesso la F.1 fa i conti con un pilota che tra i guard-rail, i tornanti e i saliscendi di Montecarlo dimostra una superiorità altrettanto schiacciante e ha dato, finalmente, la vittoria su questo tracciato al motore Renault. Si potrebbe discutere a lungo dell'occasione mancata dalla Ferrari, dei problemi imprevisti e imprevedibili della Williams che hanno impedito a Damon Hill la cosa più logica: vincere partendo dalla pole su una pista dai sorpassi impossibili. La realtà dei fatti dimostra che Michael ha ancora molto da insegnare a tutti. E che la Benetton ha la migliore capacità di reazione fra le squadre di punta. Non sarebbe bastata neanche l'abilità di un campione del mondo — l'unico in attività, adesso che Mansell è tornato a giocare a golf — per rovesciare le sorti di un fine settimana che sembrava all'inse-

gna della Ferrari prima e della Williams poi. Per riportare Michael e la sua squadra in testa alle classifiche mondiali serviva una strategia di gara impeccabile: e così è stato. La Benetton, stavolta, ha puntato tutto sul suo pilota numero uno, mentre Herbert, ancora alla ricerca di un buon bilanciamento, ha badato a finire nei punti accontentandosi del quarto posto, doppiato. È riuscita inoltre, la Benetton, a capovolgere in poco tempo una situazione difficile creatasi in prova, ma soprattutto ha giocato, a ragione, la carta dell'unico pit-stop. Facile a dirsi, un po' meno a farsi visto che Hill, dopo un fantastico miglior tempo in qualifica, si è lamentato a denti stretti per la scelta delle due soste e per il comportamento sottosterzante della Fw17. Con quella che sembrava la vettura da battere — e la squadra, anche dopo un warm-up all'insegna della prudenza, ne era pienamente convinta — Damon avrebbe dovuto accumulare sul diretto rivale un vantaggio che, invece, non è riuscito a concretizzare neanche con meno benzina. E quando, al ventitreesimo giro, è rientrato per il rifornimento, la gara si è virtualmente decisa.

ALESÌ. L'unico che ha fatto la sua gara su quella di Schumacher, e che incredibilmente è riuscito anche, per un giro, a stare al comando, è stato Jean Alesi. Che ha collezionato l'ennesima sdentata della carriera in una gara iniziata male — quinto al via, collisione — e finita peggio — altra collisione —, ma pur sempre brillantissima. Le sue bestie nere, Jean se le è trovate tutte: da Coulthard che lo ha stretto in partenza (anche se poi David si è lamentato del ferrarista, sostenendo che non poteva passare in quel punto) a Brundle che gli è andato in testacoda davanti mentre stava per essere doppiato. Ma ammesso che ne faccia qualcosa, Alesi ha la soddisfazione di essere stato il sale della gara, mentre Berger ha semplicemente copiato la posizione di partenza arrivando terzo solo grazie al ritiro di Coulthard.

VOCI NUOVE. Sarebbe bello, una volta tanto, trovare qualche altro protagonista nelle prime file. Invece, dietro al podio con Schumacher, Hill e Berger, gli altri hanno finito tutti doppiati. Il che non toglie nulla ai meriti di chi ha tirato fuori le unghie. Mark Blun-

IL PRINCE

dell, anche senza brillare, ha portato a casa due punti rientrando in gara con la McLaren — che è un ferro da stiro nonostante la servoguida — in sostituzione di Mansell. Tre punti in altrettante gare non sono poi male per un pilota troppo spesso considerato un tappabuchi. Frentzen, rivaleggiando con Alesi per tutto il week-end sulla necessità di un viaggio a Lourdes, è riuscito a chiudere la zona punti con una Sauber recuperata all'ultimo momento. E un passo avanti, anzi un bel passo avanti, l'ha fatto la Minardi. Per la prima volta quest'anno la M195 è stata in zona punti, con Badoer, e non solo per il gioco dei pitstop. Luca ha poi buttato via tutto con una carezza contro il rail; ma il settimo posto di Martini, e prima ancora le prestazioni in qualifica, dimostrano che le modifiche apportate hanno funzionato su una pista dove, evidentemente, il motore Ford Ed era una condanna un po' meno grave. Fra gli italiani, avrebbe meritato miglior fortuna anche Morbidelli, nono all'arrivo con la Arrows-Hart ma bloccato subito dopo la seconda partenza da un inconveniente degno di Jerry Lewis. È invece naufragata, dopo la fiammella di Barcellona, la Jordan-Peugeot: a Barrichello si è rotto il comando dell'acceleratore, mentre Irvine, che partiva in quinta fila, è andato a sbattere al Portier. In crisi sembra essere anche la Tyrrell, altra grande promessa mancata di inizio campionato, nonostante la prova di coraggio di Salo, partito dai box per una rimonta disperata. In graduale recupero sulle aspettative, incidenti a parte, è la Ligier-Mugen (ma non ditelo a Jean Alesi), con Brundle che ha segnato il sesto miglior tempo in prova. Con i team più piccoli e derelitti, Montecarlo non ha avuto pietà. La Simtek ha vissuto uno dei Gran Premi più disastrosi della sua carriera: né Verstappen né Schiattarella (che qui disputava comunque la sua ultima gara) sono praticamente riusciti a partire ed è in discussione l'esistenza stessa della squadra. La Pacific sembra incapace di allestire due monoposto passabili, e a complicare la cose c'è la collezione di provvedimenti disciplinari di Montermini, che sembra diventato il bersaglio dei commissari. La Forti ha i soliti problemi, che non si risolvono proprio dall'oggi al domani. E fra pochi giorni si imbarcano le vetture per il Canada: dove, stando alla teoria e alla dichiarazioni della vigilia, la Ferrari parte favorita, per le caratteristiche di accelerazione e frenata. Di fatto, la Rossa è la squadra migliore nella definizione degli assetti di base su ogni pista: ma Benetton e Williams, a quanto pare, sfruttano meglio le classifiche. ■



Sorriso smagliante, coppa del vincitore sollevata in alto: Michael Schumacher è il nuovo principe di Montecarlo mentre anche Ranieri di Monaco sembra annuire. Scattato in testa, Damon Hill, nell'altra pagina, ha trovato nei due pit-stop il motivo principale della sua sconfitta

PE è tiranno

VIA I SOSPETTI

POWERED BY MUGEN HONDA

**Brundle-Alesi,
vecchia ruggine.
Ligier-Ferrari,
solite polemiche.
Ligier-Briatore
Briatore-Benetton
Benetton-Schummy
Schummy in lotta
con la Ferrari
che deve doppiare
la Ligier che è
di Briatore...
Un circolo chiuso
ma anche vizioso**

ENZO RUSSO

Troppo tardi. Ormai la lista del referendum è completa e da molti giorni gli opinionisti di ambo i fronti sono in affanno per spiegarci come la pensiamo. Non è più possibile aggiungerne un altro per stabilire se un privato può possedere più di un team di F.1 e, in caso affermativo, come bisogna comportarsi per indurlo a dismettere quelle già acquisite.

Con una chiarezza che fa dubitare sulle sue possibilità di darsi alla politica, uscendo dalla direzione di gara del Gp monegasco Giancarlo Baccini, capo ufficio stampa della Ferrari, ha pacatamente offerto al pubblico eurovisivo di lingua italiana un inquietante sillogismo. Primo: i problemi tra i ferraristi e i ligieristi si ripetono con frequenza allarmante, e sempre quando un ferrarista è sulla coda di Schumacher. Secondo: la Ligier e la Benetton appartengono alla stessa perso-

na. Quindi...

Non è la prima volta che si verificano situazioni ambigue ai piani alti del Circus. Negli anni 80 Ecclestone, detto «Bernie 'u curtu», era contemporaneamente presidente della Foca e proprietario di una scuderia leader: la Brabham. Oggi lo stesso Ecclestone, che si è liberato della Brabham come certe adolescenti si liberano di un erede appena scodellato e non desiderato, continua a presiedere la Foca e nello stesso tempo vicepresiede la Fia, che è più o meno come discutere allo specchio con se stessi. Ma pur essendo un duro, Bernie sa come si fanno certe cose, e finora, a parte qualche centinaio di inconvenienti e qualche migliaio di maldicenze, non è scoppiato un vero e proprio scandalo. La miccia che Baccini ha acceso in diretta, invece, minaccia di innescare un'esplosione.

Dal punto di vista agonistico, non si può negare un certo accanimento ostru-

TI!

zionistico dei due piloti blu, Brundle e soprattutto Panis, nei confronti dei due piloti rossi, soprattutto Alesi, che alla fine, subito dopo l'incidente a una delle curve della piscina, si è avventato sull'autorità sportiva asserragliata in una torre metallica per denunciare quella che alcuni politici definirebbero una persecuzione. In effetti il francese dev'essersi sentito come uno di quei ragazzini pieni di entusiasmo che tentano di avvicinare una star bella e altera e vengono ricacciati indietro, e magari malmenati, dai guardaspalle preposti all'incolumità della star stessa.

Dal punto di vista legislativo, una norma che impedisca a uno stesso soggetto di possedere due o più team non esiste. Esiste, invece, un articolo secondo il quale la proprietà intellettuale di un progetto tecnico dev'essere unica. In parole povere: niente doppioni. Il riferimento alla clonazione Benetton-Ligier

è evidente. Accusato di gareggiare con una fotocopia della monoposto campione del mondo, candidamente un tecnico di Cesare Fiorio ha replicato che non poteva modificare le sue *voitures bleu* senza l'autorizzazione e l'intervento del reparto tecnico-aerodinamico della Benetton. A tutto ciò va aggiunto che anche la Simtek è un'emanazione della Benetton stessa. Oltre che Jos Verstappen, Briatore le ha trasmesso lo sponsor Philips e la tecnologia della gestione elettronica del cambio.

A questo punto, passiamo dalla cronaca al paradosso. Allo stato attuale della normativa nulla impedisce, a chi abbia voglia e capitali per togliersela, di acquisire un numero illimitato di scuderie, rispettando l'unicità del progetto e limitandosi ad assicurarsi i pacchetti azionari, senza mischiare le carte in sala di disegno o in officina. Ciò fatto, il multipadrone potrebbe non solo decide-

re l'ordine di arrivo dei suoi team in base ai desideri degli sponsor, ma potrebbe anche, con tattiche adeguate, condizionare l'intero andamento di una corsa e quindi del campionato. Come potrebbe fare un presidente che possedesse Inter, Milan e Juventus.

Fino a ieri era solo un'ipotesi fantagiornalistica. Dopo il pronunciamento di Baccini è diventato un argomento da mettere all'ordine del giorno. Ma una volta raffreddate le passioni domenicali, bisognerà affrontare il problema prima che le ambiguità diventino sospetti e che episodi agonistici probabilmente fortuiti finiscano per assumere una rilevanza truffaldina.

Peccato davvero che la lista dei referendum sia già formata. In caso di vittoria del sì sarebbe stato possibile pretendere che il bronzo Briatore scegliesse fra Benetton e Ligier. Chissà, magari sceglierebbe la Ligier. ■

Niente casino, solo Casinò. Montecarlo, dopo una corsa così, sorpassi zero, pasticci tanti, perde l'abbronzatura, la maschera, l'argenteria. E lascia, per il bilancio, una coreografia finta e sempre eccessiva, una serie spaventosa di luoghi comuni e rafferma, la sensazione di avere a che fare con un posto che chiede troppo per dare troppo poco.

Il principato è un tramezzino farcito oltre il livello di guardia. Basta un niente, un piccolo morso, e cade la maionese, una foglia di lattuga. Contro il guard-rail, ovviamente. Lo hanno dimostrato in pista le due Ferrari con Coulthard al via, e poi Alesi con Brundle più tardi. Una piccola infrazione al galateo e arriva una bacchettata, il castigo. Inevitabile. Altrimenti, bisogna stare in riga. Lo ha detto chiaro Gerhard Berger al termine di una gara senza gioia e senza lampi: *«Ho perso tanto tempo dietro a Herbert. Molte volte ho pensato di tentare un sorpasso ma ho preferito evitare perché le probabilità di sbattere, qui sono troppo alte»*.

Ecco. Allora, perché? Perché questa pista che non piace a nessuno, che sembra assurda al punto da risultare affascinante, che non permette a chi lavora di lavorare, a chi corre di superare, a chi supera di continuare? Risposta: perché trattasi di Montecarlo, mica San Donato Milanese, con tutto il rispetto per il panettone. Ma anche Montecarlo, a ben guardare, è andato fuori moda, è un posto per niente a posto. Il finesettimana della Formula 1, tanto per cominciare, diventa una settimana. Si prova il giovedì, niente da fare il venerdì, poi di nuovo in pista. Motivo: aumentare gli incassi, obbligare la comitiva, tifosi compresi, a bazzicare in casa Ranieri spendendo il massimo umano. Di giorno e di notte, con la scusa della celebre, esclusiva roulette. Che poi non è esclusiva per niente, basta giocare e pagare.

Era, Monaco, un posto chic. Anni Cinquanta, anni Sessanta. Adesso è una collezione di elementi prevedibili. Resta sulla breccia la faccia da figlio di buona donna (un vero e proprio raduno); sono solite le vetrine, le scollature, le tradizioni. I ricchi autentici che scappano via, i ricchi finti che cercano di assomigliare ad ogni costo a quelli veri, i fattorini degli alberghi che ti guardano come si guarda un fantino, un cugino, e capiscono al volo, al centesimo, l'entità del tuo conto in banca. E le donne, mais oui, anche loro esposte come Porsche, Bentley o Ferrari, attratte soltanto da chi possiede almeno una Porsche, una Bentley o una Ferrari. Oppure dai piloti i quali — salvo rarissimi

UN SA fuori

Montecarlo è un circuito senza sorpassi, pericoloso e anacronistico. Eppure nessuno si lamenta. A Monza dagli agli alberi, là sono intoccabili persino le aiuole

GIORGIO TERRUZZI ■

foto ORSI



LOTTO moda



me eccezioni — vanno a letto alle 8 dopo un riso in bianco e lasciano queste signore dalla coscia lunga in balia di qualche amico che in bianco non va mai. E i gendarmi. Rigidi come manici di scope, fieri di essere protagonisti di un mondo a parte.

Che fatica, altro che. A pagare sono sempre gli stessi. Il che, a Montecarlo, costituisce un altro dato prevedibile e previsto. I biglietti per le tribune hanno prezzi in linea con gli appartamenti del posto. Roba accessibile per chi ha la residenza. Altrimenti, prato. Quale? Una specie di zolla per di più con pendenza stile dirupo, ai piedi della reggia. Pazienza. Ma ciò che non si comprende è l'atteggiamento dei piloti. Ma sì, quei ragazzi lì che pretendono lo sradicamento delle graminacee a Monza, a Barcellona, a Silverstone perché la sicurezza è importante. Benissimo. Però quando arrivano da queste parti, evidentemente, si sparano una flebo di sangue blu e diventano mansueti come il principe Alberto. Presente gli alberelli — due, tutt'altro che centenari — protetti da quelle barriere contro le quali andò a sbattere Karl Wendlinger lo scorso anno con successivi 19 giorni di coma? Certo. Beh, non solo sono rimasti dove stavano, per far bella la zona porto: di loro non si è nemmeno parlato. Come non si parla, guai, di sicurezza. Se affronti l'argomento trovi sempre qualcuno pronto a spiegare che qui il problema non esiste perché le macchine vanno piano. Poi vai a vederle girare 'ste benedette macchine e capisci che ti hanno raccontato una balla, l'ennesima. Il circuito di Montecarlo, è un budello, è un coltello a serramanico, è una pazzia. Basta dirlo, no? Basta dire che nel Principato, siccome fa comodo a un sacco di gente importante, si corre da una vita e si continuerà a correre in ragione dell'assurdità connessa alla corsa. Basta dire che l'ipotesi di un incidente è un ingrediente fondamentale per tenere in piedi un ambaradan come il Gran Premio. Costi (a chi rischia e a chi paga davvero) quel che costi.

Ma non è più come una volta. La frase è un po' snob, si addice all'atmosfera e alla realtà. Le corse vanno in una direzione diversa, le scuderie hanno strumenti di lavoro e necessità sempre nuove, lo spettacolo della Formula 1 ha esigenze moderne. Di Montecarlo, di un luogo così avido e finto, così ingordo, superbo ed egoista, non c'è poi questo gran bisogno. Anche perché nessuno a Montecarlo, quando è il momento di Montecarlo, ha voglia di considerare Montecarlo come un posto qualunque, come un posto normale. ■

MONTECARLO — Prima ancora che le vetture si schierino accade il primo colpo di scena. Nei giri di formazione, la Sauber-Ford di Frentzen si arresta alla Piscina dopo aver allagato la pista, in particolare il tunnel, con una lunga traccia d'olio. Il tedesco leva il sedile e fila di corsa ai box dove lo attende il muletto che la squadra era andata a cercare di tutta fretta in Svizzera sabato notte. Chi invece manca proprio è Verstappen, la cui Simtek è rimasta in panne sulla pista col cambio bloccato. Quando si accende il verde, Hill scatta bene dalla pole, precedendo Schumacher. Coulthard invece patina un po' e Berger si fa minaccioso alla sua sinistra. Per proteggersi si sposta allora a sinistra, ma apre un varco ad Alesi sulla destra. Il francese si infila, Coulthard stringe a destra, verso Alesi. Il francese non può farsi da parte perché c'è il muro e il contatto è inevitabile. La Williams rimbalza prima contro la Ferrari di Berger



LA GARA □ I FERRARISTI DEVONO RICORRERE AL MULETTO

Bandiera rossa al primo giro!

Che disastro! Subito dopo il via Coulthard ha stretto Alesi contro il rail scatenando una carambola. E nell'incidente inevitabile sono così rimasti «a tappeto» anche Berger e altri otto piloti...

PAOLO BOMBARA

poi torna contro quella di Alesi e decolla sulle sue ruote. Come se non bastasse, Berger finisce a sua volta contro Alesi. Dietro si scatena il caos. Brundle sfilata terzo tra le vetture intravversate, mentre Irvine viene tamponato da Panis. Rimangono al tappeto le due Ferrari, le due Tyrrell, le due Arrows, Gachot, Frentzen e Schiattarella, il quale ha rotto il cambio cercando di ripartire dopo aver evitato il groviglio. I commissari di percorso sono velocissimi a sgomberare la



ORSI

pista, ma contrariamente a quanto era stato asserito nel briefing antegara, la corsa viene interrotta con la bandiera rossa. Berger, Alesi, Coulthard e Salo ricorrono al muletto per la seconda partenza, mentre gli altri concorrenti, chi più chi meno, riparano le loro vetture. Boullion deve far sostituire il diffusore. Al secondo via, Verstappen è di nuovo appiedato dal cambio durante il giro di formazione. Questa volta tutto fila liscio, con Hill che scatta davanti a



fotografie EMPICS



Ecco il caos al via: dopo l'inevitabile contatto con Alesi, Coulthard è volato in aria, sopra, ed è rimbalzato contro Berger. Martini, in alto a sinistra, è stato invece tamponato da Barrichello. Quarto posto per Herbert, in basso a sinistra, dopo il secondo in Spagna

Schumacher, Coulthard, Alesi, Berger, Herbert, Hakkinen e Irvine. Salo che parte dai box, supera subito Inoue e Diniz e inizia una bella rimonta. Qualche problema c'è invece per Panis, Brundle, Frentzen, Barrichello, Morbidelli e Montermini a cui viene notificata una penalità stop and go per partenza anticipata. Il rientro dei concorrenti avverrà più tardi in modo un po' caotico perché rientreranno tutti contemporaneamente o quasi. Martini viene invece tamponato da Barrichello e subito dopo comincia con l'aver problemi con il differenziale. Nelle prime fasi di gara, Hill e Schumacher allungano il passo mentre Coulthard blocca un po' le due Ferrari. Al 6. giro, rientra ai box Morbidelli, che era 15., ma sulla sua Arrows una ruota posteriore è stata avvitata male e finisce per danneggiare anche la filettatura del fusello. Tre giri dopo, Hakkinen infila la via di fuga della St-Dévote e si ritira per problemi al motore. Intanto Alesi e

“In gara andavamo meglio che in qualifica. Avevo maggiore efficienza con più benzina che a serbatoi vuoti; pensavo che Damon mi avrebbe attaccato nel finale e mi ha sorpreso distanziarlo tanto”

MICHAEL SCHUMACHER

Coulthard battaglia serratamente per il terzo posto. Al decimo passaggio tocca a Moreno finire nella via di fuga della St-Dévote, questa volta per noie ai freni. Tre giri dopo Brundle è il primo a fermarsi per lo stop and go. Al 17. giro Alesi supera Coulthard prima della curva del Tabaccaio, con facilità, anche troppa. L'inglese ha infatti problemi col cambio e rientra immediatamente ai box per ritirarsi. Irvine è così sesto ma è ben presto minacciato da Blundell con cui

ingaggia una lotta serrata. Quasi contemporaneamente viene esposta la bandiera nera a Montermini «reo» di essersi fermato un giro troppo tardi per lo stop and go. Al 22. giro Barrichello effettua il primo rifornimento, subito imitato da Blundell (che è 7.), Hill (la cui operazione dura 8"5) e Panis. Schumacher si ritrova così al comando e ci rimarrà sino al termine. Va invece male a Irvine, sulla cui Jordan esplose un cerchio — come già accaduto a Barrichello nel

warm-up — e finisce contro le barriere alla curva del Portier. Si fermano per rifornire Badoer e Berger, il ferrarista al 25. giro e in 6"7. Schumacher intanto allunga leggermente il passo e il distacco su Alesi sale da 7" al 24. giro a 11" al 26. Si ritira intanto Inoue per problemi elettronici. Al 30. giro, Schumacher è alle prese con un doppiaggio difficile, quello di Diniz (per la seconda volta) che non dà strada. Sei giri dopo il tedesco si ferma a sua volta ai box per effettuare il suo solo rifornimento (in 10"2). Una scelta strategica imitata da Herbert e dai due della Sauber, Frentzen e Boul-

lion. Tutti gli altri al traguardo riforniranno due volte. Subito dopo Schumacher, anche Alesi si ferma per rifornire. L'operazione viene effettuata in 10"7 e il ferrarista riparte distanziato di soli 7"683 dal tedesco e con il coltello tra i denti, anche se al 39. giro viene rallentato da Morbidelli che non facilita il doppiaggio. L'episodio forse innervosisce Alesi, che al 42. giro piomba su Brundle, il quale non gli dà immediatamente strada. Arrivando alla curva del Tabaccaio, la Ligier si squilibra, urta il guard-rail e finisce in testacoda proprio davanti alle ruote di Alesi, che ha la strada sbar-

rata e finisce contro le barriere. L'urto è frontale e il francese si fa anche un po' male; ma il male è più forte nell'animo, per un sicuro podio che sfugge di mano. Ale-

si, partito quinto, era sicuramente in grado di impensierire Schumacher. Era il solo. A partire da quel momento la gara per il tedesco è tutta in discesa e può tirare i remi in barca sino al traguardo. Se

“ Per mezzo secondo mi sono trovato davanti Herbert uscendo dal pit-stop e non ho potuto sfruttare le gomme fresche. Volevo passarlo ma pensavo: a Monaco il 50% dei tentativi vuol dire incidente... **”**

GERHARD BERGER

fosse stato pungolato più a lungo da Alesi, chi può dire se sarebbe finita nello stesso modo? La sventura della Ferrari arride alla Minardi che si ritrova — grazie alla magnifica gara dei suoi due piloti — con Badoer 6. e Martini 8., nonostante i problemi al differenziale. Purtroppo Badoer urterà poi il guard-rail nel tunnel e il triangolo inferiore e il semi-asse posteriore sinistro cederanno dieci giri

più tardi facendolo sbandare al Casinò. Peccato perché è un punto meritatissimo che scappa al pilota italiano, proprio mentre stava disputando la sua miglior gara della stagione. Un punto che non

“ Rispetto alle qualifiche, dove era perfetta, la Williams in gara aveva molto sottosterzo. Avrei dovuto accumulare più vantaggio su Michael prima del pit-stop. La strategia di gara? Sbagliata in pieno... **”**

DAMON HILL

scappa invece a Frentzen, autore di una gara tatticamente perfetta nonostante le tante avversità. Le ultime emozioni sono per Barrichello, che rimane con il pedale dell'acceleratore bloccato a fondo e che chiude così la sua corsa, per Panis che finisce contro le barriere al Casinò, e per Boullion, che era 8. ma che all'ultimo giro viene tamponato alla Rascasse da Morbidelli con cui era in lotta da un paio

di giri senza essere in realtà suo avversario: Morbidelli era distanziato di un giro, ma né l'Arrows né la Sauber avevano comunicato la cosa ai loro piloti. ■



ORSI



EMPICS

Che peccato per Badoer, in alto: era sesto, ma a un terzo di gara ha purtroppo urtato un guard-rail nel tunnel e poco dopo si è dovuto ritirare con un semiasse rotto. Sempre in festa Schumacher, invece, che sul podio, sopra, innaffia con lo champagne Hill e Berger. Rientro positivo per Blundell, a destra, quinto con la McLaren ex Mansell. Nella pagina a fianco, in basso, Frentzen

ORSI





FRENTZEN RINGRAZIA QUELLI DEL SUO TEAM

Che corsa... in Svizzera

MONTECARLO — Gli è successo di tutto, ma alla fine ha avuto la meglio su tutto e, per la terza volta quest'anno, Heinz-Harald Frentzen si è classificato in zona punti, sesto. Tagliato il traguardo, si è fermato al box Sauber dove ha ricevuto i complimenti e ha sorseggiato quel che restava della bevanda nella borraccia che portava con sé in gara. «Sesto. È un risultato buono, ma poteva andar meglio, non sono completamente soddisfatto». Perché? «Perché se non mi avessero fermato con uno stop and go per partenza anticipata avrei sicuramente pre-

so due punti in più: il quarto posto non me lo levava nessuno. Quel che fa rabbia è che sono certo di aver solo effettuato un'ottima partenza, senza anticipare il semaforo. Comunque, mal comune mez-

zo gaudio. Rientrando ai box per scontare la pena mi è venuto quasi da ridere, perché ho praticamente dovuto mettermi in coda». In precedenza avevi già avuto problemi, prima del primo via, quando

sei rimasto fermo lungo la pista con la macchina da gara. «Sì, non so che cosa sia successo. Un problema con il motore, non so esattamente cosa. C'è stata una perdita d'olio, ma non so se era semplice-

PHOTO4



mente una canalizzazione o altro». E sei dovuto rientrare ai box a prendere il muletto. Un muletto che, in realtà, era il secondo tealio di riserva perché quella che inizialmente doveva essere la tua vettura da gara era stata irrimediabilmente danneggiata nell'uscita del sabato mattina e gli uomini della Sauber hanno deciso di andare subito in Svizzera, nella sede del team, per prendere la quarta vettura, destinata alle prove. «Con quel telaio prima della gara avevo potuto correre un solo giro nel warm-up, solo per accertarmi che tutto funzionasse. Per fortuna, in gara, tutto è filato liscio sino alla fine. L'andamento della corsa avrebbe potuto essere diverso se fossi partito più avanti sullo schieramento». Non credi che la squadra abbia commesso un errore dando priorità sabato a Boullion, invece che a te, dopo che avevi dimostrato giovedì, facendo segnare il settimo miglior tempo, di poter ambire alle prime file? «Sì, è stato frustrante. Soprattutto quando Boullion ha incidentato a sua volta la vettura, lasciandomi senza risorse. Del resto, mi ero cacciato con le mie mani in quella situazione uscendo di pista al mattino. Era colpa mia». Ti piace particolarmente Montecarlo? «Sì, ci abito». Intendevamo dire il tracciato, dove lo scorso anno avevi fatto segnare subito il settimo miglior tempo nella prima e unica sessione disputata? «È una pista che mi si addice. Mi piace molto». ■

DIVORZIO

ACIDO

Mansell e la McLaren hanno interrotto il loro rapporto di collaborazione. Al team però manca una vera alternativa al Leone che, a sua volta, non ci sta a passare per licenziato in tronco

■ PAOLO BOMBARA

MONTECARLO — Fa effetto vederlo ovunque, in ogni angolo di Montecarlo. L'intero Principato è tappezzato con poster formato gigante, pubblicitanti la gara ed una nota marca di sigarette, che ritraggono la McLaren-Mercedes numero 7. Al volante un pilota dal casco famoso, bianco non giallo come quello di Blundell: Nigel Mansell. Già, ma

ironia della sorte, Mansell è in realtà il grande assente di questo Gp. Nella settimana che ha preceduto la gara, Ron Dennis e Norbert Haug (responsabile sportivo della Mercedes) hanno deciso di sciogliere il rapporto con l'ex campione del mondo. Di comune accordo. E sembra essere questa la chiave di lettura del divorzio che evidentemente «s'aveva

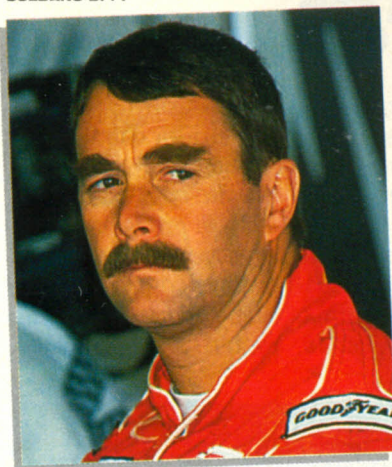
da fare». Ron Dennis e Haug lo hanno ripetuto a piè sospinto. «In due gare con Mansell non abbiamo constatato progressi di rilievo — ha detto Ron Dennis — e tanto per noi quanto per lui era inutile continuare. Le nostre esigenze e le sue erano incompatibili». Mansell ha dimostrato di tenerci in modo particolare, tanto da minacciare una causa per diffamazione a due quotidiani inglesi a cui contesta due titoli. «Mansell licenziato» del Daily Express, e «Un calcio nel c...» del Today. Non ha invece destato nessuna

reazione il titolo del Sun: «Un fallimento da 5 milioni di sterline», perché questa è la realtà e tutta la trattativa e il mistero che aleggia ora è chiaramente legato alla cifra che Mansell ha realmente incassato sui compensi previsti. Blundell, che già aveva disputato le due gare, è stato intanto chiamato a sostituirlo, ma è chiaro che se alla Marlboro e alla McLaren l'inglese

potrebbe anche star bene per completare la stagione, alla Mercedes vorrebbero un pilota dall'immagine più consistente. Blundell è sicuro di disputare anche il Gp del Canada, poi la sua posizione verrà ridiscussa, ma è vero che, salvo ribaltoni dell'ultimo momento, non sembrano esserci molte alternative. Meno d'accordo sono, invece, McLaren e Mercedes circa l'eventuale

rientro di Mansell in futuro. «Certo potrebbe anche rientrare, perché no?» ha lanciato sornione Dennis, mentre sul volto di Haug una smorfia ha tradito incredulità. «No — ha infatti replicato — è un'ipotesi inverosimile». Mansell dal canto suo ha altri obiettivi. Si è infatti già iscritto all'Open di Golf di Gran Bretagna che si disputerà la settimana precedente il Gp di Formula Uno a Silverstone. Lui ha una passione alternativa, mentre la Formula Uno è ora orfana di un altro grande campione. ■

SOLDANO-DPPI



MERCEDES SCONTENTA E ANCORA STRESSATA



ORSI

MONTECARLO — L'atmosfera sarebbe quella dei giorni più neri se non ci fosse stato Hakkinen e Blundell a rimettere un po' di allegria nella vita degli uomini della Stella. Al motorhome della Mercedes in effetti, nell'arco di due settimane è successo di tutto, e anche di più. A Indianapolis la non qualificazione delle Penske-Mercedes. In F.1 la separazione da Mansell, una scelta, ma anche un colpo duro allo stomaco e agli investimenti fatti. «Si — ammette Haug — è un brutto colpo, ma è così. Era la migliore scelta e tutte le parti interessate erano d'accordo. Lui voleva avere una vettura per vincere subito e non potevamo dargliela. Ma anche noi non eravamo completamente contenti di lui». Vi ha deluso sul piano della motivazione, della resa o del contributo tecnico? «Non voglio dire nulla di male di Mansell. Ci siamo separati e abbiamo preso certi accordi». Potrà correre in Dtm per voi? «Non credo. Mi piacerebbe far correre Wendlinger, invece. Karl fa parte della nostra famiglia». Blundell sarà confermato sino al-

la fine stagione? «Andiamoci piano. Blundell è il pilota collaudatore e rimane tale. Ora disputerà con noi un'altra gara, poi discuteremo la sua posizione». Potreste far correre in futuro un pilota tedesco, magari uno di quelli impegnati nel Dtm? Si è visto spesso Bernd Schneider al vostro motorhome, semplice visita di cortesia? «Escludo di far correre piloti del Dtm. Se parliamo di futuro, posso dire che abbiamo sempre ottimi rapporti sia con Schumacher, sia con Frenzen». Chi deciderà veramente, voi o Ron Dennis. Qual è il reale rapporto di forze tra McLaren e Mercedes, lo scorso anno si disse che non sarete stati semplici motoristi, ma che avevate segretamente acquisito il controllo della squadra. Quale la realtà? «No comment. Non posso (dice proprio "non posso") rispondere a questa domanda». Siete delusi dall'inizio stagione della McLaren? «Sì, è

evidente che ci aspettavamo molto di più. Ma molto lavoro è già stato fatto. Bisogna però rimbocarsi le maniche per migliorare ancora. I nostri obiettivi non cambiano: dobbiamo essere in grado di lottare per la vittoria nella seconda metà della stagione».

PENSKÉ. Una grande delusione è arrivata dalla Penske ad Indianapolis, dove non vi siete qualificati. «È una grande delusione, certo. Ma non una catastrofe. Dobbiamo accettarla, è la legge dello sport. Penske aveva, comunque, i suoi invitati ed anche noi i nostri ad Indy. Sicuramente dopo aver vinto lo scorso anno ci aspettavamo tutto, ma non questo». Ora richiederete importanti cambi tecnici? «Non chiederemo proprio nulla. Innanzitutto Penske sa da solo quel che deve fare, poi le vetture vanno bene, abbiamo già vinto due gare. Purtroppo abbiamo fallito

la 500 miglia. Sposteremo tutti i nostri sforzi sul campionato, per vincerlo». Gli fa eco Mario Illien, il progettista dei motori. «Non riesco ancora a crederci. Quando mi sveglio al mattino, devo pizzicarmi per dirmi che non ho sognato, che veramente non ci siamo qualificati per la 500 Miglia. Pazienza, ma ho la coscienza a posto, si è trattato esclusivamente di un problema di telaio».

COLLAUDATORE. Con la promozione di Blundell sulla vettura numero 7, la McLaren si trova ora con un collaudatore di meno. Potrebbe allora tornare alla ribalta il giovane Magnussen? «Accettando un volante ufficiale Mercedes nel Dtm — ha risposto Dennis — Magnussen aveva fatto una scelta che gli consentiva d'avere meno tempo a disposizione per noi. Adesso vedremo. In ogni caso, lui fa parte della nostra squadra e vedrete che tornerà entro breve a provare, ma sicuramente non nelle prossime due sessioni private già programmate a Silverstone».

(p. b.)

box

Per Beretta la vodka è eccellente

È uscito allo scoperto e si è messo in diretta concorrenza col suo ex-compagno di squadra Erik Comas, gradito ad Eddie Jordan, per il volante di pilota collaudatore della Jordan-Peugeot. Pilota francese, come espressamente richiesto dalla Peugeot per il terzo pilota, Olivier Beretta ha un altro vantaggio, quello di essere direttamente sostenuto da uno sponsor della squadra, la vodka russa Kremlyovskaya. «La trattativa è ormai definita — ha dichiarato — ma credo che nulla verrà ufficializzato prima di qualche mese. Per ora, tutte le prove saranno effettuate da Barrichello e Irvine».

■ **DOIMO.** La Minardi ha presentato un nuovo sponsor per tutta la stagione 1995. Si tratta della Doimo, ditta leader nel settore dell'arredamento per casa e uffici, il cui marchio occupa un posto di tutto rilievo sull'allettone posteriore delle vetture faentine.

■ **BRAVATE.** Ha rischiato di finir male per Luca Badoer. Il pilota veneto non era evidentemente stato informato dell'inflessibilità della polizia monegasca, nonché del mitico «Big Brother», ovvero il sistema-video a circuito-chiuso che consente una sorveglianza quasi millimetrica dei 2 chilometri quadrati del Principato. Al volante di una Ford-Escort, il trevigiano voleva effettuare venerdì qualche manovra spettacolare per un servizio fotografico. Poco prudentemente, ha scelto come area d'esibizione uno spiazzo monegasco. Immane è arrivata la polizia che ha dimostrato uno scarso senso dell'humour e Badoer ha rischiato di passare la notte in guardina.

■ **COLLARE.** Se Badoer ha avuto un incidente «diplomatico» Andrea Murray, la bella fidanzata di Coulthard, ha invece avuto un incidente... vero. Venerdì, la canadese mentre si recava all'hotel Beach Plaza è scivolata col motorino sull'asfalto bagnato e, cadendo, ha riportato una forte contusione. Tant'è che per precauzione le è stato messo un collarino rigido.

MIMMO A ROVESCIO. A Schiattarella questo testa coda intenzionale giudicato pericoloso dai commissari, è costato 20.000 dollari di multa

ALBERI ANTIFIAMMA. Per paura di incendio ai box in fase di pit-stop, i pini sono stati sottoposti ad uno specifico trattamento

DOV'È IL CASCO? Moreno in prova è stato molto attento poi si è scatenato girando in moto con la moglie privo di casco!

KAY IS OKAY. La novità più apprezzata al box Williams è stata la presenza della Sandwik, affascinante showgirl



GIOVANELLI

PROBLEMI DI BUDGET E FUTURO IN FORSE

Alla Simtek hanno paura

Si decide proprio in questi giorni, mentre As arriva in edicola, il futuro della Simtek. È la piccola scuderia di Banbury chiuderà i battenti si avrà un caso molto grave in una F.1 già abbastanza decimata (sei anni fa c'erano venti squadre, oggi 13): quello di un concorrente iscritto che sparisce a un quarto della stagione. Dopo l'annuncio dato giovedì scorso da Nick Wirth, titolare del team, la sopravvivenza in campionato è legata alla volontà dei vari sponsor di fornire altri fondi per coprire il budget. «Posso dire — ha spiegato amaramente Wirth — di non aver speso per la S951 più che per la vettura dell'anno scorso. Ma non abbiamo ricambi, siamo ancora senza muletto e ci

mancano i soldi per lo sviluppo. Fuori dai Gran Premi, questa macchina non ha fatto un chilometro di test». Nonostante Wirth assicuri che Hideki Noda, primo pilota designato, abbia finora pagato

regolarmente le sue rate, restano dubbi sulle assicurazioni economiche del giapponese. Quella di Montecarlo è stata comunque l'ultima gara per Mimmo Schiattarella, chiamato a inizio

stagione a sostituire Noda. Per soprammarchato, Schiattarella si è anche beccato una multa di ventimila dollari (con la condizionale) per manovra pericolosa nelle prove di giovedì...

Tempo limite come incentivo

Per una volta erano tutti d'accordo e subito! Alla riunione della Commissione F.1, tutte le squadre hanno deciso che il livello di competitività di alcuni concorrenti andasse incentivato. Visto che con soli 26 iscritti tutti sono attualmente sicuri d'essere comunque qualificati, Ecclestone ha proposto di introdurre una prestazione minima da rispettare per essere qualificati per la gara. Si tratterebbe di un tempo non superiore al 110% di quello della pole position. Da notare che se questa regola fosse già stata in vigore a Montecarlo il tempo massimo accettabile sarebbe stato 1'30"147 e che sarebbero così stati eliminati i due piloti che non hanno provato sabato, ossia Montermini (1'30"149) e Inoue (1'31"542).

PHOTO4



MALGRADO BOULLION NON ABBA ENTUSIASMATO

Sauber punge Wendlinger



ORSI

BLU SKY



PER BOCCA DI WALTHER THOMA

Marlboro boccia chi fa il furbo

Continua, purtroppo, lo scambio di accuse fra squadre. E nel mirino, stavolta, è la Ferrari: proprio mentre Jean Todt invitava il potere sportivo ad occuparsi del problema delle cambiate automatiche, da parte inglese si è detto che la Rossa avrebbe usato, a Imola, un sistema irregolare per la scalata di marcia. Il team del Cavallino non ha preso una posizione ufficiale. Ma Walther Thoma, responsabile della Philip Morris Europa (che tramite il marchio Marlboro sponsorizza la Rossa), ha avuto parole molto dure nel tradizionale discorso rievocando il «fiasco del Gp Brasile» in cui «il vincitore è diventato perdente per poi tornare vincitore tre settimane dopo... La F.1 non è un circo o una serie di udienze d'appello»; infine, Thoma ha fatto pressione sulla Fia per «trattare chi froda le regole in modo giusto, coerente ed efficace».

PAURA DEL FUOCO AI BOX

Pini... ignifughi

Gli alberi e la F.1 non vanno proprio d'accordo! Se Monza ha i suoi noti problemi, anche Montecarlo non può dirsi immune... Gli organizzatori del Gp di Monaco non hanno mai nascosto la loro avversione nei confronti dei rifornimenti. Michel Boeri non esitò addirittura lo scorso anno a dichiararlo pubblicamente e di fronte a Mosley ed Ecclestone. È vero che i box del circuito cittadino sono particolarmente angusti e ravvicinati. Dallo scorso anno, le logge che sovrastano i box sono vietate ai

Vip il giorno della gara, mentre, per scongiurare il pericolo del fuoco, tutti i pini che separano la stretta corsia box dal rettilineo principale sono stati trattati nella settimana precedente il Gp con speciali prodotti ignifughi. Ma ciò nonostante tutti continuano a considerare questi alberi come una vera e propria spada di Damocle in caso di problema. Da notare che nello sforzo di incrementare la sicurezza generale, è stata generalizzata in ogni punto del circuito la terza fila di guard-rail.

Il miracolo non è stato completo. Karl Wendlinger è tornato ad essere un pilota di F.1 ma nei primi quattro Gp non ha certo entusiasmato e la Sauber lo ha sostituito col giovane Boullion, che conserva anche lo statuto di collaudatore della Williams. Proprio il francese, piuttosto deludente al suo debutto in F.1, è il primo a sostenere l'austriaco. «Personalmente credo che quattro gare siano troppo poche per giudicarlo. Mi spiace moltissimo per lui, ma se non avessi accettato avrebbero preso un altro». Chi l'ha presa ancor peggio è naturalmente Wendlinger che non ha neanche voluto recarsi a Montecarlo. «È normale che non accetti la nostra decisione — spiega Peter Sauber — altrimenti non sarebbe un pilota. Ma col tempo capirà. Noi gli abbiamo dato una possibilità ma dobbiamo pensare ai nostri interessi. Credo che comunque per Karl sia meglio così». Perché? «Perché non c'erano progressi rilevanti da una gara all'altra e forse non ce ne sarebbero stati a breve termine. Ora, tutti ci accusano di aver preso una decisione affrettata, una cattiva decisione. Tutti sono dalla parte di Wendlinger. Ma forse, se io avessi aspettato ancora quattro gare, tutti avrebbero trovato normale la sostituzione e allora sarebbe stato anche peggio per Karl, ne sarebbe uscito col morale a pezzi, abbandonato da tutti». Perché appiedarlo proprio a Montecarlo, ad un anno esatto dal suo incidente e perché ricorrere ad un esordiente proprio su una pista così difficile? «Montecarlo è in effetti un circuito molto arduo per esordire ma Jean-Christophe, che è uno tra i giovani più veloci in circolazione, ha accettato di buon grado la sfida e del resto aveva già corso su questo tracciato in F.3. Voglio precisare che la sostituzione di Karl non ha nulla a che vedere col circuito, poteva accadere a Montréal o altrove. Semplicemente abbiamo giudicato che era giunto il momento. Sono certo di aver preso la decisione corretta. Credo comunque che sia più giusto e meno pericoloso dire a un pilota che non continuerà più dopo una gara e non prima di un'altra, perché ciò gli metterebbe troppa pressione».





EMPICS

FIORIO SMENTISCE L'IPOTESI TUTTAVIA...

Walkinshaw porta la Ligier in Inghilterra

La scritta «Fabriqué en France» è scomparsa dagli alettoni delle Js41 sin dal Gp di Spagna e già alla Ligier si parla di trasferire in Gran Bretagna il dipartimento più prestigioso, quello della ricerca e sviluppo. Cesare Fiorio — il cui contratto che lo lega alla Ligier scadrà alla vigilia del Gp di Francia — smentisce l'ipotesi, ma si tratta di una vecchia idea di Walkinshaw che molti all'interno della squadra francese, a cominciare dallo stesso Guy Ligier, giurano che sia ormai in fase di definizione. La scorsa settimana il settimanale britannico Autosport ha pubblicato un annuncio economico della Ligier che ricerca personale tecnico inglese che dovrebbe

operare nell'Oxfordshire in vista di un'espansione. Facile il collegamento con la nuova sede della Twr, che sta sorgendo presso

Whitney in vecchi locali della British Telecom, dove Walkinshaw vuole concentrare tutte le sue attività che danno lavoro a 500 dipendenti.

Elf dirà addio a Magny Cours

«Tutti sanno che l'accordo di sponsorizzazione che ci lega alla Ligier scade a fine anno. Credo proprio che non sarà rinnovato». L'affermazione è di quelle bomba ed il suo autore è nientemeno che Michel Bonnet, direttore commerciale della Elf. A chi vedeva già dietro questa decisione lo zampino di Prost (sempre più vicino a costituire una squadra con l'appoggio della Peugeot) lo stesso Bonnet ha chiarito che si tratta invece di una nuova strategia. «La Elf (che già è legata alla Williams e alla Benetton) non vuole più sponsorizzare una terza squadra, ma quei, tanti, soldi serviranno per imporre i piloti della nostra Filière presso le varie squadre». Puntando sul marchio «La Filière» piuttosto che su quello del suo carburante, la Elf non esclude nemmeno di pagare un volante ai suoi piloti presso squadre sponsorizzate da altre case petrolifere. Il primo esempio è accaduto con Boullion alla Sauber sponsorizzata dalla Petronas.



PHOTO4

Più Honda in casa Mugen

Honda in ascesa, Yamaha in stallo: la «borsa» dei motoristi giapponesi registra questo andamento. Ai tecnici Mugen che lavorano sui motori della Ligier (almeno per quest'anno...) si sono aggiunti ingegneri della Casa madre, la Honda-Honda per intenderci. In programma è un'evoluzione del V10 Mf301H, che sarà provata probabilmente dopo Montreal per essere usata nel Gp Francia. In casa Tyrrell-Yamaha, invece, c'è stato un reciproco scambio di accuse tra motoristi e costruttori della vettura, prima del Gp, per le prestazioni non esaltanti di inizio stagione. Qualche novità tecnica si è vista in prova, con una versione leggermente evoluta (la terza finora) del dieci cilindri 0x10C.

RENAULT □ PRONTA A PAGARE MA...

Schummy '96 costerà caro

Lui ha detto che prima del Gp di Monza non si parlerà di contratti, di futuro. Ma volente o nolente, Schumacher è sempre al centro dell'attualità e delle attenzioni. Piace ed interessa a tutti e probabilmente non solo la Mercedes è pronta ad una follia economica per assicurarsi i suoi servizi. Alla Renault lo sanno e Patrick Faure, vicepresidente della casa francese e presidente della Renault Sport, ha ammesso che «Alla Régie, faremo di tutto

affinché Michael resti nella nostra famiglia, in una squadra coi nostri motori». Anche uno sforzo economico? «A dire il vero temo che saremo costretti a mettere mano al portafogli quando sarà il momento di parlare di rinnovo di contratto, verso settembre». Da notare che Eddie Jordan, uno solitamente ben informato, ha detto del tedesco: «Schumacher è il pilota più veloce ma è troppo caro per noi. Per averlo l'anno prossimo ci vorranno 20 milioni di dollari».



COLOMBO

SAFETY-CAR. Inoue si è preso un brutto spavento quando la sua vettura è stata ribaltata dalla Clidell'organizzazione. **PIBE DE ORO.** Grande tifoso della Rossa, Maradona è apparso ai box, intrattenendosi con Lauda. **LUCA E MIKA.** Luca Cadalora continua a sognare le quattro ruote, chissà se lo ha confidato anche ad Hakkinen... **S.O.S. HONDA.** Ad aiutare i «cugini» della Mugen sono arrivati in Ligier diversi tecnici della Honda.



COLOMBO

LA SAFETY CAR HA SPERONATO INOUE

La Fia rompe ma non paga

Chi ha detto che la legge è uguale per tutti? Hakkinen supera mentre sono esposte le bandiere gialle? 10.000 dollari di multa. Schiattarella va in testacoda e riparte in modo un po' caotico? 20.000 dollari. Indipendentemente dall'applicazione della condizionale, la Fia è sempre pronta ad usare il pugno di ferro e il registratore di cassa. Ma non sembra conoscere il detto «chi rompe paga» e non si è autoimpartita nessuna multa per una clamorosa svista di sabato mattina. In un

incredibile incidente accaduto nell'intervallo tra le due parti della sessione di prove libere, Taki Inoue ha infatti realmente rischiato la vita e dovendo poi rinunciare alla sessione di qualificazione per colpa di un veicolo della Fia. Una safety-car guidata dal ralista Ragnotti, accompagnato dal portavoce della Fia, Francesco Longanesi, ha tamponato la sua Arrows, al traino, facendola ribaltare. Inoue che non aveva allacciato le cinture, ma per fortuna indossava ancora il casco, è stato sbalzato a terra e ha perso i sensi, motivo per cui il dottor Watkins non gli ha poi concesso l'autorizzazione di proseguire le prove. La vettura è ripiombata a terra per fortuna senza colpire il pilota e ha riportato danni (chi li pagherà?) rilevanti. Anche troppo del resto, perché il roll-bar si è letteralmente sradicato e parte del serbatoio è fuoriuscito dalla scocca. Fatto che meriterà un'attenta analisi delle cause. Le conseguenze dell'incidente hanno seriamente preoccupato il dt della Arrows Alan Jenkins «I gravi danni subiti dal roll-bar dovrebbero farci riconsiderare i criteri di crash-test finora in uso. L'urto subito da Taki è stato triplice, avendo subito un tamponamento, un capovolgimento e uno strappo da parte del camion rimorchio». Da dire che l'Arrows, a parziale consolazione, sabato in qualifica è stata autorizzata ad utilizzare il muletto.



box

La commissione programma i... programmi

Ormai è quasi una consuetudine che al Gp di Monaco si tenga una riunione della Commissione tecnica. I progettisti si sono riuniti il venerdì. Erano presenti John Barnard della Ferrari, Patrick Head della Williams, Ross Brawn della Benetton, Aldo Costa della Minardi, Harvey Postlethwaite della Tyrrell, Martin Whitmarsh (che in realtà è più un coordinatore che un tecnico) per la McLaren e il delegato tecnico Fia, Charlie Whiting. All'ordine del giorno le misure di sicurezza per gli abitacoli in previsione del '97, quando le scocche diventeranno probabilmente più larghe e pesanti, e i provvedimenti provvisori da prendere l'anno prossimo.

■ **PALLE.** Le espressioni di Irvine hanno furore. Difficile essere più diretti del nordirlandese. Sabato, nella seconda sessione di qualificazione, Irvine ha provato a spingere un po' troppo alla curva del Tabacchio e ha picchiato duro contro il guard-rail. Il suo commento? «Beh, sono riuscito lo stesso a percorrere la curva, ma poi mi sono ritrovato solo con due ruote. Peccato perché altrimenti sarei potuto scendere sotto l'1'24". Inutile recriminare con i se ed i ma perché... se mia zia avesse avuto le palle sarebbe stata mio zio».

■ **STAR AI BOX.** Come sempre il Gp più «in» dell'anno è servito da passerella a molti Vip. Il più scortato è sicuramente stato Diego Maradona. Le più apprezzate le bellissime attrici Kay Sandwick e Alessandra Martinez, come sempre accompagnata dal regista francese Claude Lelouch. Ma grazie anche al vicino festival del cinema di Cannes, sono come sempre state diverse le visite di stelle o stelletto del grande schermo reali o solo attese, da Valeria Marini al grande Michael Douglas, ormai un habitué del Gp, alla sensuale Sharon Stone.

■ **PETRONAS.** Tra nuovi piloti e neonati, la Sauber ha anche annunciato un nuovo sponsor. Si tratta della casa petrolifera malese Petronas che ha concluso un importante accordo di sponsorizzazione con la squadra elvetica proprio alla vigilia della gara monegasca.

IN DISCESA

JEAN-CHRISTOPHE BOULLION

Non si può accusare troppo un pilota esordiente su una vettura che non conosce, e per giunta con una posizione di guida imperfetta, di prendere la paga da Frentzen a Montecarlo: 4°6 al giovedì, ma si era autolimitato per non commettere errori. Peccato però che non lo abbia fatto anche sabato... ed invece è finito contro le barriere.

DOMENICO SCHIATTARELLA

A dire il vero ha cominciato giovedì mattina con un passo un po' impacciato. Facendo attenzione a evitare facili errori, «Mimmo» ha però imparato alla svelta i trucchi del toboga monegasco e ha progredito a passi da gigante. Si è qualificato in decima fila e davanti al compagno di squadra. Niente male per un esordiente.

IN SALITA

LE PROVE □ UN'AVARIA LO BLOCCA

Per Alesi è calvario

Dopo aver ottenuto il giovedì la pole provvisoria, sabato a Jean si è subito spento il motore. Berger gli ha dato la sua vettura, ma è stato inutile...

PAOLO BOMBARA

MONTECARLO — Lo scorso anno di questi tempi, lo stesso Schumacher lo rispettava sì e no. Ora Hill non solo è diventato un protagonista regolare, ma a Montecarlo, il tracciato dove suo padre aveva imperato prima di Senna, si trasforma in vera belva. È un Damon Hill in versione giro della morte da lasciar stecchito anche lo specialista Schumacher. Ma, se l'inglese ha staccato la sesta pole position della sua carriera, va anche detto che il tedesco ha subito le conseguenze di un contatto avvenuto al mattino con Frentzen. «Heinz-Harald è venuto poi a chiedermi scusa» ha detto Schumacher. Vero, ma a noi è parso che — come minimo — le colpe erano condivise. In ogni caso, in quel contatto che ha impedito a Schumacher di disputare le prove libere di sabato, la Benetton del tedesco ha subito danni alle sospensioni. Nessuno si era accorto però che il triangolo posteriore sinistro era leggermente piegato e ciò ha poi costretto la squadra a una veloce riparazione. Se Hill è raggiante e Schu-

macher può recriminare, che dovrebbe dire allora Alesi. Autore della pole position provvisoria al giovedì, il ferrarista avrebbe forse faticato a conservarla. In qualsiasi caso la sfortuna ha deciso di non abbandonarlo nei momenti decisivi e sabato, dopo neppure un giro, la sua vettura si è immobilizzata: motore spento per un'avaria idraulica. Il colmo. Alesi ha atteso che Berger gli cedesse poi la sua vettura; ma, per quanto elegante, il gesto è apparso inutile. Inevitabilmente la vettura è stata adattata troppo tardi e, con un assetto che non è il suo, cosa poteva fare Jean? Male è andata anche a Frentzen e a Montermini. Il tedesco, dopo aver staccato il settimo miglior tempo il primo giorno, non ha potuto girare sabato, quando tutti hanno migliorato. La sua vettura era danneggiata (in un'uscita al mattino) e aspettava quella di Boullion; ma il giovane francese ha urtato le barriere, il sogno è finito e Frentzen ha perso sei posizioni. Montermini, invece, non ha potuto girare per noie al cambio. ■



fotografie EMPICS



L'esordio in prova «duro» per Boullion. Sono apparsi eccessivi i suoi due incidenti, sia sabato che giovedì; quest'ultimo, sopra e a sinistra, nella stessa curva dove lo scorso anno andò a sbattere Wendlinger, che il francese qui ha sostituito.



Le uscite di pista e i testacoda

GIOVEDÌ

libere
Badoer
Boullion
qualificazioni
Gachot
Schiattarella
Inoue
Brundle
Blundell
Irvine
Badoer

SABATO

libere
Schumacher
Inoue
Frentzen (2)
Hakkinen
Alesi
Blundell
qualificazioni
Brundle
Boullion
Diniz
Schumacher
Irvine



la sorpresa

A giudicare dallo schieramento finale non si direbbe affatto, ma la sorpresa è venuta da Frentzen e dalla Sauber-Ford che ha dimostrato un'indubbia competitività nonostante il poco lavoro di messa a punto riuscito a fare a causa dei vari incidenti in prova. Eppure il tedesco è riuscito giovedì a iscarsi al settimo posto; pensare che era quasi un esordiente su questo circuito. Lo scorso anno, infatti, aveva percorso solo pochi giri nel primo turno di prove prima che accadesse l'incidente di Wendlinger e che la squadra si ritirasse. Peccato che sabato la squadra non abbia voluto dare prima a lui la possibilità di difendere una posizione di partenza fondamentale su questo circuito. Per Boullion sarebbe cambiato poco partire in decima o undicesima fila; per Frentzen partire in settima fila invece che in quarta cambia invece tutto. Un errore strategico, commesso per rispettare fino in fondo i diritti di Boullion, ma si trattava di un esordiente ed era molto più facile che sbagliasse. Così è successo.

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. Evidenziato in neretto, il peggiore differenziale.

POSIZIONE IDEALE	PILOTA	MIGLIOR TEMPO IDEALE	TEMPO IN QUALIFICA	POSIZIONE AL VIA
1.	Hill	1'21"952	1'21"952	(1)
2.	Schumacher	1'22"502	1'22"742	(2)
3.	Coulthard	1'22"889	1'23"109	(3)
4.	Berger	1'23"208	1'23"220	(4)
5.	Herbert	1'23"700	1'23"885	(7)
6.	Hakkinen	1'23"713	1'23"857	(6)
7.	Alesi	1'23"745	1'23"754	(5)
8.	Brundle	1'24"360	1'24"447	(8)
9.	Irvine	1'24"465	1'24"857	(9)
10.	Blundell	1'24"742	1'24"933	(10)
11.	Barrichello	1'25"037	1'25"081	(11)
12.	Morbidelli	1'25"037	1'25"447	(13)
13.	Panis	1'25"065	1'25"125	(12)
14.	Frentzen	1'25"584	1'25"661	(14)
15.	Katayama	1'25"714	1'25"808	(15)
16.	Badoer	1'25"815	1'25"969	(16)
17.	Salo	1'26"098	1'26"473	(17)
18.	Martini	1'26"663	1'26"913	(18)
19.	Boullion	1'26"956	1'27"145	(19)
20.	Schiattarella	1'28"000	1'28"337	(20)
21.	Gachot	1'28"689	1'29"039	(21)
22.	Diniz	1'29"028	1'29"244	(22)
23.	Verstappen	1'29"217	1'29"391	(23)
24.	Moreno	1'29"608	1'29"608	(24)
25.	Montermini	1'30"053	1'30"149	(25)
26.	Inoue	1'30"834	1'31"542	(26)

I NOSTRI AL VIA

Prestazioni abbastanza costanti per i nostri piloti. Il solo a migliorare la posizione di partenza da giovedì a sabato è Morbidelli, mentre il più sfortunato è, ovviamente, Montermini che non ha potuto difendere il 22. posto. Scivolano, chi più chi meno, anche i due della Minardi. Badoer riesce comunque a inserirsi tra i due piloti della Tyrrell, mentre Martini è tradito da un problema con la ripartizione di frenata.

POSIZIONE IN GRIGLIA	PILOTA	POSIZIONE IN GRIGLIA
GIOVEDÌ		SABATO
14.	Gianni Morbidelli	13.
15.	Luca Badoer	16.
16.	Pierluigi Martini	18.
20.	Domenico Schiattarella	20.
22.	Andrea Montermini	25.

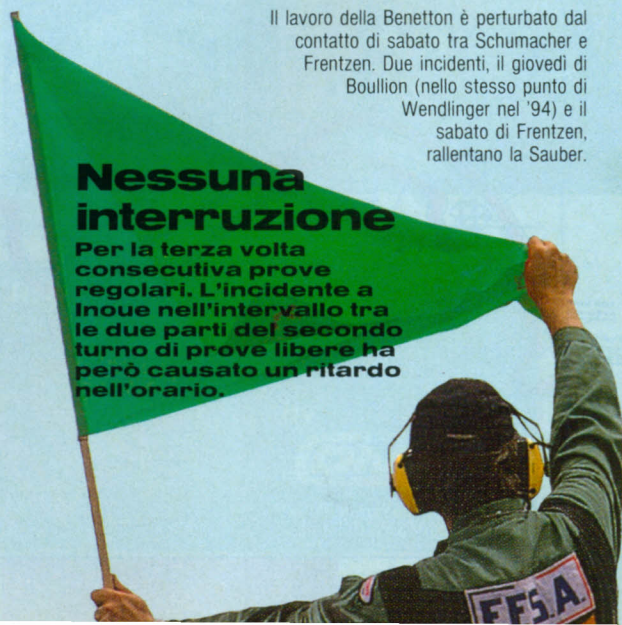
Benetton e Sauber girano poco

TEAM	GIRI
TYRRELL	91
WILLIAMS	91
MINARDI	88
JORDAN	88
FERRARI	87
LIGIER	86
FORTI	86
McLAREN	79
PACIFIC	73
ARROWS	73
BENETTON	72
SIMTEK	59
SAUBER	57

Il lavoro della Benetton è perturbato dal contatto di sabato tra Schumacher e Frentzen. Due incidenti, il giovedì di Boullion (nello stesso punto di Wendlinger nel '94) e il sabato di Frentzen, rallentano la Sauber.

Nessuna interruzione

Per la terza volta consecutiva prove regolari. L'incidente a Inoue nell'intervallo tra le due parti del secondo turno di prove libere ha però causato un ritardo nell'orario.



GP MONACO



Quinta gara del mondiale di F.1
28 Maggio 1995

Circuito:
 Montecarlo

Distanza:
 259,584

Organizzatore:
 Ac Monaco

Direttore di gara:
 John Corsmith

Partenza:
 ore 15,55

Spettatori:
 110.000

Organizzazione:
 7

Sicurezza:
 5

Condizioni atmosferiche:
 poco nuvoloso
 in prova, sereno
 in gara

ORSI



I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

imbattuto
 È imbattuto (1994)
 Appartiene a **Schumacher** (Benetton B194) che ha ottenuto la pole con il tempo di 1'18"560 alla media di 152.505 Km/h.

SUL GIRO IN GARA

È imbattuto (1994)
 Appartiene a **Schumacher** (Benetton B194) che ha percorso il suo 35. giro in 1'21"076 alla media di 147.772 km/h.

SULLA DISTANZA

È imbattuto (1994)
 Appartiene a **Schumacher** (Benetton B194) che ha percorso i 78 giri pari a 259.584 in 1.49'55"372 alla media di 141.691 km/h.

IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA



5 Damon Hill
 (Williams Fw17)
 1'21"952 (146,193)



1 Michael Schumacher
 (Benetton B195)
 1'22"742 (144,797)

2. FILA



6 David Coulthard
 (Williams Fw17)
 1'23"109 (144,158)



28 Gerhard Berger
 (Ferrari 412 T2)
 1'23"220 (143,965)

3. FILA



27 Jean Alesi
 (Ferrari 412 T2)
 1'23"754 (143,047)



8 Mika Hakkinen
 (McLaren Mp4/10)
 1'23"857 (142,872)

4. FILA



2 Johnny Herbert
 (Benetton B195)
 1'23"885 (142,824)



25 Martin Brundle
 (Ligier JS41)
 1'24"447 (141,874)

5. FILA



15 Eddie Irvine
 (Jordan 195)
 1'24"857 (141,188)



7 Mark Blundell
 (McLaren Mp4/10B)
 1'24"933 (141,062)

6. FILA



14 Rubens Barrichello
 (Jordan 195)
 1'25"081 (140,816)



26 Olivier Panis
 (Ligier Js41)
 1'25"125 (140,744)

7. FILA



9 Gianni Morbidelli
 (Footwork Fa16)
 1'25"447 (140,213)



30 Heinz Harald Frentzen
 (Sauber C14)
 1'25"661 (139,863)

8. FILA



3 Ukyo Katayama
 (Tyrrell 023)
 1'25"808 (139,623)



24 Luca Badoer
 (Minardi M195)
 1'25"969 (139,362)

9. FILA



4 Mika Salo
 (Tyrrell 023)
 1'26"473 (138,550)



23 Pierluigi Martini
 (Minardi M195)
 1'26"913 (137,848)

10. FILA



29 Christophe Boullion
 (Sauber C14)
 1'27"145 (137,481)



11 Domenico Schiattarella
 (Simtek S951)
 1'28"337 (135,626)

11. FILA



16 Bertrand Gachot
 (Pacific Pr02)
 1'29"039 (134,557)



21 Pedro Diniz
 (Forti Fg01)
 1'29"244 (134,248)

12. FILA



12 Jos Verstappen
 (Simtek S951)
 1'29"391 (134,027)



22 Roberto Moreno
 (Forti Fg01)
 1'29"608 (133,702)

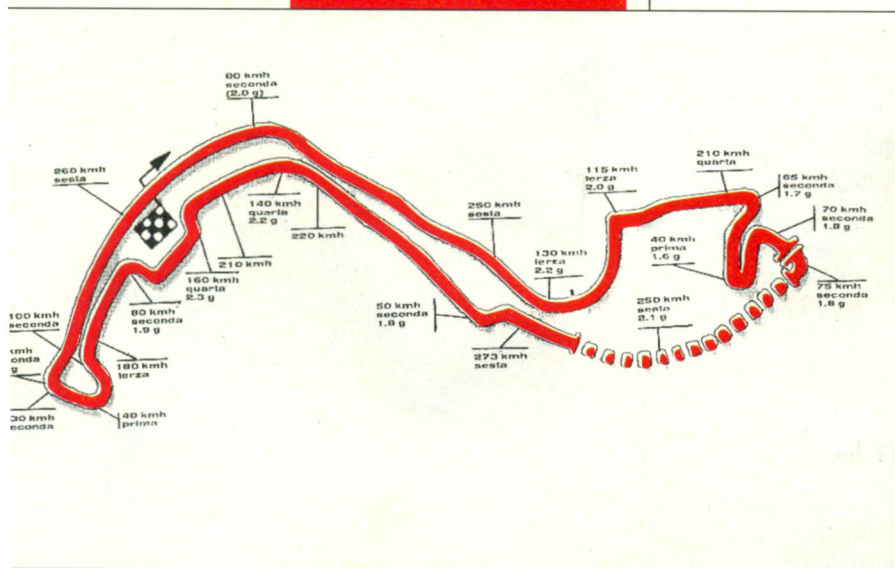
13. FILA



17 Andrea Montermini
 (Pacific Pr02)
 1'30"149 (132,900)



10 Taki Inoue
 (Footwork Fa16)
 1'31"542 (130,878)





COLOMBO

Tutto esaurito nel Principato e affluenza record: infatti sono accorsi ben in 110.000 per il Gp. Sopra, la McLaren di Hakkinen solitaria, in prova, fra i grattacieli di Montecarlo, e sotto sventolio di bandiere Ferrari

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Alesi (Ferrari 412 T2)	36	1'24"621	141.582
Schumacher (Benetton B195)	33	1'24"773	141.328
Hill (Williams Fw17)	54	1'24"790	141.300
Berger (Ferrari 412 T2)	49	1'25"379	140.325
Coulthard (Williams Fw17)	15	1'25"884	139.500
Brundle (Ligier JS41)	39	1'25"985	139.336
Barrichello (Jordan 195)	51	1'26"279	138.861
Blundell (McLaren Mp4/10B)	33	1'26"717	138.160
Frentzen (Sauber C14)	49	1'26"741	138.122
Panis (Ligier Js41)	62	1'26"819	137.997
Herbert (Benetton B195)	8	1'26"923	137.832
Irvine (Jordan 195)	19	1'26"933	137.816
Hakkinen (McLaren Mp4/10)	5	1'27"091	137.566
Badoer (Minardi M195)	60	1'27"359	137.144
Morbidelli (Footwork Fa16)	45	1'27"532	136.873
Katayama (Tyrrell 023)	10	1'27"568	136.817
Martini (Minardi M195)	60	1'27"761	136.516
Salo (Tyrrell 023)	45	1'27"914	136.279
Boullion (Sauber C14)	57	1'28"417	135.503
Montermini (Pacific Pr02)	20	1'29"548	133.792
Inoue (Footwork Fa16)	21	1'30"174	132.863
Diniz (Forti Fg01)	55	1'30"193	132.835
Gachot (Pacific Pr02)	7	1'30"394	132.540
Moreno (Forti Fg01)	6	1'30"532	132.338

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Benetton B195	78	1.53'11"258	137.604	
2. Damon Hill	Williams Fw17	78	1.53'46"075	136.902	34.817
3. Gerhard Berger	Ferrari 412 T2	78	1.54'22"705	136.171	1'11.447
4. Johnny Herbert	Benetton B195	77	1.53'41"140	135.244	1 GIRO
5. Mark Blundell	McLaren Mp4/10B	77	1.54'31"084	134.261	1 GIRO
6. Heinz Harald Frentzen	Sauber C14	76	1.53'25"947	133.786	2 GIRI
7. Pierluigi Martini	Minardi M195	76	1.54'12"674	132.874	2 GIRI
8. Christophe Boullion	Sauber C14	74	1.51'40"977	132.306	4 GIRI
9. Gianni Morbidelli	Footwork Fa16	74	1.53'12"299	130.527	4 GIRI
10. Pedro Diniz	Forti Fg01	72	1.54'20"858	125.730	6 GIRI

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Jos Verstappen	Simtek S951	0	Cambio	0.
Domenico Schiattarella	Simtek S951	0	Cambio	0.
Mika Hakkinen	McLaren Mp4/10	8	Motore	7.
Roberto Moreno	Forti Fg01	9	Freni	19.
David Coulthard	Williams Fw17	16	Cambio	3.
Eddie Irvine	Jordan 195	22	Cerchio ruota	6.
Andrea Montermini	Pacific Pr02	23	Bandiera nera	20.
Ukyo Katayama	Tyrrell 023	26	Testacoda	6.
Taki Inoue	Footwork Fa16	27	Motore	15.
Martin Brundle	Ligier JS41	40	Testacoda	7.
Jean Alesi	Ferrari 412 T2	41	Collisione	2.
Bertrand Gachot	Pacific Pr02	42	Cambio	13.
Rubens Barrichello	Jordan 195	60	Acceleratore	9.
Mika Salo	Tyrrell 023	63	Motore	11.
Olivier Panis	Ligier Js41	65	Testacoda	8.
Luca Badoer	Minardi M195	68	Sospensione	7.

L'ALTALENA

COSI' DOPO 20 GIRI

1. Hill in 28'54"420 (138,153); 2. Schumacher a 1"219; 3. Alesi a 10"187; 4. Berger a 12"991; 5. Herbert a 28"461; 6. Irvine a 40"339; 7. Blundell a 41"037; 8. Badoer a 1'05"856; 9. Katayama a 1'07"751; 10. Martini a 1'15"568; 11. Barrichello a 1'17"191; 12. Panis a 1'17"964; 13. Frentzen a 1'20"586; 14. Brundle a 1 giro; 15. Boullion a 1 giro; 16. Salo a 1 giro; 17. Gachot a 1 giro; 18. Montermini a 1 giro; 19. Inoue a 1 giro; 20. Diniz a 1 giro; 21. Morbidelli a 2 giri.

COSI' DOPO 39 GIRI

1. Schumacher in 56'35"936 (137,591); 2. Alesi a 13"234; 3. Hill a 14"126; 4. Berger a 40"253; 5. Herbert a 1'05"199; 6. Blundell a 1'22"594; 7. Brundle a 1 giro; 8. Badoer a 1 giro; 9. Frentzen a 1 giro; 10. Martini a 1 giro; 11. Barrichello a 1 giro; 12. Salo a 1 giro; 13. Panis a 1 giro; 14. Boullion a 2 giri; 15. Gachot a 2 giri; 16. Morbidelli a 3 giri; 17. Diniz a 3 giri.

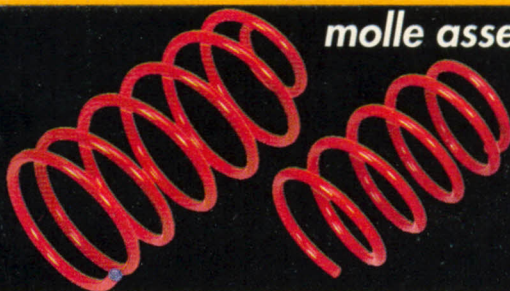
COSI' DOPO 59 GIRI

1. Schumacher in 125'18"600 (138,098); 2. Hill a 35"912; 3. Berger a 1'05"072; 4. Herbert a 1 giro; 5. Blundell a 1 giro; 6. Frentzen a 1 giro; 7. Badoer a 2 giri; 8. Panis a 2 giri; 9. Barrichello a 2 giri; 10. Martini a 2 giri; 11. Boullion a 2 giri; 12. Salo a 2 giri; 13. Morbidelli a 3 giri; 14. Diniz a 5 giri.

ORSI



GM



molle assetto

by
OMEA

Via Montecuccoli, 36 - Milano
Tel. 02/48303020

**VELOCITÀ
IN PROVA**

giovedì

N.	PILOTA	KM/H
5	Hill	277.600
6	Coulthard	275.500
27	Alesi	272.700
1	Schumacher	272.000
28	Berger	272.000
8	Hakkinen	271.300
7	Blundell	271.300
25	Brundle	271.300
3	Katayama	267.300
2	Herbert	266.000
15	Irvine	266.000
14	Barrichello	264.000
4	Salo	264.000
30	Frentzen	263.400
24	Badoer	262.100
26	Panis	261.500
9	Morbidelli	261.500
11	Schiattarella	259.600
23	Martini	258.900
17	Montermini	256.500
10	Inoue	252.900
12	Verstappen	252.300
29	Boullion	247.700
22	Moreno	243.200
21	Diniz	236.300

sabato

N.	PILOTA	KM/H
6	Coulthard	276.900
5	Hill	275.500
1	Schumacher	274.800
15	Irvine	271.500
2	Herbert	271.300
28	Berger	271.300
27	Alesi	270.000
8	Hakkinen	268.600
4	Salo	267.900
3	Katayama	267.300
26	Panis	266.600
25	Brundle	266.600
7	Blundell	266.000
9	Morbidelli	265.300
14	Barrichello	264.000
24	Badoer	261.500
29	Boullion	260.200
11	Schiattarella	258.300
23	Martini	258.300
16	Gachot	255.300
12	Verstappen	254.100
21	Diniz	253.500
22	Moreno	252.900

■ **NEL 1995...** Tre piloti si sono messi particolarmente in vista nel 53. Gp di Monaco: l'esordiente Boullion, 23. driver ad aver debuttato nella difficile gara monegasca nella storia del campionato, nonché i due della Minardi Ford, che in campo italiano hanno costituito la piacevole sorpresa della giornata con netti miglioramenti rispetto alle qualificazioni.

A fianco, Mika Salo, con la Tyrrell. Partito diciassettesimo in griglia, il finlandese è stato autore di una bella gara, ma al 63. giro è stato costretto al ritiro, quando era undicesimo, per problemi al motore. Nell'altra pagina, fra tanti spicca il cappellino di Jean Alesi, andato a ruba nel Principato e venduto al prezzo di 60 franchi francesi



TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
5	Hill	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'25"832	1'24"659	1'23"468	1'21"952	1'26"768
1	Schumacher	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'25"771	1'24"146	1'25"120	1'22"742	1'25"230
6	Coulthard	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'27"404	1'26"556	1'24"491	1'23"109	1'27"534
28	Berger	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'27"883	1'24"509	1'24"887	1'23"220	1'25"014
27	Alesi	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'25"457	1'23"754	1'24"252	1'24"023	1'24"356
8	Hakkinen	McLaren Mp4/10	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'26"210	1'24"831	1'24"540	1'23"857	1'25"246
2	Herbert	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'27"170	1'25"623	1'26"188	1'23"885	1'26"480
25	Brundle	Ligier JS41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'28"684	1'26"457	1'25"307	1'24"447	1'27"282
15	Irvine	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'29"011	1'26"447	1'25"660	1'24"857	1'26"893
7	Blundell	McLaren Mp4/10B	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'26"536	1'26"017	1'27"094	1'24"933	1'27"118
14	Barrichello	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'27"562	1'26"787	1'26"251	1'25"081	1'28"077
26	Panis	Ligier Js41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'28"084	1'26"579	1'25"115	1'25"125	1'26"845
9	Morbidelli	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'28"459	1'26"828	1'26"326	1'25"447	1'27"610
30	Frentzen	Sauber C14	Ford Zetec Rv8	Goodyear	1'30"171	1'25"661	1'27"232	1'27"232	1'27"982
3	Katayama	Tyrrell 023	Yamaha V10 OX10C	Goodyear	1'29"365	1'28"439	1'28"768	1'25"808	1'28"800
24	Badoer	Minardi M195	Ford Cosworth V8 EdM	Goodyear	1'29"279	1'27"615	1'27"740	1'25"969	1'28"560
4	Salo	Tyrrell 023	Yamaha V10 OX10c	Goodyear	1'30"787	1'28"123	1'27"180	1'26"473	1'29"830
23	Martini	Minardi M195	Ford Cosworth V8 EdM	Goodyear	1'29"915	1'27"714	1'27"372	1'26"913	1'27"832
29	Boullion	Sauber C14	Ford Zetec R V8	Goodyear	1'31"742	1'30"014	1'29"145	1'27"145	1'30"659
11	Schiattarella	Simtek S951	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'29"737	1'29"439	1'30"495	1'28"337	1'31"427
16	Gachot	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'30"803	-	1'29"316	1'29"039	1'32"120
21	Diniz	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'33"941	1'34"963	1'30"613	1'29"244	1'32"399
12	Verstappen	Simtek S951	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'33"821	1'29"391	1'31"265	1'30"015	1'31"045
22	Moreno	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'30"923	1'30"461	1'29"612	1'29"608	1'31"955
17	Montermini	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'31"354	1'30"149	1'30"715	1'30"715	1'32"248
10	Inoue	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'36"169	1'31"542	1'35"625	1'35"625	1'34"177

RUOTE IN LEGA

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



CLASSIFICA DOPO LA QUINTA 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													34
2. Hill	-	10	10	3	6													29
3. Berger	4	1	4	4	4													17
4. Alesi	2	6	6	-	-													14
5. Herbert	-	3	-	6	3													12
6. Coulthard	6	-	3	-	-													9
7. Hakkinen	3	-	2	-	-													5
8. Frenzen	-	2	1	-	1													4
9. Blundell	1	-	-	-	2													3
10. Irvine	-	-	-	2	-													2
11. Panis	-	-	-	1	-													1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Benetton	-	7	-	16	13													36
2. Williams	-	10	13	3	6													32
3. Ferrari	6	7	10	4	4													31
4. McLaren	4	-	2	-	2													8
5. Sauber	-	2	1	-	1													4
6. Jordan	-	-	-	2	-													2
7. Ligier	-	-	-	1	-													1

numeri

■ **SCHUMACHER.** Michael Schumacher è il meritevole vincitore di un Gp di Monaco in cui la strategia delle soste ai box è stata ancora più importante del solito. Il campione del mondo è al 13. successo in 57 presenze e ha così raggiunto per numero di vittorie Alberto Ascari, che però ha solo 32 partecipazioni. La Benetton conta ora 18 successi e i motori Renault 63, questa è la prima vittoria dei propulsori francesi nel classico Gp monegasco. Dopo 5 corse Michael Schumacher è in testa alla classifica provvisoria con la media di 6,80 punti/gara, mentre la Benetton è prima tra i costruttori con 3,60 punti/partecipazione di media.

■ **HILL.** Damon Hill ha conseguito a Monaco la 6. pole position in 39 presenze; il padre Graham era stato il più veloce in prova nel Principato nel 1965 su Brm e nel 1968 su Lotus Ford. Per la Williams questa è la 76. pole, la 4. nelle strade di Monaco.

■ **GIOIELLERIA.** A Montecarlo, all'ingresso della piazza del Casino, ha le sue vetrine un grande gioielliere; i piloti della Sauber Ford, prima Heinz Harald Frenzen e poi l'esordiente Jules Boullion, sabato durante le prove hanno cercato entrambi di entrare nel negozio... con tutta la monoposto. La spesa sarà stata, quindi, cospicua, per Peter Sauber il cui team ha rimesso le vetture in condizioni di correre assai bene il giorno dopo.

■ **BOULLION.** Proprio il debutto di Jean Christophe «Jules» Boullion, nato a Saint Brieue il 27.12.1969, ha portato a 29 i piloti presenti in campionato, 4 dei quali francesi. Con questo eccellente esordio tutti i 10 campioni della F.3000 dall'istituzione della categoria nel 1985 sono passati alla massima formula, ma nessuno di loro ha ancora vinto una corsa iridata.

■ **FERRARI.** Il 53. Gp di Monaco rappresenta 2 ricorrenze particolari per la Ferrari. Sono infatti 45 anni dall'esordio mondiale, nel 1950, della casa di Maranello, con Alberto Ascari 2. all'arrivo, il francese Raymond Sommer 4. nonché Gigi Villorosi ritiratosi per un guasto alla trasmissione. Inoltre sono anche 35 anni dal debutto, nel 1960, della prima Ferrari con il motore alle spalle del pilota: affidata allo statunitense Richie Ginther concluse al 6. posto.

■ **GP MONACO.** Nella lunga storia della difficile gara monegasca sono 2 le monoposto finite in mare a seguito di incidenti in corsa, per entrambe però la carriera non si è conclusa nelle acque del porto del Principato. La prima è, nel 1955, la Lancia di Alberto Ascari in quella che sarà l'ultima gara dello sfortunato campione prima del mortale incidente a Monza il 26 maggio; quel telaio, ceduto con altri alla Ferrari, nel 1956 sarà impiegato come muletto nel Gp di Francia e poi sarà usato da Luigi Musso nel Gp d'Italia. Musso conquista la testa prima del ritiro per un guasto allo sterzo. Nel 1965 è la volta della Lotus Climax dell'australiano Paul Hawkins, il quale appena due mesi dopo partecipa con lo stesso telaio al Gp di Germania, ritirandosi poi per problemi al motore.

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



Mosley sul muretto

Il presidente della Federazione, a Montecarlo, magari anche per dimenticare le tensioni legate al caso Monza, ha assistito ad alcune fasi delle prove direttamente... dalla pista. Con tanto di pettorina, analoga a quella che i fotografi debbono obbligatoriamente indossare per accedere al circuito; Mosley, appollaiato su un muretto, si è gustato lo spettacolo

SVOLTA POSITIVA SE SARANNO FATTI I LAVORI NECESSARI

Terremoto per Monza

La guerra per il Gp d'Italia sembra essersi conclusa con un sì alla disputa della gara. Per convincere tutti i team Ecclestone ha aumentato il montepremi, dato che Aida continua a preoccuparlo

■ **ALBERTO ANTONINI**



STUDIO COLOMBO

MONTECARLO —
«Ma non c'è bisogno di abbattere tutti gli alberi: basta tagliarli dalla radice a tre metri

d'altezza...». La battuta è attribuita a Bernie Ecclestone, nel corso di una riunione privata. E anche se l'umorismo è un po' fiacco, rappresenta forse il momento più felice di una vicenda, quella del Gp d'Italia, che si trascina ormai da troppo tempo. A questo punto, tutti sono concordi nel sostenere che la gara si farà; però rimangono alcuni interrogativi che le dichiarazioni rassicuranti rilasciate a Montecarlo dal presidente dell'Acì, Rosario Alessi, e da quello della Fia, Max Mosley, non hanno sciolto del tutto. Pur senza ammetterlo pubblicamente, l'autorità sportiva ha accettato di scendere a compromessi per recuperare la gara. Bernie Ecclestone ha addirittura offerto due milioni di dollari aggiuntivi al montepremi, per convincere le squadre ad accettare l'onere di una gara in più. Ma non convince la spiegazione, data da entrambe le parti, che pone ufficialmente fine al reciproco scambio di accuse tra autorità italiana e potere sportivo internazionale.

REPLAY. Ricordiamo brevemente: ancora prima del Gp San Marino, si pensava che a Imola i rappresentanti di Williams e Simtek potessero andare incontro a conseguenze giudiziarie legate all'inchiesta sugli incidenti mortali di un anno prima. E Mosley era intervenuto spiegando che le differenze nel diritto fra Italia e Gran Bretagna potevano indurre a riconsiderare l'idea di disputare le gare in Paesi nei quali si corrono rischi di responsabilità penale in caso di incidente. Con la stampa inglese, poco prima, il presidente Fia aveva addirittura accennato alla possibilità di studiare, qui da noi, una sorta di legislazione eccezionale solo per le corse in automobile. Detta da un avvocato di fama, francamente, l'idea è di quelle che fanno sorridere. Ma Mosley, prima di diventare avvocato, era stato un ottimo paracadutista e sa bene come attutire certi colpi: l'«ombrello»,

stavolta, è stato un malinteso a cui si sono richiamati sia lui che Alessi. Come dire: non ci eravamo capiti bene...

CALENDARIO. L'interesse di Ecclestone è anche un interesse finanziario, nel senso che la Foca potrebbe rilevare, parzialmente o totalmente, i diritti pubblicitari per la gara. In questo momento, però, si pone come pregiudiziale la questione tecnica dell'abbattimento delle piante alla prima di Lesmo e alla Curva Grande, un problema peraltro rimandato alla Gpda, l'associazione dei piloti. Quest'ultima, tanto per cambiare, a Monaco non ha deciso nulla, evitando anche di riunirsi. La questione in realtà è ben più controversa e riguarda l'intero calendario delle gare. Ufficialmente, tutte le squadre si sono accordate per portare il numero delle corse a 17, in deroga a quanto sancito dal regolamento. Eppure, a quanto risulta, non tutti (in particolare McLaren e Williams) erano d'accordo; ed Ecclestone si sarebbe accollato la responsabilità di trattare a nome delle squadre prima ancora che fosse firmato un documento congiunto. Una spiegazione potrebbe esserci: e riguarda il Gp Pacifico ad Aida. In questo momento, la pista giapponese è perfettamente agibile, mentre le strade di accesso sono in via di ricostruzione dopo il terribile terremoto di inizio anno. Sono state date assicurazioni a mister Tanaka, proprietario dell'impianto, per ospitare un appuntamento del Turismo internazionale.

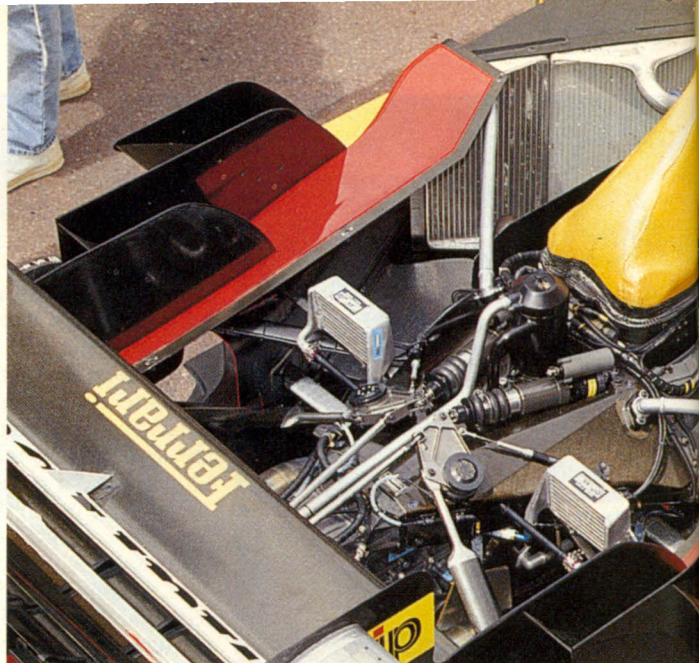
TERREMOTO. Ma disputare una gara di F.1 in una zona così gravemente colpita dalla calamità rischia di dare, in Giappone, un pessimo riflesso d'immagine. Anche perché nel Paese si sta cercando di convogliare tutti gli sforzi economici nella ricostruzione delle aree devastate; e, comunque, molti settori del commercio accusano pesantemente il colpo. In questa prospettiva, Monza è ben più di una gara «con riserva di approvazione»: è, o potrebbe essere, un'ancora di salvezza davanti allo spauracchio di un calendario di sole quindici gare... ■



Esiste un progetto per arretrare le due curve di Lesmo, che sono nell'occhio del ciclone sotto il profilo della sicurezza. Se questa soluzione, utile a diminuire la velocità di percorrenza delle monoposto e che prevede l'abbattimento di poco più di cento alberi avrà corso, uno dei principali scogli all'approvazione del circuito da parte dei piloti risulterà superato

MONTECARLO — Non se ne parla quasi mai, a differenza di quanto accade per i motori, l'aerodinamica, le sospensioni. Eppure il differenziale, questo complicato e prezioso componente della trasmissione, è diventato la nuova frontiera della ricerca tecnica in F.1. Con la messa al bando dei controlli di trazione, con i regolamenti '95 che penalizzano la tenuta di strada, i tecnici si sono messi a cercare soluzioni nuove. Ha iniziato la Williams con il suo Cvd, gli altri si stanno adeguando. La pole position di Damon Hill al sabato, dopo i deludenti risultati del primo giorno di prove, si spiega anche così. Giovedì al box Williams i meccanici avevano smontato e rimontato più volte il differenziale delle Fw17, oggetto di «cure» particolari anche in tutti i test privati dall'inizio dell'anno. Di sicuro, la squa-

Novità concentrate al retrotreno per la Ferrari, a fianco, in attesa di modifiche alla trasmissione. Novità che, a livello di differenziale, sulla Williams ci sono già. E nonostante i meccanici cerchino di coprire la zona, il retrotreno della vettura di Head e Newey, al centro, è tra i più fotografati



LA TECNICA □ TRASMISSIONI ANCORA OGGETTO DI RICERCA

Differenziali e... differenze

Vietati i controlli di trazione, i progettisti si sono concentrati sui sistemi regolabili manualmente dal pilota. E intanto Barnard ha quasi pronto il giunto viscoso che alla Williams usano già...

■ **ALBERTO ANTONINI**

dra ha studiato sistemi di intervento rapido che permettono variazioni di bloccaggio nel sistema a giunto viscoso (per agire sulla taratura di un differenziale meccanico bisogna invece cambiare il numero dei dischi a lamelle). Ma la novità più grossa, confermata a mezza voce dai progettisti, è la possibilità di regolare il differenziale dall'interno dell'abitacolo! A muovere le acque, ricevendo l'assenso del delegato tecnico federale, è stata proprio la Williams, che evidentemente vuole sfruttare al massimo i vantaggi del suo Cvd senza perdere nemmeno un minuto ai box. «È vero — riconosce Patrick Head, il direttore tecnico — abbiamo chiesto alla Fia se un sistema del genere, a regolazione manuale, fosse da considerarsi legale. Ma non posso assicurare che siamo stati i primi...». Anche la Benetton, del resto, è sulla stessa strada. «Abbiamo costruito — spiega Ross Brawn, coordinatore del progetto B195 — un nuovo tipo di differenziale, sempre meccanico, e lo abbiamo provato a Barcellona dopo il Gp Spagna, anche se a Monaco non lo abbiamo usato. Presto, però, introdurremo un sistema diverso». E sarà controllabile dall'abitacolo? «Be', inizialmente no...».

BARNARD. La Ferrari si sta muovendo nella stessa direzione. Il giunto viscoso destinato alla 412 T2 è già pronto, e lo stesso John Barnard non smentisce la possibilità di un controllo manuale. «Per come la intendiamo noi — spiega — un sistema del genere è legale se la regolazione è fatta dal pilota, con un comando tarato su posizioni diverse. E non con un sistema che reagisce automaticamente alle variazioni di coppia. Per quanto ci riguarda, stiamo guardando in tutte le direzioni. E presto, forse già tra una settimana, potremmo iniziare il lavoro su un nuovo programma che riguarda proprio il differenziale». Dal canto suo, Gustav Brunner riconosce che la possibilità di variare la taratura agendo, ad esempio, su una manopola, dà grossi vantaggi nella ricerca dell'assetto ideale.

ANTISPIN. Il dubbio, legittimo, è il seguente: d'accordo sul concetto della regolazione manuale (che non è quindi un «driver's aid» come i sistemi automatici in uso fino a tutto il '93), ma l'approvazione del differenziale «variabile» non è un altro passo, magari evitabile, sulla via del ritor-

no alle monoposto-robot? In altre parole, non sembra di rivedere un po' dei controlli di «strategia» in uso fino a due anni fa, che adattavano l'assetto della vettura alle diverse condizioni di gara? «E' un po' un controsenso — sostiene Alan Jenkins della Arrows — che certi sistemi siano permessi mentre si continua a vietare la regolazione dall'abitacolo delle barre antirollio, che è un sistema meccanico e si usava anche vent'anni fa. Ma del resto un differenziale non è un pistone, che funziona in un modo e basta. Per la sua stessa natura, anche un normalissimo autobloccante ha qualcosa di automatico, nel senso che reagisce alle variazioni di coppia». Secondo Jenkins, per variare la taratura di un giunto viscoso si potrebbe usare un serbatoio separato con un variatore di pressione. Su un differenziale meccanico potrebbe bastare un semplice stantuffo che comprime «a pacco» le lamelle. Per la Benetton, invece, la regolazione potrebbe anche avvenire elettronicamente: «Perché — spiega Ross Brawn — la Fia è in grado di investigare sul software e individuare eventuali frodi basate su sistemi automatici». Speriamo bene. ■

COFANO MOTORE TRADIZIONALE DAL CANADA

E la McLaren toglie l'ala

MONTECARLO — Molte squadre hanno presentato a Montecarlo soluzioni nuove o sperimentali, in attesa di un ulteriore sviluppo che vedrà il suo culmine al Gp di Francia del 2 luglio. Attesi soprattutto due team, la Benetton e la McLaren, ma anche Williams, Ferrari e Sauber stanno prepara-

rando interessanti novità. Ma restiamo ai box di Montecarlo e vediamo che cosa si è visto di interessante nel Principato.

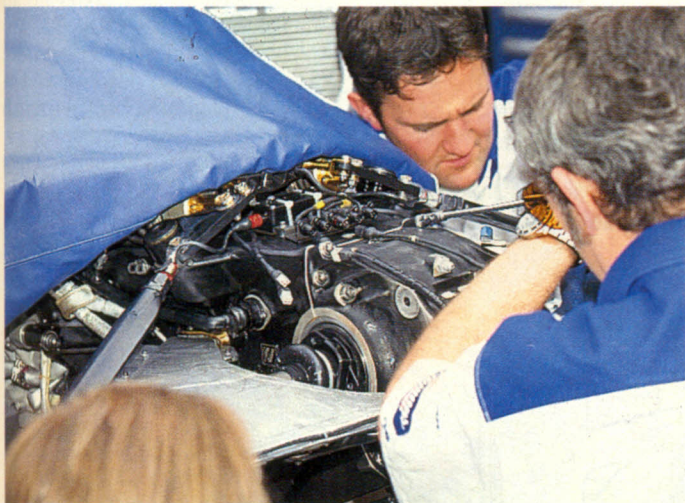
FERRARI. Motore in piena evoluzione dopo i collaudi del Castellet, con una versione utilizzata anche in gara ancora leggermente più potente e guidabile. Discorso alettoni a parte, alla Ferrari continua l'evoluzione della parte inferiore della vettura. Il soffiaggio dell'aria degli scarichi è rimasto nella parte superiore dei profili estrattori laterali, dei quali è cambiato quello centrale, maggiormente incurvato verso l'alto e dotato di due feritoie e di paratie verticali al limite dei 30 cm regolamentari e non più all'interno (per circa 6 cm) come avveniva nello scivolo originale utilizzato sino al Gp di Spagna. Anche la sospensione posteriore ha ricevuto una ulteriore evoluzione dopo l'introduzione del nuovo triangolo inferiore avvenuta già in Spagna e che ha costretto a tagliare leg-

germente le paratie verticali. La nuova sospensione si è vista soltanto su due vetture: quella di Berger e il muletto. Presenta un diverso attacco del triangolo superiore al cambio, ottenuto con l'utilizzo di un nuovo telaio di sostegno che, di fatto, alza di poco il punto di fulcro e modifica la caratteristica di antiaffondamento al retrotreno. Utilizzati anche nuovi portamozzo all'avantreno che consentono di ottenere una diversa geometria dello sterzo. Dietro alla presa dinamica del motore e a lato dello stesso 12 cilindri sono state messe delle paratie che sigillano la zona alla parte interna del cofano.

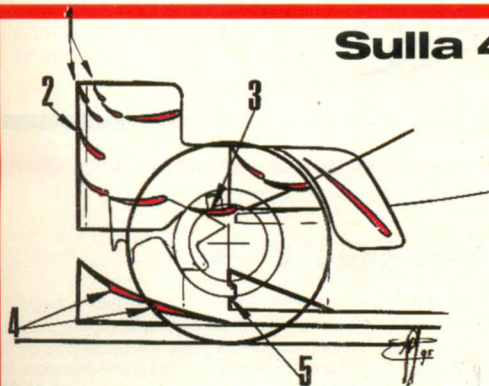
BENETTON. Le novità della presa d'aria del motore, del cupolone e del profilo estrattore le dovremmo vedere soltanto al Gp di Francia. Nel frattempo, in vista dell'impegno monegasco è stato realizzato un nuovo telaio per Schumacher ed è stata modificata la sospensione anteriore che ha ora una diversa geometria dello sterzo. La Benetton e la McLaren sono le uniche due squadre ad utilizzare la scatola guida servoassistita. Quanto agli adattamenti aerodinamici, da rilevare l'aggiunta di un piccolo flap al complesso gruppo alettone posteriore: è piazzato praticamente sotto al triangolo della sospensione.

McLAREN. Questa dovrebbe essere l'ultima gara con le Mp4/10B dotate del piccolo alettone posteriore avanzato. Già dal Canada questa spettacolare soluzione dovrebbe sparire, per lasciare posto ad un cofano motore molto più tradizionale già sperimentato nei test di Barcellona dopo il Gp di Spagna. Per la Francia, poi, dovrebbe esservi la versione «C» di questa per ora non molto fortunata monoposto. Le modifiche dovrebbero essere abbastanza pesanti, sia alla veste aerodinamica che alle sospensioni, con particolare riguardo alla zona anteriore sotto accusa per il sottosterzo con-

fotografieCOLLINS



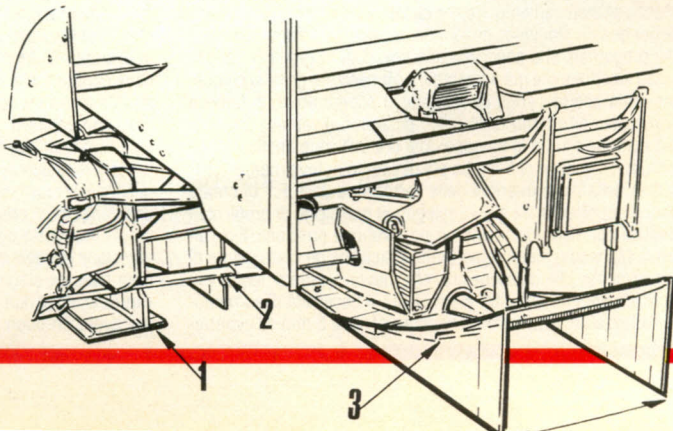
Sulla 412 spuntano le ali...



La Ferrari ha presentato un gruppo alettone posteriore ancora più complesso rispetto a quello utilizzato sino al Gp di Spagna. Con i numeri nel disegno a fianco sono evidenziati i nuovi elementi. Si comincia con una doppia fila di flap (1) nel bordo di uscita del profilo superiore, che è stato a sua volta avanzato di circa 6 cm. Questa soluzione è stata utilizzata anche dalla Ligier. A metà alettone c'è un flap aggiuntivo (2), mentre a filo della parte posteriore della carrozzeria sono stati montati due spoiler (3) per migliorare la qualità del flusso verso l'alettone stesso. Nuovo anche il profilo estrattore centrale (4) più incurvato verso l'alto e dotato di due soffiature. La nuova sospensione posteriore ha reso necessario infine un leggero taglio (5) alle paratie verticali nei profili laterali.

...e cambia il diffusore

Nuova sulla 412 T2 anche l'aerodinamica inferiore, con una piccola deriva orizzontale (1) nella zona attorno alle ruote, il taglio nelle paratie verticali (2) ed un nuovo profilo centrale (3) dotato fra l'altro di due soffiature (come sulla Benetton).



genito che sembra affliggere la McLaren sin dalla sua nascita.

WILLIAMS. Alla Williams continua il lavoro sul differenziale e sul cambio per risolvere fra l'altro i problemi di affidabilità riscontrati in diverse occasioni. A livello vetture, da rilevare un diverso assemblaggio dell'alettone anteriore dotato inoltre di un nuovo flap. Diversa anche la sospensione anteriore, con il punto di ancoraggio posteriore del triangolo superiore fissato nella posizione più alta fra le quattro utilizzabili.

TYRRELL. A sorpresa la Tyrrell ha trasferito anche al retrotreno la sospensione completamente idraulica, utilizzata in precedenza solo all'avantreno, ricalandone lo schema. Vi sono sempre due martinetti idraulici, collegati coassialmente ai puntoni di reazione, e c'è un grosso elemento longitudinale, dotato di un grande mollone, ancorato in un punto dove due piccole molle trasversali controllano il rollio. A livello aerodinamico da rilevare l'impiego di due flap aggiuntivi davanti alle ruote posteriori in una posizione molto bassa rispetto a quella utilizzata da tutti gli altri.

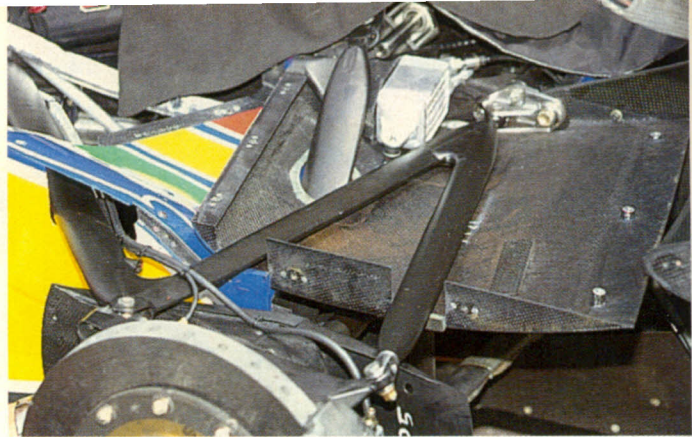
MINARDI. Tutte e tre le monoposto avevano l'alettone anteriore privo della parte centrale concava e la nuova posizione dei deflettori all'interno delle sospensioni anteriori. Ovviamente era presente anche il piccolo alettone stile McLaren già visto in Argentina. La novità riguardava il soffiaggio degli scarichi spostato in alto dopo una verifica, positiva, avvenuta sulla pista di Fiorano.

LIGIER. Nuova carrozzeria per le vetture gestite dal team francese, con la parte posteriore smussata come aveva fatto la Benetton sin dal Gp di Argentina. Nuova anche l'aerodinamica inferiore, che presenta una interessante soluzione per quanto riguarda le due paratie centrali poste a 50 cm di distanza fra di loro. Proseguono quasi sino all'altezza del motore con una soluzione molto simile a quella che si era ipotizzata per la McLaren a inizio stagione. Al retrotreno la Ligier ha utilizzato un tipo di alettone molto simile a quello visto lo scorso anno in

Ungheria sulle B194 e sulla Ferrari qui a Monaco, cioè dotato di una doppia serie di flap nella parte posteriore. A livello sospensioni da notare l'impiego degli ammortizzatori WP (come sulle Benetton) al posto dei Dynamics. Brundle disponeva di un telaio di nuova costruzione.

SAUBER. Continuano le modifiche sulle Sauber, dotate di una nuova aerodinamica al retrotreno comprendente un gruppo alettone molto simile a quello montato sulle Ferrari ma soprattutto dotate di un nuovo profilo estrattore con la parte centrale che ha una forma decisamente originale. Novità anche all'alettone anteriore, dotato di tre paratie verticali situate a monte dei flap molto simili a quelli visti sin dalla prima gara sulle Ferrari. Per Magny-Cours ci sarà una versione «B» della vettura svizzera, con nuove pance che richiederanno il rifacimento della zona delle strutture deformabili. Queste, al momento, impediscono l'utilizzo di deviatori di flusso efficaci. Questa modifica comporterà l'obbligo di affrontare nuovamente il crash test laterale.

JORDAN. Nuova posizione della bombola dell'aria compressa per il sistema di valvole pneumatiche del 10 cilindri Peugeot, montata ora in una struttura collegata alla parte anteriore del telaio. La Jordan ha utilizzato la soluzione dei doppi profili nella parte alta di entrata del gruppo alettone posteriore.

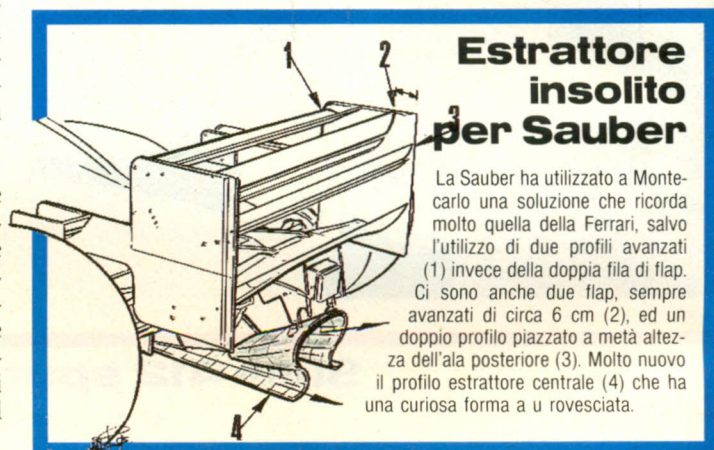


Senza segreti il braccio carenato della sospensione posteriore della Benetton B195. Come si può vedere, è inserito in due gusci aventi una forma aerodinamicamente utile alla vettura

ARROWS. Alan Jenkins, per risolvere il problema deportanza, ha piazzato un largo flap inclinato verso il basso nella zona dell'asse posteriore a 60 cm di altezza. Lo scopo è quello di migliorare il flusso d'aria verso il gruppo alettone posteriore. La squadra inglese aveva per la prima volta la terza vettura utilizzabile.

PACIFIC. Anche sulla Pacific di Gachot è comparso l'alettoncino avanzato tipo McLaren, come sulla Minardi dal Gran Premio di Argentina. È collegato ad un profilo aggiuntivo piazzato nella parte alta anteriore del gruppo alettone posteriore. Un particolare che ha caratterizzato la Pacific, pur senza fortuna.

Giorgio Piola



Estrattore insolito per Sauber

La Sauber ha utilizzato a Montecarlo una soluzione che ricorda molto quella della Ferrari, salvo l'utilizzo di due profili avanzati (1) invece della doppia fila di flap. Ci sono anche due flap, sempre avanzati di circa 6 cm (2), ed un doppio profilo piazzato a metà altezza dell'ala posteriore (3). Molto nuovo il profilo estrattore centrale (4) che ha una curiosa forma a u rovesciata.

MINI GUIDA ALLE REGOLAZIONI DELLE MONOPOSTO

Sono più alte da terra

MONTECARLO — Il circuito di Montecarlo è quello che richiede il maggior carico deportante possibile per garantire una buona aderenza alle monoposto sul difficile tracciato cittadino. I valori non elevati di velocità fanno sì che si debbano utilizzare profili con notevoli incidenze, anche a costo di maggiori resistenze all'avanzamento. Le limitazioni aerodinamiche introdotte per questa stagione hanno reso ancora più difficile il compito dei progettisti, che sono ricorsi a soluzioni in teoria poco efficienti su altre piste ma accettabili a Monaco. Fu proprio su questa pista che la Tyrrell introdusse, lo scorso anno, le famose «orecchie» all'interno delle ruote posteriori diventate patrimonio comune a tutte le monoposto e ora utilizzate anche su altri circuiti. Lo scalino di 5 cm ha poi diminuito notevolmente la capacità della parte inferiore della carrozzeria delle F.1 di creare carico deportante, da qui, l'impiego più massiccio di profili alari multipli con flap posizionati un po' ovunque possibile. Fra l'altro, a Monaco è molto importante assicurare un certo valore di scuotimento alle sospensioni, che devono essere molto più morbide rispetto alle altre piste. Di qui la necessità di aumentare l'altezza da terra delle monoposto di circa 5 mm all'avantreno

e di circa 7 mm al retrotreno, con il conseguente peggioramento dell'efficienza della parte inferiore della vettura. Sempre nel preparare l'assetto della monoposto è importante avere la possibilità di spostare i pesi leggermente verso il posteriore. In genere, le migliori vetture possono «giocare» con circa 12-20 kg di zavorra: questa a Monaco è posizionata nella zona attorno al motore. La monoposto più leggera è la Arrows, accreditata di circa 475 kg contro i circa 525 delle rivali più «grasse» (è bene ricordare che il peso minimo è di 595 kg, compreso il pilota). Ma torniamo agli alettoni. Tutte le squadre hanno cercato il massimo valore di carico al retrotreno, cioè circa 1100-1200 kg a 250 kmh. Per fare un esempio, i flap all'interno delle ruote posteriori assicurano un carico di circa 70 kg. Meno efficienti quelli posizionati davanti alle ruote, accreditati a loro volta di una capacità di creare carico pari a circa 20 kg. Con le nuove regole introdotte quest'anno si è visto, infine, che il centro di pressione è leggermente più indietro rispetto ai valori utilizzati nella passata stagione. Meno problematica la situazione all'avantreno, dove non si sfrutta al massimo la possibilità di carico per avere un buon bilanciamento della monoposto. (g.p.)



DTM

LARGO AI GIOVANI

Nel campionato tedesco è l'ora dei debuttanti: Franchitti, Fisichella, Magnussen e Grau, tutti 22enni, stanno rendendo la vita difficile agli specialisti delle ruote coperte. E la serie è ormai un trampolino di lancio verso la F.1

CARLO MARZETTI

foto GIOVANELLI

JAN
MAGNUSSEN



PHOTO4

SANDY
GRAU



PHOTO4

DARIO
FRANCHITTI



PHOTO4

GIANCARLO
FISICHELLA



CATELLANI

BABY BOOM

Polvere di... stelle al Mugello: Jan Magnussen dà spettacolo insabbiandosi con la Mercedes C Classe. L'astro nascente danese è uno dei talenti più interessanti sfornati dalla Casa di Stoccarda. Accanto a lui in queste prime gare hanno brillato altri giovani davvero promettenti, come Fisichella, Grau e Franchitti. Come dire... 88 anni in quattro!

Sono i «Ragazzi del '73», l'anno in cui tutti e quattro sono nati. Fisichella, Franchitti, Grau, Magnussen: in quattro non arrivano a novanta anni ma, come «i quattro amici al bar» della canzone di Gino Paoli, vogliono cambiare il mondo. Quello delle gare Classe 1 lo hanno già rivoluzionato. Grazie ai quattro «junior», infatti questa categoria è nuovamente a una svolta. Tre anni fa con i piloti provenienti dalla F.1 come Nannini e Larini cominciò a perdere credito la figura dello specialista di turismo, nato e cresciuto con le ruote coperte (Asch, Hahne eccetera). Molti nei team tedeschi, ultraconservatori quanto a filosofia e scelte sportive, avevano continuato a pensare che i due toscani fossero.. l'eccezione che confermava la re-

gola. Ma è stato Stefano Modena, col suo esordio vincente a Berlino '94, a dimostrare che il puro talento la spunta sul mestiere del superesperto. E i vertici Mercedes sono stati molto abili a capovolgere la politica puntando decisamente sui giovani di talento. Ora, con le giovani promesse che affollano le prime file della griglia a fianco o davanti a consumati campioni della Formula 1, l'Itc e il Dtm si propongono come eredi della Formula 2 degli anni '60. Allora i piloti al Top in F.1 si misuravano assiduamente contro i giovanissimi in Formula 2. Era una categoria dove le promesse avevano un palcoscenico e mezzi adeguati per mostrare le loro potenzialità. Infatti tutti sapevano che Rindt era un grande talento, anche se in F.1 aveva macchine di serie B, perché nella For-

mula cadetta batteva regolarmente Clark e Stewart. La differenza a favore dell'attuale Classe 1 è che, come la vecchia F.2, si tratta d'un trait d'union verso la F.1, ma in questo caso una tappa finanziata e gestita dalle case ufficiali. Mentre è molto trasparente l'intenzione Mercedes di fare del suo Junior Team una riedizione di quello di Schumacher, Frenzen e Wendlinger con destinazione finale la McLaren, è tutt'altro che automatico che Giorgio Pianta ingaggiando al volo Fisichella, abbia lavorato a medio termine, per i «cugini» di Maranello. La strada è comunque tracciata, e saranno certamente molti i giovani che faranno carte false per seguire le loro orme. Anzi, quelli che non avevano preso seriamente in considerazione la prospettiva Classe 1, come Lamy o Collard o Burt, ora probabilmente si mordono le dita. In quale altra categoria un pilota giovane e promettente può fare esperienza? Senza contare che queste vetture non sono impossibili da portare rapidamente al limite per un pilota di talento. Lo hanno dimostrato ora i quattro «moschettieri», ma in passato ne aveva dato prova l'esordio vincente di Modena e il record sul giro del Mugello stabilito da Tarquini nel '93 al suo primo approccio con la 155 V6. Quello che è certo è che ora per arrivare in F.1 ci sono sempre più «porte». La Classe 1 è sempre meno un rifugio per i piloti di F.1 e sempre più un trampolino verso il mondiale piloti. Proprio per questo la grande competitività mostrata dai giovani debuttanti rappresenta un fenomeno da interpretare in questa precisa direzione. Non si tornerà forse davvero agli anni '60, quando si arrivava in F.1 anche dall'Euromontagna (Merzario, Stommelen), ma tutti ormai sanno che il campione del mondo Schumacher è venuto alla ribalta grazie alle ruote coperte delle Sport Prototipi, a cui queste Classe 1 sempre più assomigliano...



PHOTO4

GLI ESORDIENTI ALLO SPECCHIO

Quattro ragazzi del '73

A ciascuno dei rookie era stato assegnato un tutore, ossia un veterano da cui avere consigli e indicazioni. Ma loro, a conti fatti, non ne hanno avuto bisogno. Umili, corretti e velocissimi i volti nuovi hanno mostrato concretamente di avere tutte le qualità per sfondare. Vediamo come...

E pensare che c'era chi li aveva battezzati scherzosamente «Azubi»... Gli «Azubi» sono una popolazione africana protagonista di un libro di Wilbur Smith, ma in tedesco il termine significa «garzoni», «apprendisti». Le promesse erano state definite così in Germania perché a ciascuno degli Junior Mercedes è stato affiancato un «vecchio maestro», come Thiim o Schneider o Van Ommen.

FISICHELLA. Le cose sono andate diversamente. Giancarlo Fisichella? L'unico che è privo di un «maestro», essendo il solo junior alfista, è diventato un protagonista all'istante (nel pieno rispetto della miglior tradizione degli esordienti alfisti nel Dtm, da Larini a Modena) per

la gioia di Pianta che lo ha voluto e del suo ingegnere Marco Calovolo che lo ha subito ben «inquadrato». Cosa credete che abbia detto alla sua prima conferenza stampa? «Ringrazio il Signor Pianta per questa opportunità che mi ha dato di essere all'Alfa Romeo accanto a piloti come Alboreto, Nannini e Modena». Educatissimi, gli «Azubi»... Così come lo è stato, Giancarlo, dopo il suo secondo posto al Mugello, ricordando subito il lavoro sfiante che aveva dovuto affrontare il suo team per mettere a punto una vettura su cui non aveva mai messo le mani prima e che era stata consegnata solo il giovedì. Una cortesia che riflette un'autentica gratitudine: dopo la trattativa saltata con la Mercedes, il romano rischiava di



Giancarlo Fisichella, sopra, e Dario Franchitti, sotto, si sono adattati perfettamente alle caratteristiche dell'Alfa 155 V6 Ti e della Mercedes C Classe, dopo aver ottenuto ottime prestazioni in F.3. Sandy Grau, in basso, malgrado la giovane età può già essere considerato uno specialista delle vetture a ruote coperte



bloccarsi in un momento cruciale della sua carriera. Pianta potrebbe aver fatto per la carriera di «Fisico» quello che qualche anno fa fece Fiorio con Alboreto (che firmò per le gare con la Lancia Beta endurance) quando il milanese era in un vicolo cieco. Fuori dalla pista l'ex-kartista romano si fa notare per la sua riservatezza: staziona in permanenza al box Alfa Corse 2 con la fidanzata Luna, intento a seguire ogni più piccola modifica. In pista si è fatto notare subito per la capacità di adattamento, che si trattasse della 155 evoluzione o della 155 '95 «semplificata», andando forte come nelle migliori occasioni della F.3 '94. In un'occasione, a Berlino, ha anche commesso un errore delle dimensioni di quello di Macao, ma la maturità è una cosa che si può imparare, con buoni maestri. E a questo proposito aiuterebbe un po' più di affiatamento con gli altri piloti alfisti, che probabilmente verrà col tempo.

FRANCHITTI. Dei tre piloti provenienti dalla F.3 Dario Franchitti era quello col curriculum più povero. E invece è stato quello che ha cominciato meglio, presentandosi all'esordio con una pole position e vincendo la seconda corsa Interturismo al Mugello. Ha la personalità più spiccata tra i quattro giovanissimi, è insomma già un «personaggio». Impossibile dimenticare di uno scozzese con un nome italiano: dai primi ha preso il «sense of humour», dai secondi la... simpatia e l'estroversione. E non solo. È l'unico giovanissimo pilota in circolazione che abbia come rivista preferita Gq, una sorta di Vogue di moda maschile (dopotutto è di origine italiana), e che abbia sempre un taglio di capelli curato come quello di un membro dei «Take That». La cosa lo ha aiutato a farsi notare: Nor-

bert Haug si accorse di lui in una foto che lo ritraeva impeccabilmente in smoking alla premiazione del McLaren-Autosport Award, il Casco d'Oro britannico, giudicandolo immediatamente un uomo adatto allo «stile Mercedes». La sua attitudine al Top Qualifying e la grinta che mette in gara gli hanno fatto guadagnare molti tifosi al Mugello fra gli italiani, che gli hanno «perdonato» di aver... soffiato il posto a Fisichella. Prima dell'inizio del campionato c'era infatti la diffusa sensazione che il suo arrivo fosse (come quello di un francese in Opel) dovuto soprattutto alla ricerca di consenso internazionale. Come dire: prendiamo un britannico, così i tifosi e la stampa del Regno Unito, schierati con il Btcc e la Classe 2, ci penseranno due volte a sparare su una Classe 1, che potrebbe portare un futuro campione del mondo su una McLaren-Mercedes. Quello che è più sorprendente è che se continua così quel pilota potrebbe davvero un giorno finire con Ron Dennis...

MAGNUSSEN. Il vero mistero nella Classe '73 è stato finora Jan Magnussen. Arrivato nel Dtm con il record di vittorie nella F.3 britannica e le «stimate» dell'investitura di Ron Dennis, finora ha ottenuto risultati inferiori a quelli dello scozzese che batteva regolarmente quando era suo compagno di team in F.3 con Paul Stewart. Meno tagliato di Franchitti per il Top Qualifying, in gara ha avuto degli eccessi di aggressività che lo hanno portato all'errore. In alcuni casi la cosa può essere dovuta alla pressione che si sente addosso per non aver saputo regolare la concorrenza casalinga di Franchitti e Grau con la facilità pronosticata da tutti gli esperti. Ma a suo credito va ascritta la «tutela di Van Ommen», me-

no efficace di quella di Schneider per Franchitti. Mentre Schneider ha infatti condotto tutto lo sviluppo invernale della nuova Classe C e può quindi dare indicazioni molto utili al compagno scozzese con cui ha un rapporto eccellente, il danese può avere un aiuto limitato dal suo «angelo custode». Van Ommen infatti è arrivato quest'anno sulle vetture Amg gommate Bridgestone, dopo anni passati in Zakspeed con gomme Michelin. La sua familiarità quindi è senz'altro inferiore a quella di Schneider. C'è da dire che il giovane danese sta rapidamente risolvendosi dalle difficoltà iniziali, come dimostrato al Mugello, dove anche le situazioni di battaglia (vedi quella con Fisichella) non hanno avuto sviluppi negativi. Buoni anche i suoi rapporti con Franchitti. Ai tempi del team Paul Stewart la loro era la più stretta amicizia tra compagni di squadra dalle... alterne fortune (uno vincente e uno no) dai tempi del sodalizio Senna-Berger in Mc Laren. Le cose tra loro non sono cambiate da ufficiali Mercedes, e basta adocchiarli nel paddock, dove sono sempre insieme, per capirlo.

GRAU. Sembrerà una valutazione eccentrica, ma la vera sorpresa nella «generazione di fenomeni» che dà spettacolo nelle gare Classe 1 è Alexander Grau, l'unico che un fenomeno proprio non sembrava, anche perché non aveva mai avuto come gli altri tre occasione di costruirsi una reputazione con la F.3. Dopo la vittoria nel campionato F. Junior '92, aveva abbandonato le monoposto per il Dtm-Junior Team, in cui era costantemente più veloce del compagno Amthor. Ma Alzen era a sua volta abitualmente più rapido di Grau, e c'è stato chi ha pensato che Grau fosse stato scelto soprat-



Grazie all'ingaggio di giovani talenti, sopra da sinistra, come Franchitti, Grau e Magnussen, la Mercedes intende rinverdire i fasti dello Junior team in Gruppo C

tutto per l'età giusta (Alzen ha già ventotto anni), il passaporto tedesco, un padre noto industriale (occhiali e abbigliamento sportivo), e per l'amicizia con Bernd Fischer, una sorta di Conte Zanon tedesco. Purtroppo Fischer, scomparso durante l'inverno in un incidente stradale, non ha fatto in tem-

po a dimostrare di aver visto giusto. Come è successo invece alla Mercedes, che ha trovato un pilota dallo stile consono alla stella a tre punte anche fuori dalle gare. A Hockenheim Grau era il solo dei sette piloti ufficiali ad avere ancora una Classe C '94. Invece di lamentarsi faceva notare che il sal-

to rispetto alla sua vecchia 190 era già grande e che aveva comunque molto da imparare. Ma con quella vecchia '94 nella prima corsa è comunque riuscito, dopo un'ottima partenza (il suo asso nella manica), a difendere per sei giri il terzo posto dalla Classe C 95 di Dario Franchetti. Un de-

butto che ha trovato una splendida conferma nel secondo posto di Berlino due settimane dopo, con la vettura '95 appena ricevuta. E se il suo telaio non fosse stato danneggiato da un incidente in prova, al Mugello avrebbe tranquillamente potuto esser lui il primo Junior a vincere una gara. ■

SOSTITUIREBBE LA FORMULA UNO IN ALCUNE PISTE EUROPEE...

A Bernie piace l'Irc!

Sono ancora molti quelli che credono che Ecclestone voglia affossare la classe 1 (Dtm e Irc) come avvenuto con il Gr. C. Non è bastato vedere al Mugello uomini Fia e Itr collaborare senza traumi. E nemmeno vedere un Pasquale Lattuneddu entrare nella filosofia della categoria rivelando una disponibilità alla cooperazione che è stata una piacevole sorpresa per tutti (sia pure dopo un «riflesso condizionato» da F.1, con una iniziale reazione di perplessità nel pensare a un paddock pieno di pubblico). Ma due argomenti vanno contro il sospetto dei pessimisti: Gruppo Fiat e Mercedes in F.1 ci sono già, mentre allora Peugeot e Mercedes erano un boccone ghiotto per il «circus» iridato. Poi c'è il fattore geopolitico. Ecclestone non ha fatto mistero di volere già dal '96 dieci o dodici gare per l'Irc. Perché tanto inaspettato entusiasmo? Sono sempre più allentanti economicamente le offerte dei paesi asiatici emergenti (Corea, Malesia, Indonesia) per i quali la F.1 è il solo possibile evento sportivo di risonanza mondiale. Il loro desiderio si sposa bene con l'interesse degli sponsor più importanti, Marlboro e Rothmans, che hanno in Asia un mercato formidabile e nessun problema di restrizione alla pubblicità. Se quei paesi subentreranno da Gp dei piccoli mercati europei

a questi (e a piste che Ecclestone ha a cuore come Jerez o Spa) sarà offerto un altro show di vertice, magari un «pacchetto» Irc-F.2 in grado, in posti come Budapest o Zeltweg o Helsinki, di fare comunque il piennone. Facendo contente anche le federazioni locali e «tenendo in caldo» i loro voti. Chi è più legato al Dtm non è così entusiasta. Walter Treser della Opel ha cautamente fatto notare che «dieci gare per l'Irc sono una possibilità da valutare a medio termine, ma prematura a breve termine». Con i team impegnati in dieci o più trasferte europee per il Dtm la vita si complicherebbe molto. A peggiorare la situazione si aggiunge la precisazione Fia (rivolta a Toyota e Nissan) che il costruttore impegnato nell'Irc non è obbligato a partecipare anche al Dtm. Per questo al Mugello una collega tedesca si è affrettata a chiedere una conferma dell'impegno Dtm all'ingegnere Cantarella, che l'ha rassicurata: «Per i tre costruttori presenti nell'Irc la questione di partecipare a un solo campionato non si pone neppure». Ma l'argomento è comunque d'attualità, come dimostra la completa separazione dei due calendari: gare solo tedesche per il Dtm, solo europee quelle Irc (con probabile inversione di date tra Magny Cours e Barcellona). ■



Nome Roberto
Cognome Colciago
Nato il 4 aprile 1968
Dove Saronno (Mi)
Segno Ariete
Altezza 1,82
Peso 72 kg
Hobby giocare a bowling con gli amici
Auto stradale
Curriculum Chevrolet Pick-up

Debutta in karting: vince il Gp di Honk Kong '84 e 3. nel mondiale Junior. Nell'86 corre in Formula Panda, vincendo due delle cinque gare cui prende parte. Nell'87 debutta in F.3 con l'Italracing: è 5. in campionato con la vittoria al Mugello. Nel '90 conquista il titolo italiano con la Reynard-Alfa della Pre.Ma.Racing. Tenta la via della F. 3000 con la Crypton, ma nel '92 torna alla F.3 e all'Italracing, terminando 3° nel campionato italiano. A fine '92, con la Dallara-Opel dell'Rc Motorsport ottiene la pole al Gp di Macao e vince il Gp del Fuji. Nell'ultimo biennio ha corso nella F.3 tedesca con qualche puntata nell'italiano.

MIRACCO RIUSCI

Nel Superturismo cercava il riscatto dopo le delusioni patite in monoposto. Vincendo a Monza con la Opel Vectra del team Rc, Roberto Colciago è riuscito subito a inserirsi al top della categoria

■ FABIO RAVAIOLI

Avete presente «Ercolino sempre-in-piedi»? Ma sì, quel pupazzo di gomma tanto popolare negli anni Sessanta. Potevi prenderlo a pugni e metterlo al tappeto, ma lui inevitabilmente tornava a drizzarsi, dondolando irriverente sulla sua base zavorrata. Beh, Roberto Colciago è un po' così. Lo dai per spacciato e invece torna sempre a galla. Fallito il balzo in F. 3000 lo si bolla come bruciato, ma lui fa un passo indietro e ricomincia a vincere in F.3. La Csaì lo «epura» come «senatore» dal campionato tricolore, ma lui emigra con successo nella F.3 tedesca. La crescita del marco richiede budget insostenibili per correre in Germania, ma lui rispunta nel Superturismo e si permette il lusso di battere, alla sesta uscita, uno dei mostri sacri della specialità.

«A essere sincero — ammette — quel successo di Monza, ottenuto contro Pirro e l'Audi, che costituiscono uno dei binomi più competitivi nel Superturismo internazionale, non ce l'aspettavamo proprio».

Eppure, sia Colciago che la Rc Motorsport hanno sempre avuto una certa familiarità con le vittorie. Sommando i vostri palmarès si contano tre titoli italiani in F.3 e insieme avete vinto la prestigiosa International League al Fuji, una sorta di campionato del mondo della terza formula.

«È vero, ma non si può comparare la professionalità del Superturismo con quella della F.3. In quest'ultima categoria ci sono sempre stati alcuni team capaci di adottare un approccio molto serio, ma nel Superturismo ci si scontra con Case automobilistiche che sono colossi industriali, con budget miliardari e con campioni esperti e strapagati. Nelle nostre condizioni di debuttanti, senza l'appoggio diretto del Costruttore, non potevamo fa-

re altro che entrare in punta di piedi, con cautela e umiltà. È per questo che la vittoria di Monza va vista un po' come un miracolo».

Un miracolo che si ripeterà?

«È impossibile dirlo. Certo che Monza è stata una scarica di adrenalina per tutti noi e ora lavoreremo con ancor più entusiasmo per ripeterci, ma non dobbiamo perdere di vista quello che è il vero obiettivo di questa nostra stagione d'esordio: fare esperienza e imparare a conoscere a fondo sia il mondo del Superturismo, sia la macchina. Se il successo di Monza dovesse rimanere un episodio isolato non ne faremo un dramma, perché il solo fatto di averlo ottenuto ci ha già permesso di superare ogni tipo di traguardo che ci eravamo posti prima di iniziare la stagione».

E a proposito d'entusiasmo, quello genuino cui il team ha dato libero sfogo dopo la vittoria di Monza, ha portato una ventata di... giovanile spensieratezza in un ambiente ormai compassato, in cui si sta molto, troppo attenti a cosa si dice e a cosa si fa.

«Ma è proprio quest'entusiasmo che ci ha permesso di operare il miracolo. Alla Rc Motorsport non ci sono capi, direttori, piloti, meccanici, ci sono solo amici. Stiamo bene insieme, per cui la collaborazione tra noi è ottimale. Tanto per fare un esempio: Checco Ravera (uno dei soci della squadra assieme a Ernesto Catella e Carlo Migliavacca - n.d.r.), che prepara la vettura, ha tali e tante conoscenze nel campo che, ne sono certo, potrebbe fare la sua bella figura anche in F.1. Eppure si sporca le mani insieme ai meccanici e li tratta come... fratelli, cosa che nel Superturismo capita piuttosto di rado. Ciò fa sì che tutto il team sia ben motivato e lavori come un sol uomo, perché ogni componente è consapevole di essere una pedina fondamentale».

Per tornare a te: tanti anni e tanti successi in F.3, un

tentativo mal riuscito di salire in F. 3000. Cos'è andato storto e ti ha impedito di sfondare con le monoposto?

«Man mano che vai avanti l'imbuto si stringe. Non tutti possono arrivare in F.1 ed è anche giusto che sia così. Per quel che mi riguarda, forse sono stato penalizzato dal carattere. Nell'ambiente delle corse devi essere diplomatico, compiacente, magari anche bugiardo per far carriera. Io non sono portato per queste cose e non sono mai stato disposto a fare qualsiasi cosa pur di andare avanti. Prendiamo il caso del mio ritorno in F.3. Si disse: "guarda il povero Colciago che crede d'essere ancora un ragazzino, che pena". Beh, chi la pensava così non aveva capito un accidente. Allora feci un passo indietro per dimostrare che come pilota valevo qualcosa e che l'esperienza in F. 3000 era andata male non perché mi mancavano le capacità, ma perché chi gestiva il programma l'aveva fatto troppo disinvoltamente. E tornai in F.3 mettendoci tutto l'impegno e l'entusiasmo possibili».

E l'alternativa Superturismo, com'è nata?

«Era da un po' che cercavo di entrare in questa categoria, perché ritengo che abbia un futuro luminoso. Lo dimostra l'interesse di Costruttori, sponsor, media, pubblico e degli stessi piloti. Ora il Turismo ha chiuso le porte ai giovani che vengono dalla F.3: Franchitti, Fisichella, Müller, Rydell, Kristensen, Krumm. Con loro faccio parte di una nuova generazione e credo che in futuro questa tendenza si accentuerà e per gli stessi piloti di F.1 non sarà facile trovare un buon volante con le berline da corsa».

Parlando di piloti, nel Superturismo hai l'opportunità di misurarti ad armi pari con alcuni «santoni» della categoria: Pirro, Tarquini, Morbidelli. C'è qualcosa che invidi loro?

«Sì, lo stipendio...».

foto: STUCCO/STUDIO COLOMBO

LO TO

l'intervista



È REALIZZATA DA RACING 43

Che bella l'Alfa 155 Dtm Martini!

Ecco l'Alfa Romeo 155 V6 Ti con la bellissima livrea dello sponsor Martini & Rossi per il Dtm, il campionato tedesco turismo. Si tratta dell'esemplare portato in gara da Nannini nei primi appuntamenti della stagione e, segnatamente, della vettura '94, che differisce per la forma e l'altezza di cofano e parafanghi, per la forma di varie prese d'aria, per la forma dei retrovisori. In attesa di avere pronta la versione ultimo tipo, Racing43 ha commercializzato la riproduzione in metallo bianco e in scala 1/43 della 155 '94 che, almeno nella prima parte della stagio-

ne, è risultata spesso più veloce della «sorellina» ultima nata. Si tratta di un kit che i modellisti appassionati di vetture a ruote coperte conoscono sicuramente, uscito in tutte le varianti viste in azione nella passata stagione. Una ottantina di pezzi compone il kit, come detto in metallo bianco e con una notevole quantità di elementi fotoincisi, soprattutto a livello di aerodinamica. Bella, a tal proposito, l'ala posteriore. Il kit costa 55.000 lire.

Racing43: LaMiniMiniera, Via Fenoglio 30, 12100 Cuneo. Tel. 0171-344420.

Minichamps... Indy per cui

Da tempo la Minichamps è impegnata nel settore delle monoposto di F. Indycar e sono ormai alcune decine i soggetti messi in catalogo dalla Casa tedesca. La Minichamps ha iniziato con le principali monoposto '93 (nella foto la Lola-Chevy di Al Unser Jr. ambientata con un diorama della italiana Micro World) per aggiungere quest'anno una ricca rassegna delle vetture '94. Già uscite o prossime ad arrivare sul mercato, ecco una trentina di versioni di Penske, Lola e Reynard '94, tutte a 42.500 lire nella scala 1/43 ma disponibili anche nella più piccola 1/64 (19.500 lire) e nella più grande 1/18 (98.000 lire). I modelli sono realizzati in configurazione da ovale o circuito tradizionale.

Minichamps: Ripa, via Mondovì 5, 20132 Milano. Tel. 02-27208282.



È proprio Maxi la 306 MiniRacing

Quella vera è così bella che il modellino non poteva essere da meno. Stiamo parlando della Peugeot 306 S16 Maxi che non ha ancora esordito in gara ma che in scala 1/43 è già disponibile grazie alla MiniRacing, fabbrica artigianale di appassionati francesi con il culto dei kit inconsueti. Per la 306 S16 «Maxi», la MiniRacing ha preparato un cofanetto con le due versioni viste sinora, quella con la livrea della presentazione ufficiale, avvenuta al Salone di Parigi, e quella utilizzata per i primi test su strada, nella foto sopra a destra.

MiniRacing: 8 rue Brillet, 94130 Nogent Sur Marne (Francia). Tel. 0033-1-48739307.



La Ferrari 333 Sp in tutte le versioni

Sempre attivissima, la Bbr ha pronta una ricca serie di novità molto interessanti, tutte nel settore dei modelli «speciali» in scala 1/43. Come la Ferrari 333 Sp, disponibile nelle quattro versioni che hanno partecipato alla 24 Ore di Daytona: questa che pubblichiamo, gialla, è l'esemplare del team Euromotorsport. Il kit costa 81.000 lire, mentre occorrono 300.000 lire per un modello già montato: la carrozzeria e la maggior parte dei pezzi sono in metallo bianco. Tra le altre novità di Bbr segnaliamo l'Alfa 155 Dtm '95, la Fiat Coupé rally di Montecarlo, la Nissan Primera turismo inglese.

Bbr: via Grieg 53/b, 21047 Saronno (Varese). Tel. 02/9624516.



a cura di SERGIO REMONDINO

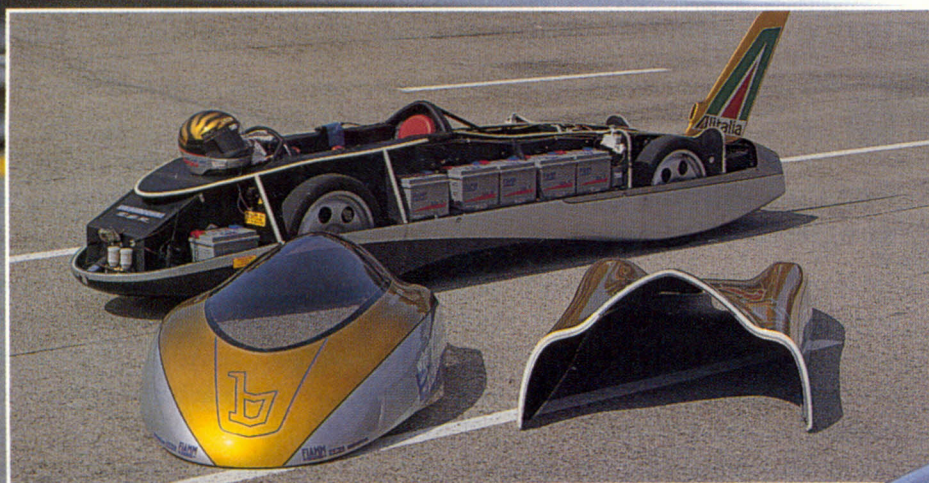
NEWS



RECORD DI VELOCITÀ
MONDIALE AUTOELETTRICHE

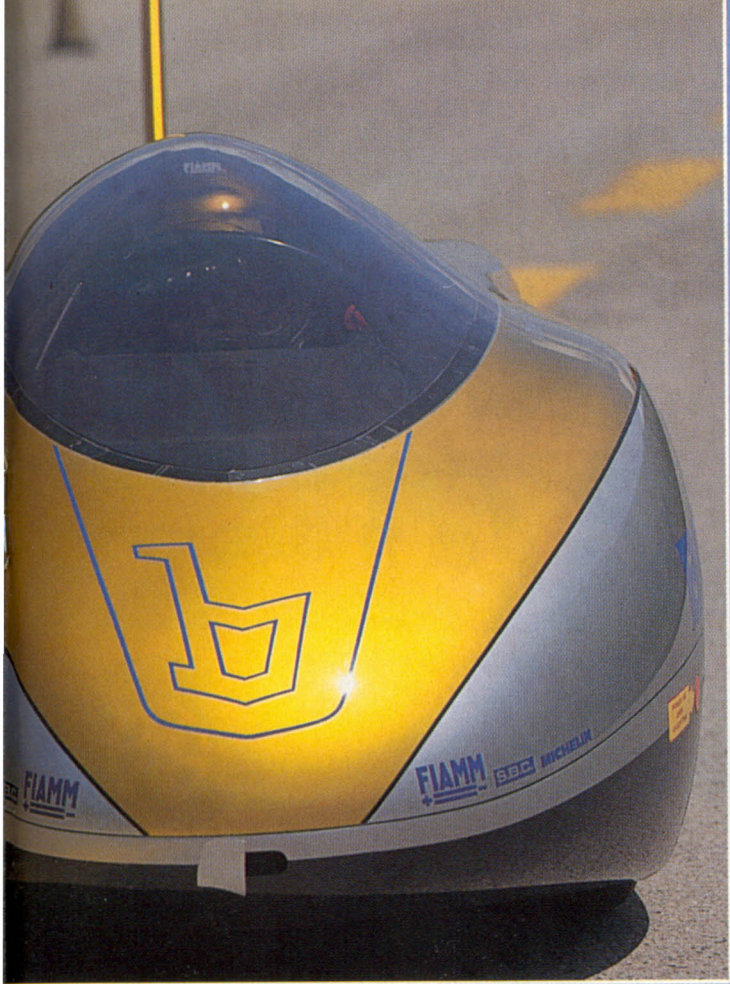
303 KMH
Un lampo!

Un veicolo elettrico ha infranto il muro dei trecento all'ora, impensabile traguardo sino a pochi anni fa. L'italianissima impresa, riuscita al prototipo Zer di Bertone, apre nuove frontiere...



fotografiePHOTO4





Velocissimo, silenzioso e capace di fornire prestazioni di assoluta eccezione a inquinamento zero. Stiamo parlando di un prototipo avanzatissimo, protagonista la scorsa settimana del record mondiale di velocità per auto elettriche. D'altra parte lo Z.e.r. (Zero Emission Record) realizzata da Bertone deve il nome alle sue particolari caratteristiche, assolutamente ecologiche, e alle ragguardevoli prestazioni, da record appunto, che è in grado di raggiungere. Condotto dal pilota Oscar De Vita ha toccato i 303,977 kmh, calcolati sulla base della velocità media ottenuta in un tratto cronometrato (di 1 km) dell'anello di Nardò presso Lecce. Tale performance rappresenta il coronamento di un lungo e meticoloso lavoro di sperimentazione portato avanti da Bertone in collaborazione con la Fiamm. Il designer torinese ha profuso tutta la sua esperienza nel campo dell'aerodinamica, mentre la Fiamm ha provveduto ad alimentare il... cuore del veicolo, che utilizza 36 batterie speciali al piombo di tipo ermetico ad elettrolito assorbito. Dietro il successo dello Z.e.r. non c'è solo un favorevole rapporto peso/potenza, ma anche una tecnologia d'avanguardia e tutta «made in Italy».

ENERGIA. Le batterie fornite dalla Fiamm, non richiedono manutenzione e sono caratterizzate da un'autoscarica ridotta a valori minimi. Non solo: in caso di incidente il rischio di spandimento dell'acido è ridottissimo, la robustezza degli accumulatori è ottimale. Tutte caratteristiche che hanno favorito l'exploit di Nardò, in cui è stato letteralmente polverizzato il precedente record assoluto detenuto dalla General Motors col suo prototipo Impact. Quest'ultimo veicolo aveva raggiunto i 295,3 kmh. Ma c'è dell'altro. Lo Z.e.r. Nell'ottobre scorso era riuscito tra l'altro a frantumare anche il primato mondiale sull'ora, per veicoli elettrici classe 2, portandolo da 113,5 km a 199,882 km. Siamo ovviamente ancora lontani dai record assoluti di velocità su terra (1019,5 kmh del Thrust 2 di Richard Noble nell'82), tuttavia Bertone e la Fiamm hanno confermato le enormi potenzialità delle vetture a trazione elettrica.

Mario Donnini



Ecco lo Zer il prototipo elettrico realizzato da Bertone e alimentato con batterie Fiamm che sulla pista di Nardò ha stabilito il nuovo record del mondo di velocità per veicoli elettrici. Al volante dell'affusolato «proiettile» Oscar De Vita

MARKET

**Testimonial
benefico
per la Ebel**



La Ebel per lanciare un nuovo cronografo (nella foto) della Linea Sportwave ha scelto un testimonial decisamente sportivo: Alessandro Benetton presidente, tra l'altro, dell'omonimo team di F.1. In questa particolare circostanza il giovane Benetton ha comunque dimostrato di non essere solo un valente manager, ma anche di avere a cuore le sorti di chi è meno fortunato. Infatti, il ricavato di questa sua partecipazione alla campagna pubblicitaria Ebel, coordinata dalla Opinion Leader, sarà devoluta alla Archè, un centro di prima assistenza per tossicodipendenti che in particolare si occupa dei bambini. Il cronografo promosso con questa campagna è in acciaio, al quarzo e impermeabile sino a 50 metri.

**Piccolo
grande
cellulare**

Immaginiamo la più alta tecnologia Bosch concentrata in piccolissimo spazio: così si può sintetizzare il telefono G5m «M-Com 714» un apparecchio al livello più alto nel panorama attuale dei cellulari. Il peso è contenuto in appena 170 grammi con batteria di serie che scende a 149 grammi con quella al litio. Ampia è la gamma delle funzioni fra le quali la possibilità di ricevere brevi messaggi personali con avviso di chiamata e identificazione del numero che chiama sul display. Prezzo: 2.170.000 lire.



AGGIORNATE LE ESCORT CABRIO

La scoperta si rinnova



Gia pronte per la prossima estate (la loro commercializzazione è iniziata) le nuove Ford Escort Cabrio. Dotate di motori bialbero a 16 valvole, sono disponibili in versione Luxury 1.6 e Xr 1.8, vanno a completare nuova gamma di questo modello. Grande griglia ovale, paraurti in tinta montati a filo con la carrozzeria, gruppi ottici particolari, caratterizzano le nuove Cabrio come il resto della gamma. La sicurezza che rappresenta uno dei fiori all'occhiello di casa Ford anche su questi due modelli è notevole. Infatti oltre ad airbag, pretensionatori, barre laterali antintrusione, sistema antincendio (tutti di serie), le cabrio della Escort adottano il rollbar centrale. L'unico sistema che rappresenta per le cabriolet una vera garanzia in caso di ribalta-

mento. Al rollbar è affiancato anche un arco del parabrezza rinforzato. Il tutto senza che il design ne risentisca di tanto. Con 90 cavalli (Din per la precisione) Luxury e 130 cv la Xr, le Escort «aperte» raggiungono rispettivamente i 173 e 198 kmh, con tempi di accelerazione per passare da 0 a 100 di 12"8 e 10"6. Da sottolineare che con le cabrio Escort è consentito trainare rotelle fino a 900 kg. Entrambe le versioni risultano particolarmente equipaggiate, con alzacristalli elettrici, vetri posteriori a totale scomparsa, chiusura centralizzata e servosterzo e sulla Xr figurano le strumentazioni a fondo bianco retroilluminato ed ancora i sedili sportivi. I prezzi sono di lire 33.900.000 per la Luxury 1.6, e di 36.500.000 lire per la più potente Xr.

TULIP UN'IDEA... CITTADINA

**Riservata
agli abbonati**

Tulip significa trasporto urbano libero individuale e pubblico e rappresenta un concetto nuovo di spostamento urbano, garantito da piccole vetture biposto elettriche messe a disposizione degli «abbonati» in diversi punti della città. Abbonati che hanno la possibilità di restituire in una delle stazio-

ni che si prevede di disseminare nelle varie città. L'abbonato accede alle vetture e alle sue funzioni tramite un telecomando (che viene consegnato all'atto della stipulazione del contratto di abbonamento), dotato ovviamente di un codice segreto. Il veicolo dispone di un telefono in grado di comunicare 24 ore su 24 con la centrale. La ricarica delle batterie (che si completa in quattro ore) avviene senza contatti o cavi, ma per induzione, automaticamente, in ogni stazione.

L'autonomia è stimata in 60 km circa mentre la velocità massima risulta prossima ai 75 kmh.



FINALI EUROPEAN SAFE DRIVER

**C'è anche una donna
nel team Volvo Italia**

La sorpresa emersa dalla selezione della squadra italiana per l'European Safe Driver è l'ingresso, per la prima volta, nella formazione di una rappresentante del gentil sesso. Alla manifestazione che la Volvo propone, a livello Continentale, per promuovere la guida sicura, il nostro Paese sarà rappresentato da Miriam Amicucci, che ha conquistato il terzo posto nella selezione italiana dopo uno spareggio con Sergio Spezzaferro. Il migliore al termine dei test è però risultato Giorgio Assirelli che ha preceduto Maurizio Melozzi. Ultimate le selezioni negli undici Paesi che partecipano all'European Safe Driver Volvo, è prevista come detto una fase finale che è programmata per i giorni 17 e 18 giugno a Saalfelden, in Tirolo.



STEINMETZ RIVEDE LA CORSA

Interessante proiettile turbodiesel

Questa volta Steinmetz, affermato elaboratore tedesco specializzato nelle Opel, ha voluto dimostrare che si possono realizzare anche vetture dai toni sportivi ma, ugualmente economiche. Così Steinmetz si è cimentato con la Corsa 1.5 Turbodiesel. Nella piccola Opel è stato cambiato l'intercooler e tutti i suoi raccordi, l'impianto di scarico, in più sono stati modificati la pompa d'iniezione e il livello di sovralimentazione. La potenza nella Corsa 1.5 Td è così passata da 67 a 90 cv un bel salto indubbiamente. Ciò consente di accelerare da 0 a 100 kmh in 10"8, mentre si tocca una velocità massima di 181 kmh. In più il miglioramento dei valori di coppia fa sì che si possa anche riscontrare una riduzione dei consumi ai regimi medi. Dopo aver pensato alle prestazioni, l'elaboratore tedesco è passato all'assetto: la vettura viene equipaggiata con molle ad effetto progressivo che, tra l'altro, permettono di abbassare l'auto di 3,5 cm. Una soluzione in grado di migliorare notevolmente la tenuta di strada e la direzionalità della vettura. Vengono poi montati cerchi in lega con il canale di 7 pollici e il diametro di 15, in grado di ospitare gomme 205/45 x 15. Per dare un tono aggressivo all'estetica sono previste una mascherina a griglia, nuovi scudi-spoiler sia davanti che dietro, minigonne laterali e un tappo del serbatoio ad apertura rapida di tipo sportivo. Soluzioni estetiche non eccessive ma decisamente utili a personalizzare queste creature di Steinmetz.

F. 850 A BASSA RESISTENZA

Firestone pensa verde

Il nuovo pneumatico Firestone F 580 entra a far parte della cosiddetta schiera dei pneumatici «verdi», vale a dire quella studiata per garantire un basso coefficiente di rotolamento, ovvero assicurare un più contenuto consumo energetico. Poiché

la resistenza al rotolamento deriva al 60/70% dal battistrada e per il 15/20% dal tallone, i tecnici Bridgestone-Firestone sono intervenuti principalmente sul battistrada, applicando nella miscela silicio al posto di nerofumo. Lavorando poi sul disegno si è cercato di rendere l'F 580 particolarmente silenzioso. Mediamente una riduzione del 5-7% della resistenza al rotolamento, comporta una parallela diminuzione nel consumo del carburante dell'1%. Il Firestone F 580 col 30% in meno di rotolamento, fa risparmiare circa il 6% di carburante.



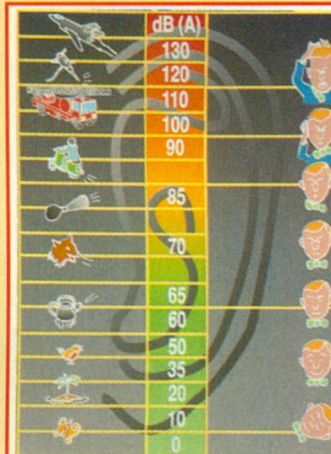
TECNOLOGIE

Anche il rumore è fonte di inquinamento. Le Case automobilistiche ne sono consapevoli e stanno lavorando per cercare di ridurre il problema. La **Renault...** in particolare

CARLO MASSAGRANDE

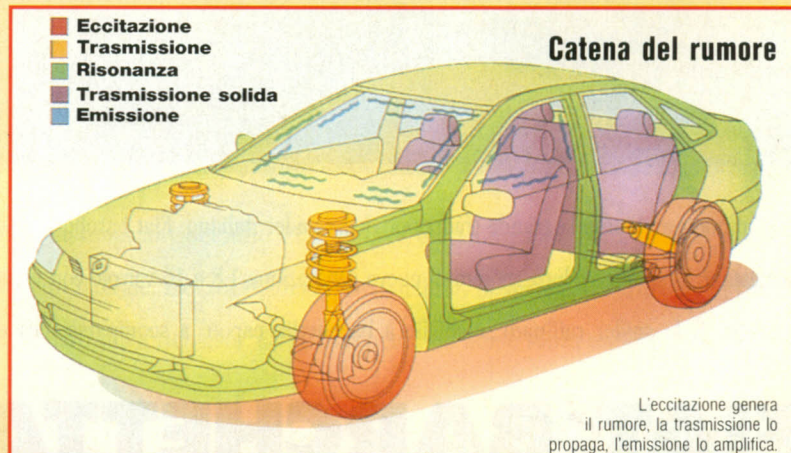
PARIGI — In genere un suono può risultare fastidioso o piacevole all'orecchio umano a seconda di chi... l'ascolta. Per questo, ad esempio, il rombo assordante di un motore da competizione può risultare inaccettabile all'udito di chi non è un appassionato di corse, mentre può costituire una vera «musica» per il tifoso doc. Problema ben diverso è quello rappresentato dall'inquinamento acustico, provocato dalle auto di tutti i giorni. Si tratta di un fenomeno che, se non opportunamente contenuto e regolamentato, può causare danni non meno gravi di quelli tipici dell'inquinamento atmosferico. A tal proposito la normativa europea prevede a partire dal prossimo 1 gennaio un abbassamento del livello massimo di emissione sonora a 74 dB (A) per le automobili (80 dB per i camion). Da dire che per misurare il livello di intensità del suono, l'unità di misura è il decibel, mentre per quanto riguarda la frequenza (grave o acuta) la misurazione viene fatta in Hertz. Ovviamente la normativa europea si occupa di disciplinare i fenomeni relativi ai cosiddetti rumori «esterni», quelli cioè che si propagano appunto al di fuori del veicolo. A tutt'oggi non ci sono ancora regole capaci di fornire limiti e parametri per quanto riguarda la rumorosità «interna» della vettura, data dal complesso di emissioni sonore che si propagano dentro l'abitacolo una vettura in marcia. Fra le Case automobilistiche, all'avanguardia su questo versante è senza dubbio la Renault, che con tre dei suoi mo-

delli in produzione, ossia la Safrane, la Twingo e soprattutto la Laguna, è tra i leader nel contenimento dei fenomeni acustici. La Casa francese nel 1953, quindi agli albori delle ricerche in materia, aveva tre tecnici impegnati a studiare correttivi alla rumorosità delle vetture, oggi ne annovera ben 300. Proprio grazie a questo tipo di attenzione, la Renault è riuscita ad anticipare i tempi, sfornando vetture già conformi alla futura normativa europea. Lo studio dei fenomeni acustici rappresenta materia quanto mai complessa: poi l'automobile, è costituita da una moltitudine di pezzi (motore, cambio, pneumatici, freni, strutture), che rappresentano altrettante sorgenti sonore, capaci di comunicare vibrazioni ad altri particolari che, a loro volta, diventano sorgenti di rumore. Il suono, a sua volta, si trasmette nell'aria alla velocità di 340 metri al secondo, nell'acqua a 1340 m/s e nell'acciaio a 7000 m/s. La soglia di udibilità va da un minimo di 0 dB sino al limite in cui si avverte dolore (120 dB). È curioso sottolineare che due rumori di pari intensità sonora, per esempio di 60 dB ciascuno, non si sommano né si sottraggono aritmeticamente, bensì danno una risultante di 63 dB. Una vettura si caratterizza per un buono standard acustico se al suo interno si registrano valori intorno ai 67 dB, mentre a 80 dB cominciano già a sussistere rischi per l'integrità dell'udito. A 120 dB le lesioni possono divenire irreversibili. Per ovviare a questi inconvenienti si ricorre al cosiddetto mate-



Effetti sull'uomo dei vari rumori

riale fonoassorbente (ne vengono impiegati 20 kg in media su una normale vettura, mentre in un'auto di alta classe si può arrivare sino a 30 kg). Inoltre un buon contributo per ridurre il rumore è dato dalle guarnizioni, dai doppi vetri (sino a 4/5 dB in meno), dai pneumatici (2/3 dB) e soprattutto dal design capace di influenzare e eliminare le eccessive sonorità. Ma non tutto il rumore è da considerare... negativo. Il laboratorio di psicologia e biomeccanica della Renault ha infatti verificato che può essere pericolosa anche la troppa... silenziosità. Una soglia accettabile di rumorosità tiene vigile l'attenzione del guidatore e può risultare utile a preavvertire il pedone dell'arrivo di un veicolo.



**Merzario
super
presenzialista
crea un bel
pasticcio**

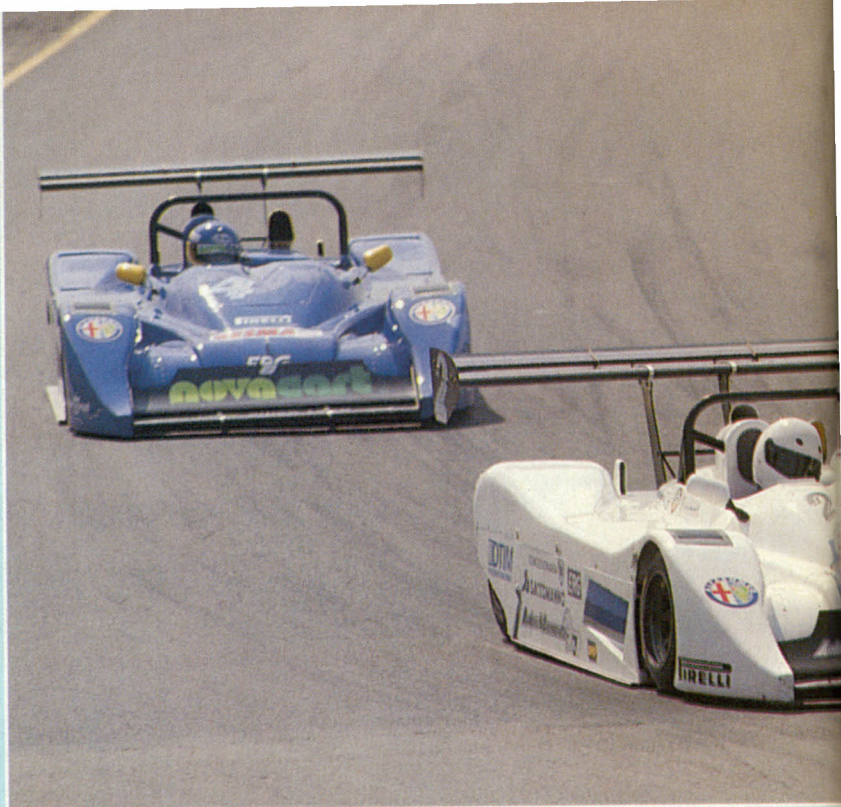
È stato un vero pasticcio quello creato da Arturo Merzario iscritto contemporaneamente a due differenti manifestazioni nella stessa giornata, senza per questo aver richiesto (nei tempi dovuti) la necessaria deroga alla Csaì. Il comasco, infatti, partecipando, senza autorizzazione alla gara delle Maserati al Mugello è incappato negli strali dei commissari sportivi di Varano che lo hanno escluso dalla loro manifestazione. Altrettanto non hanno fatto quelli del Mugello che inoltre, alla richiesta avanzata da Merzario (presentata venerdì 19 maggio) per poter correre anche a Varano l'hanno negata. Dimenticando però che tali deroghe sono esclusivamente di pertinenza Csaì.

■ **GARE ESTERE.** La Csaì non ha ancora preso alcuna decisione sulle gare del campionato italiano di Formula Europa Boxer che dovrebbero sostituire le due gare estere di Donington e di Magny Cours. Piloti e Team, in attesa di comunicazioni ufficiali, a Varano si sono detti disponibili a disputare almeno una prova sul circuito parmense.

■ **QUANTE MULTE.** Nel corso delle prove ufficiali molti piloti, un po' di tutte le categorie, non hanno rispettato l'esposizione delle bandiere gialle ed il semaforo rosso all'uscita dei box. Incasso di oltre 9 milioni per le ammende inflitte a Magro, Bellarosa, Marelli, Piccini, Rovin, Michelagnoli, Licalzi, Tuero, Hang, Coronas, Cantera, Dal Gal, Benedini, Russelli, Ramaciotti, Barbaro, Pizzicannella e Gatti.

■ **ANNONI.** Continuano fortunatamente a migliorare le condizioni di Michele Annoni, il pilota lombardo protagonista lo scorso anno di un grave incidente sul circuito di Vallelunga durante una gara di Formula 2000. Superate ormai le complicazioni che per alcuni mesi avevano fatto temere per la sua vita, Annoni (che si trova ora ricoverato in una clinica romana) sembra ormai aver recuperato buona parte delle capacità fisiche, tanto che è riuscito anche ad alzarsi ed a muovere alcuni passi. I medici sono fiduciosi sul fatto che il giovane possa arrivare, anche se lentamente, ad una completa guarigione.

A fianco, fra i Prototipi Saccomanno ha preceduto Ronca. Ora il pilota di Saronno conduce la classifica di Campionato. In basso a destra, Francisci terzo, precede Cinelli che dopo una splendida gara si è classificato sesto. Nell'altra pagina, podio della F. Europa Boxer con Barbosa e Galetti secondo e terzo. In basso nell'altra pagina, Cadei, primo, precede Anapoli e Bernoli che si sono presi a «ruotate». Nella foto piccola, Colombo... fra le gomme



PROTOTIPI □ LA SERIE HA RITROVATO VITALITÀ

Un Saccomanno colmo di... gloria

VARANO — Terza gara e terzo vincitore a riprova che il campionato, dopo il picco negativo registrato a Pergusa, ha ritrovato vitalità ed interesse con un parco di vetture e piloti interessante. Ha vinto in maniera netta Massimo Saccomanno con la Lucchini curata da Audisio e Benvenuto al termine di una gara che il pilota di Saronno ha condotto al comando fin dai primi metri. Bene anche Ronca e Francisci, battuta d'arresto invece per Gasparri fermato da un contatto con Ferrero e per Merzario «distratto» dalla gara Maserati al Mugello. Quando si accende il verde, Saccomanno resiste bene all'attacco di Ronca riuscendo a girare in testa alla prima curva. Gasparri che parte accanto al poleman è invece sorpreso dal verde rimanendo imbottigliato ed al termine del primo giro sfila settimo dietro al sorprendente Cinelli. Il ritmo è subito velocissimo e mentre Saccomanno si allunga con Ronca che tenta di non perdere contatto, dietro è battaglia accanita per il terzo posto. Cinelli al terzo giro è su-

perato da Ferrero alla staccata della curva parabolica, mentre Gasparri si fa sotto a Peroni che supera nel corso del quinto passaggio. Gasparri è il più veloce tra gli inseguitori, attacca Cinelli e

al 6. giro lo supera. Ne approfitta anche Peroni e Cinelli scivola settimo davanti a Casazza ed all'ottimo Mazza primo nella Coppa Csaì. Nello stesso tempo la bagarre di questo quintet-

to favorisce la coppia di testa che ha già un buon margine. Continua la rimonta di Gasparri che supera la Tiga di Francisci per poi andare all'attacco di Ferrero che sta rallentando questo gruppet-



F. EUROPA BOXER □ ALLA CRAM SI AUTOELIMINANO

Così Niki Cadei accontenta tutti



to. Nel corso del 9. giro il romano attacca Ferrero al tornantino non riuscendo ad evitare il contatto. La gara così finisce per entrambi. Nello scoppio dell'urto Cinelli, con un balzo felino, riaggancia la terza posizione davanti a Francisci, Peroni e Casazza. Il pilota del Team Nannini al 13. giro però deve far passare prima Francisci e poi Peroni. In testa Saccomanno con una serie di giri veloci ha circa nove secondi di vantaggio su Ronca, mentre negli ultimi dieci giri Francisci sfrutta tutta la sua esperienza per non farsi superare da Peroni. Alla fine i due finiscono in volata vicinissimi con Cinelli pronto ad approfittare di qualche errore degli avversari. Casazza e Licalzi chiudono nelle posizioni di rincalzo.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 21 maggio 1995
Campionato Italiano Prototipi
terza gara della serie

La classifica: 1. Saccomanno (Lucchini 3/95) 32 giri in 25'15"898 alla media di 136.790 kmh; 2. Ronca (Lucchini P3/95) a 10"689; 3. Francisci (Tiga 92) a 39"362; 4. Peroni (Lucchini P3/95) a 39"502; 5. Cinelli (Lucchini P3/93) a 39"902; 6. Casazza (Lucchini P3/93) a 1 giro; 7. Licalzi (Hydra 392) a 2 giri; 8. Perazza (Lucchini Sp 90) a 3 giri; 9. Scalinì (Lucchini P3/94) a 3 giri; 10. Mezzetti (Lucchini Sp 90) a 3 giri; 11. Tampolini (Lucchini P3/94) a 4 giri; 12. Mazza (Lucchini SP 90) a 6 giri; 13. Dolfi (Lucchini Sp 94) a 7 giri.

Il giro più veloce: Saccomanno in 46"661 alla media di 138,874 kmh.

Classifica del campionato (dopo tre prove): 1. Saccomanno 40 punti; 2. Ronca 39; 3. Merzario, Gasparri 35; 5. Peroni 18; 6. Cinelli 14; 7. Francisci 12; 8. Casazza 9; 9. Ferrero 8; 10. Scalinì 7.

VARANO — Clima rovente sia in pista che fuori, ma alla fine a mettere tutti d'accordo ci ha pensato il bergamasco Niki Cadei protagonista con la Ermolli di una bella gara per determinazione e grinta. Il pilota del Team Lucidi con questa gara ha così dimostrato di poter ambire al titolo come Anapoli, Barbosa, Galeffi e Bernoldi. La ruggine tra Anapoli e Bernoldi, peraltro già manifestatasi nella gara precedente, è riemersa anche qui e così i due piloti del Cram Competition, dopo essersi presi a ruotate in pista, sono stati entrambi esclusi dalla classifica dai commissari sportivi. Dalla pole scatta bene Barbosa al quale si accodano Anapoli, Cadei e Bernoldi. Dietro Alaux precede Rossetti, Galeffi, Bellarosa e Colombo. Cadei già prima che si concluda il primo giro sorprende Anapoli e lo attacca alla curva Ickx e poi lo supera all'ingresso del tornantino. Il bergamasco è scatenato e dopo tre giri già studia dove passare il compagno di squadra. Il duello tra i due è molto corretto ed al 6. giro quando Barbosa si accorge di non poter resistere al più

veloce avversario, gli lascia spazio per infilarsi all'ingresso della curva parabolica non disturbandolo più di tanto. Dietro Anapoli precede il brasiliano Bernoldi, Alaux e Galeffi in rimonta. Si fermano Rossetti e Bellarosa per problemi meccanici, mentre Colombo esce di pista alla «Esse». In testa al ritmo di Cadei resiste solo Barbosa. Al 16. passaggio Anapoli e Bernoldi sono ai ferri corti con il brasiliano che sembra più veloce. In queste fasi della gara Galeffi supera l'Adm di Alaux alla staccata della curva Ickx. Nel corso del 19. giro Bernoldi all'ingresso del tornantino affianca Anapoli ed i due percorrono alcune centinaia di metri scambiandosi qualche «cortesie». Anapoli è parcheggiato all'esterno, mentre Bernoldi riesce a continuare la gara dietro a Galeffi ed Alaux. Nelle ultime tornate Galeffi è scatenato, a due giri dalla fine supera Barbosa alla curva parabolica, ma il portoghese riesce subito a riportarsi in seconda posizione ed a resistere fin sul traguardo. Quarto è Alaux che di gara in gara progredisce con la sua Adm e Bernoldi precede Marelli, Mucignato, Rovini, Zanella e Piccini. Poi la decisione dei commissari sportivi che colpisce Bernoldi ed Anapoli.

(m. m.)

foto: PHOTOF4



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 21 maggio 1995
Campionato Italiano F. Europa Boxer
terza gara della serie

La classifica: 1. Cadei (Ermolli Abe 94) 27 giri in 21'52"317 alla media di 133.321 kmh; 2. Barbosa (Ermolli Abe 94) a 3"724; 3. Galeffi (Ermolli Abe 94) a 3"984; 4. Alaux (Adm) a 12"092; 5. Marelli (Ermolli Abe 94) a 21"371; 6. Mucignato (Adm) a 21"986; 7. Rovini (Adm) a 32"448; 8. Zanella (Adm) a 35"143; 9. Piccini (Tatuus) a 37"633; 10. Baldrighi (Ermolli) a 44"678; 11. Michelagnoli (Van Diemen) a 48"823; 12. Mampri (Adm) a 1 giro; 13. Minervini (Ermolli) a 2 giri.

Il giro più veloce: Cadei in 47"972 alla media di 135,078 kmh.

Classifica del campionato (dopo tre prove): 1. Anapoli e Cadei 18 punti; 3. Barbosa 15; 4. Alaux 7; 5. Bernoldi 6; 6. Galeffi 5; 7. Mucignato 3; 8. Maralli 2; 9. Bellarosa 1.

IL PUNTO

Con le assenze di Viegas e del tedesco Abt, al via della Superformula a Varano erano in sette. E Coloni dice...

— INNOCENZO BONELLI

Con le assenze forzate del leader della serie Federico Viegas, per problemi di budget, e del tedesco Christian Abt che ha un braccio ingessato, la griglia di partenza del terzo appuntamento della Golden Cup Superformula ha visto al via solo sette vetture. Avrebbero dovuto essere in pista tre piloti provenienti dalla Formula Tre, che avevano chiesto di assaggiare la categoria, ma hanno dovuto rinunciare per problemi di licenza. Il neonato trofeo sembra quindi essere ancora lontano dall'aver trovato una sua dimensione.

— **Come considera Enzo Coloni questa prima stagione della vostra Superformula?**

«La considero una stagione di rodaggio, un periodo di sperimentazione in cui mettere a punto tutti i dettagli per le prossime stagioni in cui, spero, la serie possa veramente decollare. Intanto abbiamo avuto modo di vedere che la vettura è molto affidabile, e le prestazioni sono nettamente superiori alla terza formula i tempi sono più bassi di circa 1" a chilometro».

A Varano il confronto diretto con le «cugine» della Formula 2000 ha mostrato la differenza di prestazioni delle vetture Superformula.

— **Qual è il giudizio dei piloti?**

«È una macchina sicuramente più divertente della Formula Tre — commenta Federico Gemmo — perché è più impegnativa da guidare, perdo-

na molto meno gli errori. Questo fa in modo che il pilota torni ad essere determinante anche perché le vetture sono sostanzialmente tutte uguali».

Le monoposto vengono messe in pista con una messa a punto di base fornita dallo stesso Coloni, dopo di che ogni pilota con piccole modifiche può adattare l'assetto alle sue caratteristiche.

— **Come ha trovato la monoposto un debuttante in questa serie come Raffaele Raimondi?**

«È più facile da mettere a punto rispetto alla F.2000 sicuramente la maggiore potenza del motore favorisce un tipo di guida più istintiva, più aggressiva. Inoltre la maggiore larghezza delle gomme e della carreggiata anteriore consente di staccare quasi dentro la curva, determinando una velocità di percorrenza sensibilmente più elevata».

Questa è una stagione di rodaggio comunque abbiamo visto che la vettura è affidabile



Raffaele Raimondi debuttante tra le Superformula è giunto terzo

Gemmo, a fianco, in Superformula, ha approfittato dell'assenza di Viegas, per conquistare il successo e la vetta della classifica. In basso a destra, ecco come Scilla ha ridotto la sua vettura nell'uscita alla Parabolica attaccando Raimondi. In F. 2000 Esteban Tuero, in basso nell'altra pagina, ha conquistato a Varano il suo quarto successo su quattro gare fin qui disputate. Ma a rendergli la vita complicata ha pensato il giapponese Takahashi, al centro, che per pochi giri è riuscito a stare davanti all'argentino



SUPERFORMULA □ POCHI MA BUONI

È primavera... spunta Gemmo

VARANO — Una griglia di partenza impoverita dalle molte assenze forzate, tra cui quella del leader del campionato Federico Viegas, non ha tolto spettacolarità alla terza prova della Golden Cup Fisa Superformula, che ha visto l'affermazione di Federico Gemmo, che così è diventato il nuovo capoclassifica della serie. Il portacolori della Parma Motorsport ha costruito la sua vittoria con una condotta di gara accorta, cercando soprattutto di evitare quegli errori che hanno invece frenato i suoi diretti avversari, ovvero Alberto Pedemonte e Andrea Belluzzi, entrambi messi fuori gioco da un testa-coda. Il primo giro di gara vedeva portarsi al comando il poleman Pedemonte davanti a Gemmo, mentre alle sue spalle, alla «Parabolica», si toccavano Raimondi e Scilla. Questo ha permesso a Belluzzi di portarsi al 3. posto davanti a Mauro Pane, mentre Raimondi e Scilla ripartivano attardati. Il duello tra i due si è concluso al 9.

giro quando il perugino, in un tentativo di attacco al rivale, in frenata è uscito alla «Parabolica» danneggiando seriamente la sua monoposto. Al comando intanto rimaneva Pedemonte con Gemmo e Belluzzi praticamente in scia. Il sammarinese era anche riuscito, al 4. giro, a superare il rivale, che si era ripreso la posizione con un attacco deciso alla «Ickx». La svolta della gara si è avuta all'11. passaggio, quando Pedemonte si è girato alla curva «Esse» riuscendo a non danneggiare la vettura ma ripartendo attardato di quasi un giro. Al 17. giro è stato invece Belluzzi a girarsi al «Ferro di Cavallo»: è riuscito a ripartire grazie alla spinta dei commissari di percorso segnando, successivamente, anche il giro più veloce, ma è stato poi fermato dalla bandiera nera. A Gemmo a quel punto non è rimasto altro che amministrare il congruo vantaggio accumulato su Pane e Raimondi per conquistare il primo successo nella categoria.

Innocenzo Bonelli

VELOCITA' IN CIRCUITO

Varano (Pr),
21 maggio 1995

Golden Cup Fisa Superformula
terza gara della serie

La classifica: 1. Gemmo 34 giri in 25'305"079 alla media di 146,384 kmh; 2. Pane a 6"143; 3. Raimondi a 24"202; 4. Sperati a 31"520; 5. Pedemonte a 41"143; 6. Belluzzi a 10 giri.

□ **Giro più veloce:** Belluzzi in 43"306 alla media di 149,632 kmh.

Classifica del Trofeo (dopo tre prove):
1. Gemmo 47 punti; 2. Viegas 46; 3. Belluzzi 32; 4. Pane 21; 5. Pedemonte 17; 6. Sperati 15; 7. Tibaldo 13; 8. Abt, Raimondi 12; 10. Canni Ferrari 8; 11. Scilla 6; 12. De Castro 3.



F. 2000 □ TAKAHASHI CI PROVA MA...

C'è Tuero che non molla

VARANO — Il Trofeo Fisa di Formula 2000 è ormai una questione «personale» di Esteban Tuero. L'argentino della Rc Motorsport anche sul circuito emiliano ha replicato un copione già visto nelle tre gare precedenti: pole position, vittoria e giro più veloce in gara. Un en-plein che ha consentito al diciottenne sudamericano di mettere una seria ipoteca sul titolo '95 della categoria, non fosse altro perché non si vede chi sia in grado di insidiarlo. Gli altri, infatti, non possono che raccogliere le briciole: anche se a Varano, Tuero ha

trovato un coriaceo avversario in Tsuioshy Takahashi, il giapponese della Asosport, che per alcuni giri è sembrato in grado di rompere l'egemonia dell'argentino. Sono state necessarie due partenze: la prima infatti è stata annullata dopo che un incidente innescato da Coronas, intraversatori in pieno rettilineo, aveva costretto Emiliani a «parcheggiare» la sua monoposto in piena traiettoria. Al secondo via Tuero si è portato subito al comando nonostante gli attacchi di Michele Merendino. Hang, protagonista di un'ottima

partenza, è stato presto superato da Takahashi e Meloni che al 3. passaggio hanno superato anche Merendino. Il giapponese, letteralmente scatenato, ha attaccato più volte il leader fino a riuscire a passare alla «Parabolica» al nono giro mentre anche Meloni sembrava in grado di insidiare l'argentino. Ma la leadership di Takahashi è durata solo otto giri, poi un sorpasso da brivido, in pieno rettilineo con due ruote praticamente sull'erba, ha consentito a Tuero di riprendersi la testa della gara. Mentre Takahashi si trovava a dover difendere la sua 2. piazza dagli attacchi di Meloni, Hang è riuscito al 20. giro ad avere ragione di Merendino ed a portarsi al 4. posto, superandolo all'esterno della «Parabolica». Il giro successivo nello stesso punto, si concludeva, il duello tra Takahashi e Meloni con il sammarinese che toccava una ruota del rivale e finiva in mezzo alla sabbia. A quel punto i primi tre posti erano praticamente stabilizzati con Tuero, Takahashi e Hang piuttosto distanziati tra loro. Le ultime battute sono da segnalare solo per il ritiro di Merendino, a causa di una sospensione anteriore piegata che rendeva inguidabile la vettura.

Innocenzo Bonelli

VELOCITA' IN CIRCUITO

Varano de Melegari (Pr), 21 maggio 1995

Trofeo Fisa Formula 2000 quarta gara della serie

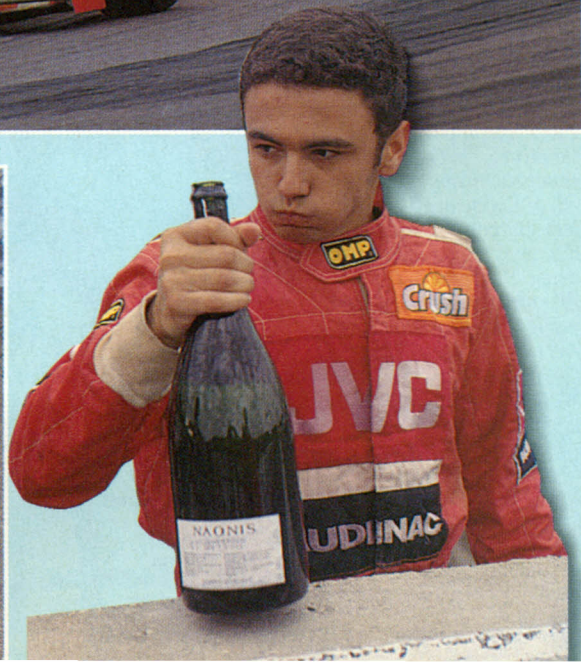
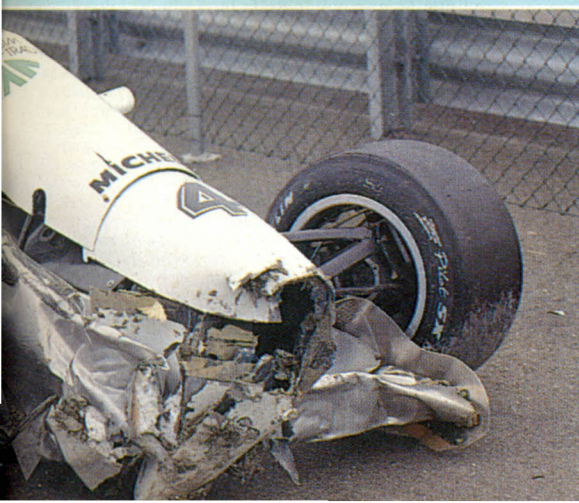
La classifica: 1. Tuero (Dallara 392-Vw Spiess) 34 giri in 26'54"654 alla media di 136,450 kmh; 2. Takahashi (Dallara 392 Alfa Romeo) a 0"926; 3. Hang (Dallara 392-Vw Spiess) a 7"025; 4. Coronas (Dallara 392-Vw Spiess) a 154643; 5. Verticale (Dallara 391-Alfa Romeo) a 20"406; 6. Lusuardi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 27"900; 7. «Boga» (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1 giro; 8. Emiliani (Dallara 392-Alfa Romeo) a 6 giri; 9. Merendino (Dallara 392-Alfa Romeo) a 6 giri; 10. Meloni (Dallara 391-Alfa Romeo) a 13 giri.

□ **Giro più veloce:** Tuero in 46"467, alla media di 139,453 kmh.

Classifica del Trofeo (dopo 4 prove):
1. Tuero 36 punti; 2. Takahashi 19; 3. Coronas 15; 4. Raimondi, Hang 10; 6. Verticale 3; 7. Emiliani, Moscatelli 2; 9. Baldan, Meloni, Lusuardi 1.



fotografiePHOTO4



44 resta ancora il numero dei... Gatti

Al di là della bellissima prestazione nella gara della Rover Mini Cooper Cup, in cui esordiva a Varano, il giovane Cesare Gatti è stato al centro dell'attenzione soprattutto per il numero che compariva sulle portiere della sua vettura, ovvero il 44. Un accostamento che, inutile sottolinearlo, a più d'uno ha richiamato alla mente una nota canzoncina dello Zecchino d'Oro degli anni passati. Che sia stato solo un semplice caso?

■ **500 MIGLIA.** La prima edizione della 500 Miglia Messina-Taormina, inizialmente prevista dal 2 al 4 giugno, è stata posticipata al 16-18 giugno. La manifestazione, una gara di regolarità Csai per autostoriche, si svolgerà su un percorso tra la fascia tirrenica e jonica della provincia messinese. La gara si articolerà su due tappe.

■ **CODELUPPI.** È sicuramente a questo pilota che può essere attribuita la palma della sfortuna allo Slalom di Montefiorino. Durante le ricognizioni del mattino Codeluppi, in una uscita di strada, ha distrutto la sua Opel Corsa Gsi sbattendo violentemente contro un palo. In seguito all'incidente il pilota è stato trasportato al pronto soccorso per una presenta frattura al braccio sinistro.

■ **BORGHINI.** Un importante riconoscimento sarà consegnato il prossimo tre giugno all'attivissima Marisa Borghini nell'ambito del premio «Donnasport», organizzato dal Panathlon di Roma. La Borghini è stata invitata a ritirare il premio riservato alla categoria «Giudici di gara» per la specialità automobilismo.

■ **VST.** Con una delibera della scorsa settimana, la Csai ha deciso di dare la validità di campionato italiano alla gara di Velocità su Terra che si correrà sul circuito di Maggiora il prossimo 4 giugno.

■ **LUTTO.** Dopo una lunga malattia è deceduto nei giorni scorsi a Sansepolcro, Odoacre Cheli che a cavallo tra gli anni '60 e '70 era stato uno dei piloti di punta delle salite tricolori. Alla famiglia le condoglianze di Autosprint.



Dopo l'opaca gara di Pergusa, Bacchelli, nella foto davanti a Pizzicannella secondo, si è ripreso a Varano, vincendo la terza prova delle Mini Cooper Cup, portandosi così in testa alla Serie

MINI CUP □ IL FRIULANO TORNA A VINCERE

Bacchelli firma il gran riscatto

VARANO — Aveva perso la testa del campionato dopo l'opaca prestazione di Pergusa. Ma a Varano, Fulvio Bacchelli, ha confermato di essere ancora lui l'uomo da battere nella Rover Mini Cooper Cup, cogliendo il secondo successo stagionale e riportandosi al comando della serie davanti a Giuliani. Quest'ultimo, invece, è stato costretto al ritiro in questa terza prova della serie e accusa ora un distacco di 13 punti dall'ex rallista friulano. Venticinque le vetture al via della gara, e spettacolo assicurato fin dalla prima curva, con il poleman Alessandro Sgarzi che a fatica è riuscito a resistere agli attacchi di Bacchelli e Italo Cantera. Successivamente superati entrambi da un sorprendente Pizzicannella. Perdeva invece posizioni il campione '94 Paolo Cappelli, che alla fine della prima tornata transitava addirittura al 14. posto. Ma il modenese non tardava a rimontare posizioni su posizioni, tanto che all'8. giro insidiava già la 5. posizione di Benedini. Erano già usciti di scena intanto due dei protagonisti del campionato, ovvero il leader Giuliani, fermatosi in

pieno rettilineo per noie meccaniche, e Vaccari. Al 6. giro invece Bacchelli coronava la rincorsa alla seconda piazza con uno splendido sorpasso ai danni di Pizzicannella, che correttamente non ostacolava il rivale. Un sorpasso che per il triestino significava la vittoria, visto che all'11. giro il leader Sgarzi era costretto a fermar-

si ai box per la rottura della frizione. A quel punto Bacchelli non ha dovuto far altro che controllare a distanza Pizzicannella, districandosi tra i numerosi doppiati che tuttavia non lo hanno ostacolato più di tanto. Alla fine Bacchelli tagliava il traguardo con quasi 6" di vantaggio. Nelle posizioni retrostanti intanto Cappelli era

riuscito ad avere ragione di Bedini e si era messo in caccia di Cantera, in quel momento terzo. Il romano però non si faceva sorprendere nella volata finale, riuscendo a mantenere la posizione, anche se solo di pochi metri. Alle spalle dei due contendenti ha concluso Benedini mentre Germoni, 6. al traguardo ha conquistato altri punti utili per il campionato che lo vede ora la 4. posto alla pari di Cantera.

Innocenzo Bonelli



Brava, Bravo! Prima tra le Dame nella gara delle Mini Cooper

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 21 maggio 1995
Rover Mini Cooper Trophy
terza gara della serie

La classifica 1. Bacchelli 16 giri in 16'56"017 alla media di 102,045 kmh; 2. Pizzicannella a 5"813; 3. Cantera a 12"206; 4. Cappelli a 12"450; 5. Benedini a 14"481; 6. Germoni a 18"924; 7. Rovelli a 25"222; 8. Giovannetti a 27"944; 9. Gatti a 32"740; 10. Ramacciotti a 33"698; 11. Sarasini a 34"474; 12. Barbaro a 48"695; 13. Marro a 1'03"368; 14. Perazza a un giro; 15. Bonora a un giro; 16. Russelli a un giro; 17. Liguori a un giro; 18. Bravo a un giro; 19. Mezzadra a un giro; 20. Sgarzi a cinque giri.

□ **Giro più veloce:** Sgarzi in 1'02"309 alla media di 103,997 kmh.

Classifica del Trofeo (dopo tre prove): 1. Bacchelli 42 punti; 2. Giuliani 29; 3. Cappelli 25; 4. Germon, Cantera 24; 6. Vaccari, Sgarzi 14; 8. Giovannetti 11; 9. Dal Gal 10; 10. Ramacciotti 7.

F. JUNIOR □ PITTALUGA SEGNA IL PASSO

Sabbatini va in scioltezza

VARANO — Sergio Sabbatini non ha avuto grossi problemi a dominare la 4. prova del Trofeo Aica riservato alla Formula Junior-Monza. Una superiorità indiscussa quella del pilota lombardo, che ha preso il comando della gara fin dal via davanti al compagno di marca Cristian Borghese e alla Corsini del leader di campionato Elio Pittaluga, partito molto bene dalla 4. fila dello schieramento. Meno brillante invece l'avvio di Colleoni, che al primo giro è transitato in 4. posizione ed alla tornata successiva è stato superato anche da Barbieri, che si è messo all'inseguimento di Pittaluga. Le fasi iniziali della gara sono state movimentate anche dalle rimonte di Dubbini e di Magro Malosso, quest'ultimo costretto addirittura a partire dai box insieme ad Abergio, che fini-

rà poi al 9. posto. Dubbini è riuscito a risalire fino alla 7. posizione, dalla 5. fila di partenza. Il pilota della Dusa è stato rallentato da un contatto con Bontempelli al 6. giro, che tra l'altro ha consentito a Musani e Mercatelli di superarli entrambi, ed infine la sua gara è stata interrotta dall'esposizione della bandiera nera, decisa dai commissari sportivi per un sorpasso con bandiere gialle esposte. Con le prime due posizioni ormai stabilizzate, nonostante qualche problema di doppiaggio, si è scatenata invece la lotta per il 3. posto tra Pittaluga e Barbieri. Il duetto si è risolto al 9. giro con il sorpasso di quest'ultimo ai danni del leader della serie alla solita curva «Parabolica». Alle loro spalle invece era bagarre tra Musani e Scialpi per la 5. piazza, con Mercatelli che segui-

Sergio Sabbatini, a destra, nella gara delle F.Junior ha evidenziato una superiorità indiscussa. Davanti a tutti sin dal via ha condotto in testa tutta la gara. È stato suo anche il giro veloce

foto: PHOTOF



va a breve distanza sperando in un errore dei due rivali. Al 6. giro Scialpi è riuscito a superare Musani, ma la sua permanenza al 5. posto è durata meno di un giro. Si è giunti al traguardo quindi con Sabbatini davanti a Borghese, mentre Barbieri completava un podio tutto Reggiani.

(i.b.)

VELOCITA' IN CIRCUITO

Varano (Pr), 21 maggio 1995

Trofeo Aica Formula Junior
quarta gara della serie.

La classifica: 1. Sabbatini (Reggiani) 25 giri in 22'47"922 alla media di 118,427 kmh; 2. Borghese (Reggiani) a 4"302; 3. Barbieri (Reggiani) a 12"280; 4. Pittaluga (Corsini) a 14"066; 5. Musani (Corsini) a 15"444; 6. Scialpi (Cavallini) a 17"139; 7. Mercatelli (Cavallini) a 18"381; 8. Bontempelli (Corsini) a 18"772; 9. Magro Malosso (Reggiani) a

25"528; 10. Sabbatini (Ellenne) a 27"740; 11. Spoldi (Corsini) a 38"611; 12. Feltrin (Reggiani) a 39"291; 13. Vasser (Corsini) a 39"479; 14. Ravaglia (Cavallini) a 42"913; 15. Pignatelli (Corsini) a 45"377; 16. Frosinini (Reggiani) a 47"071; 17. Abergio (Mxm) a 48"505; 18. Pampado (Ermolli) a 57"066; 19. Geraci (Reggiani) a 1 giro; 20. Streuli (Corsini) a 1 giro; 21. Terrani (Olmaz) a 2 giri; 22. Zecchetti (Corsini) a 2 giri; 23. Ruffino (Tecnosport) a 5 giri; 24. Dubbini (Dusa) a 11 giri.

□ **Giro più veloce:** Sabbatini in 52"619, alla media di 123,149 kmh.

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



DUNLOP © 1995



MISTRAL CORSA

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.



CHAMPION

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

Passaporti tecnici tutti... da rivedere

Era cominciato male, lo slalom di Montefiorino, ed è finito peggio. Durante le verifiche tecniche antegara, infatti, il delegato tecnico Andrea Melizza decideva di non far partire quattro vetture Sport Prototipo. Tra queste quella di Franco Cremonesi. Il motivo della decisione era nel fatto che queste vetture risultavano, secondo il delegato, non idonee alla sicurezza del pilota. Ma la cosa si sarebbe «sgonfiata» se tutte e quattro le Sport Prototipo non fossero state in possesso del passaporto tecnico regolarmente convalidato dal delegato tecnico della sotto-commissione Csai, ingegner Beppe Invernizzi. Ne è scaturita una mega rissa verbale e poco c'è mancato che non volassero i pugni. Iniziata così, la gara è terminata nel peggiore dei modi: con la squalifica delle tre Delta S4 giunte nei primi tre posti. Per la cronaca tutte e tre le vetture di proprietà di Augusto Cesari. «Non so che cosa potrà accadere da ora in avanti — ha affermato Cesari — dal momento che se la norma presa a pretesto per la squalifica delle Delta S4 venisse applicata in ogni slalom. Molto probabilmente non si vedrebbe più correre le vetture del Gruppo Speciale».

Challenge nel ricordo di Cianci

Per ricordarne al meglio la memoria, gli amici di Daniele Cianci hanno deciso di istituire il 1. Challenge Daniele Cianci, riservato al navigatore «under 25» che, nelle gare di Coppa Italia, risulterà primo di una classifica appositamente elaborata. Il premio finale prevederà la partecipazione, gratuita, al rally del Ciochetto a fianco di un pilota di primo piano designato dagli «Amici di Daniele Cianci».

■ **FERRARA.** L'associazione sportiva Castello Corse e l'Ac di Alessandria hanno profuso il massimo degli sforzi per questa manifestazione, «rinata» lo scorso anno dopo 11 anni di pausa. Tra gli organizzatori anche Italo Ferrara, vincitore assoluto nella passata edizione e che, dopo le fatiche provate dall'altra parte della «barriera», pare deciso a riprendere in mano il volante.

VALENZA — Protagonista nell'edizione dello scorso anno quando si rese autore di una appassionante lotta con il determinatissimo Italo Ferrara, Lucio Guizzardi, in gara con lo pseudonimo «Cianci» (per ricordare l'amico prematuramente scomparso) non si è lasciato sfuggire in questa occasione una meritata vittoria. Mai come in questo caso però i tempi (che vedono l'ex navigatore di Dario Cerrato primo con circa 4' di distacco sul secondo) non rendono l'esatta misura della tensione e delle sfide che, soprattutto nelle prime fasi, hanno animato la 21. edizione del Rally Coppa d'Oro. Partito con l'etichetta di «favorito d'obbligo», Guizzardi, al volante di una Toyota Celica 4Wd, ha dovuto fare i conti con l'incisività di Marco Ascheri, all'esordio con la «Deltona» dell'Astra, e con la «spavalderia» di Corrado Fontana, alla guida di una Clio Williams preparata da Balbosca. I due «ragazzi terribili», ambedue impegnati nel servizio militare, hanno messo in mostra grinta e determinazione. Ma l'esperienza di Guizzardi ha avuto il sopravvento e i due giovani avversari, sulla 5. prova, hanno commesso un «veniale» errore che li ha costretti ad abbandonare la gara. Per «Cianci», senza più avversari in grado di impensierirlo, si è trattato unicamente di portare a termine il rally, visto l'abissale distacco maturato sugli altri contendenti. Sul secondo gradino del podio saliva così il genovese Strata, molto regolare e redditizio con l'impegnativa Ford Escort Cosworth Gr.N, risultato che gli consentiva di imporsi anche nella classifica di Gruppo e a precedere per una manciata di secondi Bisio, con la Clio. Erano 111 gli equipaggi che prendevano il via e subito Ascheri e Fontana dimostravano di fare sul serio vincendo a pari merito la prima prova. «Cianci» reagiva immediatamente e segnava il miglior tempo nella 3. speciale, portandosi al comando della gara. Nel 4. tratto cronometrato, un'avaria al cambio metteva ko Chiara, sino a quel punto primo in Gr.N con la Clio. Ma era sul successivo tratto cronometrato che si decidevano le sorti della gara. A poche curve di distanza uno dall'altro, sia Fontana



RALLY 1. SERIE □ ALLA COPPA D'ORO

Guizzardi onora Cianci

na che Ascheri uscivano di strada, il primo capotando e il secondo danneggiando la tiranteria di sterzo. Le residue emozioni erano fornite dall'attacco di Vidori, arrivato sino al secondo posto assoluto e poi attardato da problemi di freni e dalla rimonta di Benazzo, venuto a capo dei problemi di assetto patiti all'inizio solo nel finale di gara.

Massimo Dellepiane

RALLY 1. SERIE

Valenza (Al), 21 maggio 1995

21. Rally Coppa d'Oro

gara valida per la Coppa Italia 1. zona.

Le classifiche

Assoluta: 1. «Cianci»-Marangoni (Toyota Celica 4Wd) in 1.07'20"; 2. Strata-Berlese (Ford Escort Cosworth) a 3'45; 3. Bisio-Moro (Renault Clio 16V) a 3'52; 4. Benazzo-Bocca (Renault Clio 16V) a 4'01"; 5. Dagnes-Torricelli (Lancia Delta 16V) a 4'02"; 6. Tamagnini-Tamagnini (Renault Clio Williams) a 4'10"; 7. Fuggetta-Stalatie (Peugeot 309 Gti 16V) a 5'06"; 8. Vidori-Zanini (Peugeot 405 Mi 16) a 5'15"; 9. Bianchini-Bianco (Renault Clio Williams) a

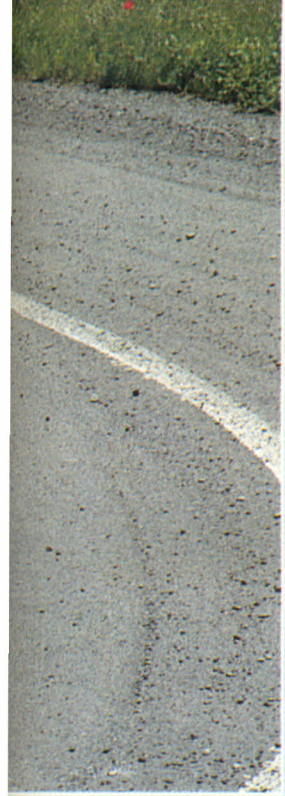
5'28"; 10. Bonamico-Pieri (Lancia Delta 16 V) a 6'19".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Anselmi-Raviolo (Peugeot 106 Rallye) in 1.13"54"; 2. Ricci-Colombi (Peugeot 106 Rallye) a 35"; 3. Casale-Parodi (Peugeot 106 Rallye) a 1'14"; 4. Molinari-Miante (Peugeot 106 Rallye) a 2'04"; 5. Colmegna-Novati (Peugeot 106 Rallye) a 2'16"; 6. Nicastro-Muratori (Peugeot 106 Rallye) a 2'36"; 7. Re-Ottavio a 3'46"; 8. Gianuzzi-Romagnolo a 3'57"; 9. Nerlino-Cantino a 4'41"; 10. Ponta-Rapetti a 5'32"; 11. Spinetta-Raggi a 6'39"; 12. Cazzola-Botto a 7'02"; 13. Chiodo-Cian (Peugeot 106 Xsi) a 7'29"; 14. Marcialle-Vercelli (Peugeot 106 Xsi) a 8'48".

ALQUATI





BIANCHI

15. Scardina-Scardina a 10'17"; 16. Oltracqua-Scarso a 12'05"; 17. Aresafenzi (Peugeot 106 Rallye) a 13'07"; 18. Garbarino-Marchisio a 17'54" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Botti-Pugliese in 1'18"20"; 2. Versiglia-Caiola a 1'21"; 3. Pagella-Costantini (Peugeot 205 Gti) a 3'31"; 4. Bonzo-Mette a 4'23"; 5. Cresta-Camita a 7'42" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Bisio-Moro in 1'11"12"; 2. Benazzo-Bocca a 9"; 3. Tamagnini-Tamagnini a 18"; 4. Fuggetta-Stalattile (Peugeot 309 Gti) a 1'14"; 5. Bianchini-Bianco a 1'36"; 6. Tancredi-Ceccarelli a 2'34"; 7. Marengo-Borsello a 2'56"; 8. Vola-Barbin (Peugeot 309 Gti) a 3'09"; 9. Porri-Colombo (Opel Astra Gsi) a 3'12"; 10. Capittini-Negri a 3'29"; 11. Rione-Faticchi (Peugeot 309 Gti) a 3'46"; 12. Alpa-Rusconi (Peugeot 309 Gti) a 4'09"; 13. Panario-Taverna (Peugeot 205 Gti) a 6'03"; 14. Venturini-Cervetti (Peugeot 205 Gti) a 11'10" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Sporcati-Roveda in 1'14"02"; 2. Travesaro-Moruzzi a 21"; 3. Raggino-Ballesio a 7'00"; 4. Callegari-Frascaro (Fiat Uno Turbo) a 7'28"; 5. Maurino-Maurino a 20'15" (tutti gli altri su Renault 5 Gti Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Strata-Berlese (Ford Escort Cosworth) in 1'11"05"; 2. Bonamico-Pieri a 2'34"; 3. Benisi-Zumella a 5'31"; 4. Garbarino-Riccardoni a 6'22" (tutti gli altri su Lancia Delta 16V).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Ticozzi-Sacchettino (Peugeot 205 Rallye) in 1'16"45"; 2. Molteni-Chemello (Peugeot 106 Rallye) a 9'35".

Classe 1600: 1. Poggio-Pintus in 1'18"04"; 2. Guy-Stefanati (Opel Corsa Gsi) a 14"; 3. Colombo-Roatta a 40"; 4. Caruso-Musso a 1'19"; 5. Martino-Zurlo (Opel Corsa Gsi) a 1'55" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Vidori-Zanini (Peugeot 405 Mi 16) in 1'12"35"; 2. Lombardi-Bobbio (Peugeot 309 Gti 16V) a 8'12".

Classe 2500: 1. Spagnolo-De Gaetano (Fiat Uno Turbo) in 1'21"27"; 2. Steffeni-Crocco (Renault 5 Gt Turbo) a 14'17".

Classe oltre 2500: 1. «Cianci»-Marangoni (Toyota Celica 4 Wd) in 1'07"20"; 2. Dagnes-Torricelli (Lancia Delta 16V) a 4'02"; 3. Paolucci-Lunetti (Lancia Delta integrale 16V) a 7'46".

MONTEFIORINO — Con le squalifiche delle tre Lancia Delta S4 di Antonazzo, Cesari e Gatti, che si erano classificati rispettivamente ai primi tre posti nell'11. edizione dello Slalom di Campionato Italiano, Rubbiano-Montefiorino, è risultato vincitore Loddo al volante della La3. Questa è stata l'unica vettura Sport che i commissari tecnici hanno ammesso alla partenza perché conforme alle nuove norme di sicurezza richieste. Si è così concluso nelle polemiche questo slalom che era iniziato con discussioni sin dalle verifiche ante-gara quando un nutrito gruppo di vetture Sport Prototipo veniva respinte a casa per motivi tecnici. Alle tre S4, è stata contestata la misura complessiva per somma della larghezza dei pneumatici nello stesso lato

SLALOM □ LA GARA DELLE POLEMICHE

Fuori i primi ride solo Loddo

della vettura: 22"5 in totale, contro i 18" del regolamento. I tre hanno anteposto reclamo per essere reinseriti nella classifica. Ne è nato un caso in cui la Csa è chiamata a «legiferare» urgentemente. La gara dal punto di vista agonistico non ha avuto storie per quanto riguarda l'assoluto sin dalla prima manche. Solo dense nubi e il vento freddo hanno creato incertezza con il pericolo di pioggia e per la scelta dei pneumatici slick i migliori da mandare in temperatura. Nelle lotte di classe c'è

stato un certo interesse solo tra Coatto e Imbrogno, che sono giunti nell'ordine distanziati di 0"50, e Ghini e Sandroni che sono risultati distanziati di 0"79. Per il resto tutto definito senza sorprese come nel caso di Lanteri che ha vinto con il tempo della prima manche e ha poi avuto problemi nella seconda, così come Novello. Nel Trofeo Cinquecento vittoria di Ballestrero, che nella prima manche aveva lasciato qualche illusione agli avversari, Filippi e Tortona, giunti poi nell'ordine.

Alessandro Stefanini

Sopra, a sinistra, Guizzardi, che quest'anno sta correndo con lo pseudonimo di «Cianci», ha vinto il rally Coppa d'Oro. Terzo posto per Bisio-Moro, in basso a sinistra, con la Clio Williams. A fianco, Antonazzo il più veloce a Montefiorino, poi escluso per le gomme troppo larghe



SPORTFOTO

F. RALLY □ CHE FATICA PER PELLIZZARI!

Un successo sudato

GRAZZANO VISCONTI — Cinquantadue piloti si sono dati battaglia sul tracciato di Grazzano Visconti. Miglior tempo assoluto e vincitore del quinto raggruppamento è risultato Andrea Pellizzari al volante di un perfetto Proto Lancia, che ha dovuto però sudare le classiche sette camicie per avere la meglio su un irriducibile Elezio Nori, Proto Suzuki. Al terzo posto a coronamento di una positiva giornata, Walter Pagliari con la Osella 2000, non propriamente a suo agio nel toboga piacentino. Nel primo raggruppamento, vincitore è risultato Giuseppe Camanini, con la solita Renault 5 Maxi prototipo. Ha regolato con sufficiente facilità il funambolico valtelinesse Cabirri al volante di una Mini 90. Nel secondo raggruppamento Giovanni Emilio Rizzi, che non ha avuto, con la sua Fiat X 1/9,

difficoltà a regolare gli avversari. Nella prima divisione, quella dei prototipi, del terzo raggruppamento grande spettacolo e grande lotta tra Pantaleoni con la Renault 5 Maxi e il decano Renzo Dezza con la solita Ford Escort Rs. Alla fine l'ha spuntata Pantaleoni per poco più di un secondo. Nella seconda divisione del terzo raggruppamento facile affermazione di Massimiliano Settembrini con la Renault Clio Williams. Nessuna storia nel quarto raggruppamento con facile vittoria di Albasì.

Tiziano Minuti

FORMULA RALLY

Grazzano (Pc), 21 maggio 1995

2. Formula Rally Città di Piacenza

gara nazionale.

Le classifiche

1. RAGGRUPPAMENTO

1. Camanini (Renault 5 Maxi) 4'08"89; 2. Cabirri (Mini 90) 4'10"12; 3. Valla (A

112) 4'27"84; 4. Coruzzi (Peugeot 205 Rallye) 4'42"04; 5. Bentivoglio (A 112) 4'27"40; 6. Fazio (Talbot Samba) 4'28"54; 7. Mazzocchi (A 112) 4'29"02; 8. Barbieri (Suzuki Swift) 4'32"54.

2. RAGGRUPPAMENTO

1. Rizzi (Fiat X 1/9) 3'25"92; 2. Bernardoni (Alfa 33) 3'30"33; 3. Conti (Alfa Sprint) 3'34"07; 4. Beltrami (Peugeot 205 Gti) 3'38"90; 5. Bulgarini (Fiat 500 Proto) 4'25"56; 6. Dario Esopo (Alfa 33) 4'35"62.

3. RAGGRUPPAMENTO

1. divisione: 1. Pantaleoni (Renault 5 Maxi) 4'10"48; 2. Dezza (Ford Escort Rs) 4'11"76; 3. Travaglin (Renault 5 Gt Turbo) 4'17"89; 4. Rizzioli (Fiat Ritmo 130) 4'20"92.

2. divisione: 1. Settembrini (Renault Clio Williams) 4'18"57; 2. Cesena (Peugeot 309) 4'22"35; 3. Rigoli 4'24"45; 4. Botti 4'23"63; 5. Ponzetti 4'25"98; 6. Tiramani 4'28"92; 7. Defendi 4'37"17 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

4. RAGGRUPPAMENTO

1. Albasì (Ford Escort Cosworth) 4'30"81; 2. W. Rizzi 4'40"80 (Lancia Delta 16V).

5. RAGGRUPPAMENTO

1. Pellizzari (Proto Lancia) 3'54"10; 2. Nori (Proto Suzuki) 3'54"45; 3. Pagliari (Osella 2000); 4. Gianilli (Proto); 5. Bonini (Proto Yamaha) 4'23"38; 6. Tamburini (Proto Falubba).

SLALOM

Montefiorino (Mo), 21 maggio 1995

11. Rubbiano-Montefiorino

gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

Assoluta: 1. Loddo (La3) in 163.50; 2. Bernazzoli (Fiat X1/9) a 3.52; 3. Lusenti (Porsche 914) 5.81; 4. Lenzotti (Ford Escort Cosworth) 9.62; 5. Panaro (A112) 10.53; 6. Ghini (Fiat X1/9) 15.56; 7. Sandroni (Abarth X1/9) 16.35; 8. Pezzo (Fiat 126-Honda) 19.19; 9. Lanteri (Peugeot 205 Rallye) 20.58; 10. Zanetti (Fiat Ritmo 130) 20.72.

TROFEO CINQUECENTO

1. Ballestrero in 192.23; 2. Filippi 1.85; 3. Tortora 1.87; 4. Pagano 3.55; 5. Campus 3.67; 6. Zappalà 8.26; 7. Cavallini 9.77; 8. Andreoli 10.58; 9. Tachis 25.62; 10. Calvi 26.22; 11. Savoia 35.77.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Alberto in 187.62; 2. Vellani (Citroën Ax Sport) 1.17; 3. Olivari 2.94; 4. Guglielmini 6.24; 5. Lugli 7.51; 6. Pasquinelli 7.75; 7. Niedo 8.31; 8. Medici 9. Bolzani (Peugeot 106 Rallye) 18.98; 10. Gazzani (Peugeot 106 Rallye) 27.21; 11. Tazzoli (Peugeot 106 Rallye) a 32.48 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Gatti (Opel Corsa Gti) in 193.86; 2. De Ferrari (Opel Corsa Gti) 3.33.

Classe 2000: 1. Coatto (Renault Clio Williams) in 189.57; 2. Imbrogno (Peugeot 205 Gti) 0.50; 3. Gozzi (Peugeot 309 Rallye) 1.45; 4. Costi (Renault Clio Williams) 1.87; 5. Esposito (Peugeot 205 Gti) 2.35; 6. Paolini (Peugeot 309 Gti) 6.40; 7. Stanco (Renault Clio Williams) 7.47; 8. Vezzosi (Peugeot 205 Gti) 18.35.

Classe oltre 2000: 1. Malvasio (Renault 5 Gt Turbo) in 186.84; 2. Giovannini (Ford Escort Cosworth) 2.62; 3. Cappi (Ford Escort Cosworth) 6.65; 4. Pacchiani (Renault 5 Gt Turbo) 13.67.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Lanteri in 184.08; 2. Dalla Porta 7.97; 3. Novello 8.13; 4. Corrado 10.35; 5. Borghi 13.21; 6. Bergamini (Opel Corsa Gti) 19.21; 7. Formenti (Peugeot 106 Xsi) 31.21; 8. Giberti (Citroën Ax Sport) a 42.33 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Lenzotti (Ford Escort Cosworth) in 173.12; 2. Serembe (Peugeot 205 Gti) 11.49; 3. Alessandrini (Peugeot 309 Gti) 11.67; 4. Rizzello (Peugeot 309 Gti) 40.42.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Lovosio (Fiat 700) in 190.04; 2. Roasio (Fiat 700) 5.13.

Classe 1000: 1. Brach in 186.33; 2. Rucci 6.87; 3. Gualmini 18.89; 4. Zazzaro 19.52 (tutti su A112).

Classe 1150: 1. Panaro (A112) in 174.03; 2. Cavallaro (Fiat 127 Sport) 17.55; 3. Venturilli (A112) 21.48.

Classe 1300: 1. Ghini (Fiat X1/9) in 179.06; 2. Sandroni (Fiat Abarth X1/9) 0.79; 3. Giancini (Simca Rally 2) 14.37; 4. Bedoni (Samba Rallye) 20.15.

Classe 1600: 1. Carbonegnani (Fiat X1/9) in 184.71; 2. Breschi (Fiat Ritmo 105) 4.31; 3. Capitani (Vw Golf Gti) 6.06.

Classe 2000: 1. Zanetti (Fiat Ritmo 130) in 184.22.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pezzo (Fiat 126 Honda) in 182.69.

Classe 2000: 1. Benazzoli (Fiat X1/9) in 167.02.

SPORT PROTOTIPI

1. Loddo (La3) in 163.50.

Tante novità al rally Autoconsult

Si presenta come un concentrato di novità, la 14. edizione del Rally Autoconsult, valido per la Coppa Italia 3. zona, in calendario il prossimo 11 giugno. La novità più clamorosa è la decisione di distribuire il radar del percorso solo dopo le verifiche tecniche previste per il venerdì pomeriggio. Sabato, dopo la pubblicazione dell'elenco dei verificati partenza per le ricognizioni che verranno effettuate a gruppi di vetture coordinate da un'auto dell'organizzazione. I concorrenti avranno circa quattro ore di tempo per fare il giro del percorso. Le speciali saranno già in «assetto» da gara; chiuse al traffico con commissari, ambulanze e carri attrezzi. Novità anche per le assistenze. Ogni due speciali sono stati previsti degli appositi parchi, con divieto assoluto di effettuare interventi in altre zone del percorso. A controllare che tutte queste disposizioni vengono rispettate sono stati istituiti dei Giudici di Fatto. La gara comprende otto prove speciali per un totale di ottanta chilometri. Sede di partenza e arrivo sarà Asola. Le iscrizioni si chiuderanno il 2 giugno. Per informazioni telefonare al numero: 0376 - 720061.

■ **COLÒ.** Claudia Colò, campionessa femminile nel Civm '93 e vicitrice lo scorso anno della classifica Dame del Trofeo Cinquecento Salita, si ripresenterà in gara nel tricolore della montagna, al volante di una Peugeot 309 Gti 16V con i colori della Scuderia Villorba Corse.

■ **TACHIS.** Iscritto nel trofeo Cinquecento, nello slalom di Montefiorino Tachis ha scambiato lo slalom per una partita a bowling. Forse non gli hanno spiegato bene le regole così si è beccato 10" di penalità nella prima manche e 50" nella seconda dove... ha fatto strike.



BIONDO

BIELLA — Dopo il quinto posto ottenuto ad Alghero, nella prima gara del Civm, Maurizio Roasio, su Osella Pa 205 - Bmw, si è imposto nella cronoscalata Biella-Oropa valida per la Coppa Italia della Montagna. Per il pilota vercellese si è trattato del terzo successo, avendo già scritto il proprio nome nell'albo d'oro delle edizioni 1987 e '89. Un «tris» con cui Roasio eguaglia nell'albo d'oro Nesti. Per Roasio sembrava una facile vittoria annunciata, e invece le cose sono andate diversamente. A metà della salita dopo la galleria, la vettura con ancora qualche problema di assetto, è partita di posteriore ed è finita in testa-coda ammutolendosi. «Per rimetterla nel senso di marcia, sono state necessarie tre o quattro manovre e così il resto della gara è stato tutto all'insegna del recupero — spiega Roasio all'arrivo — inoltre nell'ultimo tratto si è aggiunta anche la rottura di una sospensione. È andata anche troppo bene!». In prova era salito in 4'16"31, prestazione migliorabile di almeno 5-6" in gara, ma così non è stato. Il suo tempo ufficiale è stato di 4'49"66 con una media di 100,670 kmh e per un soffio ha rischiato di perdere la gara. Il biellese Fabrizio Ratiglia, al volante della Ford Escort Cosworth

SALITA □ RATIGLIA IN GR. N È SECONDO
Roasio vince ma quanta fatica

Gruppo N, è stato autore di una prestazione eccezionale, giungendo alle spalle a poco più di un secondo. Al terzo posto il torinese Marco Vittone con la Osella-Oms che ha preceduto il catanese Bonaccorsi e l'altro pilota biellese: Cesare Savio su Toyota Celica Gt Four. Non ha smentito la sua classe di pilota molto veloce Crestani, sesto assoluto.

Eraldo Guglielmetti

VELOCITÀ IN SALITA

Biella, 21 maggio 1995
Salita Biella-Oropa
gara valida per la Coppa Italia

Le classifiche

Absoluta: 1. Roasio (Osella Pa20 S-Bmw) in 4'49"66 alla media di 100,670 kmh; 2. Ratiglia (Ford Escort Cosworth) 4'50"93; 3. Vittone (Osella-Oms) 4'51"81; 4. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) 4'56"53; 5. Savio (Toyota Celica Gt Four) 4'59"44; 6. Crestani (Peugeot 306 Gti 16V) 5'01"76; 7. Spigolon (Peugeot 309 Gti) 5'08"41; 8. Freitag (Renault Clio Williams) 5'08"88; 9. Bergo (Peugeot 205 Gti) 5'10"33; 10. «Eva» (Alfa Romeo 33) 5'11"66.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Regis (Peugeot 106 Rallye) 5'21"00; 2. Tosini 5'23"81; 3. Falasco (Peugeot 106 Rallye) 5'29"59; 4. Coda Zabetta (Peugeot 106 Rallye) 5'36"34; 5. Vigna 5'50"43; 6. Graf 6'02"97 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye)

Classe 1400: 1. Ragazzi (Peugeot 106 Xsi) 5'37"94.
Classe 1600: 1. Pedrotti (Honda Civic) 5'23"89; 2. Tessitore (Peugeot 205 Gti) 6'12"70.
Classe 2000: 1. Spigolon (Peugeot 309 Gti) 5'08"41; 2. Freitag (Renault Clio Williams) 5'08"88; 3. Giorgio (Peugeot 309 Gti) 5'15"54; 4. Pinzano (Peugeot 309 Gti) 5'16"99; 5. Carbone (Opel Kadett Gsi) 5'22"30; 6. Albrille (Opel Kadett Gsi) 5'37"19.
Classe 2500: 1. Ratiglia (Ford Escort Cosworth) 4'50"93; 2. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) 4'56"53; 3. Savio (Toyota Celica 4Wd) 4'59"44; 4. Actis Perinetti (Ford Escort Cosworth) 5'38"48.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Vedovello 5'19"76; 2. Bertoli 5'27"19; 3. De Martino 5'32"02;

GUGLIELMETTI



Maurizio Roasio, a fianco, impegnato con la sua Osella Pa20S nella vittoriosa salita di Biella. Ma per il pilota non tutto è andato nel verso giusto. Infatti un testacoda e una sospensione non proprio a posto gli hanno fatto rischiare di perdere la gara. Sotto, panoramica del parco chiuso a Oropa

4. Rissone (Fiat Cinquecento) 5'32"17; 5. Trenta 6'22"95 (tutti su Peugeot 205 Rallye).
Classe 1400: 1. Gamberini (Citroën Ax) 5'17"08; 2. Leonardi (Peugeot 106 Xsi) 5'19"23; 3. Verzoletto (Peugeot 106 Xsi) 5'27"12.
Classe 1600: 1. Bergo (Peugeot 205 Gti) 5'10"23; 2. «Eva» (Alfa Romeo 33) 5'11"66; 3. Franzoni (Alfa Romeo 33) 5'12"61.
Classe 2000: 1. Crestani (Peugeot 306 Gti 16V) 5'01"76.
Classe 2500: 1. Saccomanno (Lancia Delta H) 5'15"71.

PROTOTIPI

Classe P3: 1. Ferrazza (Gt-Pi) 5'21"97.
Classe P2: 1. Vittone (Osella Oms 2V) 4'51"81.
Classe P1: 1. Roasio (Osella Pa 20S-Bmw) in 4'49"66.

moka J-Enne
Il Caffè dal 1875

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.)

NOTIZIARIO CSAI

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

SOTTOCOMMISSIONI CSAI: FUORISTRADA

Si comunica che il Presidente della Csaì ha provveduto a nominare la nuova SOTTO-COMMISSIONE FUORISTRADA:

Presidente: Renato Berio
Vice-presidente: Mario Simoni
Componenti: Paolo Aicardi
Giuseppe Ameglio
Angelo Barbarino

ELENCHI PILOTI PRIORITARI RALLY

Si comunica che GIANFRANCO CUNICO è stato inserito nell'elenco Priorità «A» della FIA.

NS 6 - CONTROLLO MEDICO CONDUTTORI Medici Federali Responsabili Autodromi

Ad aggiornamento di quanto pubblicato nella Ns 6 - Controllo Medico Conduttori, Capitolo III, sezione Medici Federali Responsabili Autodromi (pagina 235 Annuario Csaì 1995), si rende noto che la responsabilità medica dell'Autodromo di Vallelunga è stata assunta dal dott. Saul Collini.

Al dimissionario dott. Salvatore Chiaramida vanno tutti i più profondi ringraziamenti della Csaì per la preziosa opera offerta negli anni passati.

CALENDARIO CSAI 1995 AGGIORNAMENTI

SETTORE SLALOM

11 giugno Scuderia A. Alberti: «Slalom Collegio Penice» Coppa Csaì 2. Zona - **rinvio al 16 luglio**

25 giugno Si precisa che lo «Slalom San Giovanni in Fiore», organizzato dalla Scuderia Cosenza Corse, è valido per il Trofeo Centro Sud e per la Coppa Csaì 5. Zona

SETTORE RALLY

11 giugno Motorsport 2C: «9. Rally Provincia di Caserta» - **rinvio**

18 giugno Scuderia Imperia Corse: «1. Rally Sprint del Riso» - **annullato**

RIEPILOGO CALENDARIO CSAI MESE DI GIUGNO 1995 AGGIORNAMENTI

3-4 GIUGNO

Scuderia Imperia Corse: 1. Rallysprint del Riso» - **rinvio al 18 giugno**
San Damiano Rally Club (At): «4. Rallysprint Grignolino» - sprint - **rinvio dal 23 aprile**

4 GIUGNO

Italian Promotor Sport (Ar): «4. Trofeo Castelli Aretini» - Regolarità autostoriche - **dal 7 maggio**

Sport Club Maggiore (No): gare velocità su terra su pista Pragiariolo - **assegnata la validità di Campionato Italiano**

Team Padova Cross: gare velocità su terra su pista di Torrano (Pc) - **in precedenza la gara doveva disputarsi sulla pista Campodoro**

Biesse corse: «4. Slalom Comune di Vallio Terme (Rs)» - **la gara non è più valida per la Coppa Csaì 2. Zona**

Scuderia Valpocevera: «7. Slalom Ferriere/Boasi (Ge)» - **dal 2 luglio**

Scuderia Valpocevera: «5. Slalom di Cosola (Al)» - **rinvio al 2 luglio**

Scuderia del Grifone: Formula Rally W. Rondano a Moncalvo - gara a inviti - **rinvio al 2 luglio**

10-11 GIUGNO

Rally Club Millesimo (Sv) - «15. Rally Valli del Bormida» - Coppa Italia 2. Zona - **rinvio al 17.18 giugno**

11 GIUGNO

Team Paliké (Pa): «1. Salita del Castello» - Velocità in Salita - km 8 - **rinvio**

Motorsport Caserta Corse: «9. Rally Provincia di Caserta» - Coppa Italia 6. Zona - **rinvio**

Pol. Autocross Formula 3 (Ch): Gare velocità su terra riservate su pista Monteodorisio - **rinvio al 18 giugno**

Pinerolo Sport (To): 6. Coppa Città di Torino - Campionato Italiano Elettrosolari - Trofeo Csaì - Coppa Csaì - **rinvio**

Supergara: «28. Susa/Moncesio (To)» - Campionato Italiano Slalom - **rinvio**

Scuderia Alberti: «3. Slalom Collegio/Penice (Pv)» - Coppa Csaì 2. Zona - **rinvio al 16 luglio**

Scuderia Fata Morgana Corse: «Slalom Città di Palizzi (Rc)» - **rinvio al 18 giugno**

Gecar: «11. Slalom Sesta Godano/Passo Ra-

strello (Sp)» - **anticipato al 28 maggio**
Nuovo Team Livorno: «4. Slalom Limite/Castra (Fi)» - Coppa Csaì 3. Zona - **rinvio**

17-18 GIUGNO

C.P. Motorsport: «2. Rally di Sperlonga/Riviera d'Ulisse» - Coppa Italia 6. Zona - **dal 6.7 maggio con cambio organizzatore da Trappers Club Latina a C.P. Motorsport**

Trieste Racing Club: 2. Trofeo Alpe Adria - Regolarità Autostoriche - **dal 30 aprile/1. maggio**

Trieste Racing Club: «2. Trieste/Opicina» - Regolarità Autostoriche - **anticipato al 30 aprile/1. maggio**

F.A.M.S. (RSM): «2. Endurance 4x4 del Titano» - Campionato Italiano Tout Terrain Fuoristrada - Trofeo e Coppe Endurance - **dal 1.2 luglio**

18 GIUGNO

Autodromo Lombardore C.A.L.T.: «Trofeo Giulia Autostoriche» - **nuova iscrizione**
Scuderia Imperia Corse: «1. Rallysprint del Riso» - **annullato**

Staff 99 (Pa): «Cronoscalata Montepellegrino» - Autostoriche Velocità In Salita - **dal 17 settembre**

Moto Club Canguro: «8. Slalom dei Giganti (Ag)» - **rinvio**

Promotions&Services: «2. Slalom della Colma (Co)» - **dal 20 maggio**

24-25 GIUGNO

A.S. Sport Club: «Roma Formula Rally Cecchignola (Rm)» - **dal 30 aprile**
25 giugno

A.S. Crossodromo La Piana: «2. Formula Rally Franciacorta (Bs)» - **dal 23 aprile**
30 giugno.2 luglio

Scuderia Abruzzo Corse (Pe): «Rally d'Abruzzo» - Campionato Europeo C5 - Campionato Italiano Assoluto - **rinvio al 15.17 settembre**

Scuderia del Grifone (Ge): «16. Rally Internazionale Della Lanterna» - Campionato Italiano Assoluto - **annullato**

Il Presidente della Csaì Alberto Maria Librizzi, il Presidente Onorario Fabrizio Serena di Lapigio, i componenti del comitato esecutivo, del consiglio sportivo nazionale, la segreteria, la Csaì tutta esprimono il loro profondo cordoglio per la scomparsa della Signora Elisa Cutinelli Rendina in Solimena, madre di Francesco Solimena, Vice-presidente della Csaì.



ANTEPRIMA
NUOVE MEDIE FIAT

Bravo Brava

Ecco le attesissime eredi della Tipo. Ricche di personalità, sembrano destinate a premiare il gran lavoro dei tecnici della Casa torinese

DIEGO FORTI





Bravi!

Belle e moderne nelle linee e nelle soluzioni tecnologiche le due ultime proposte Fiat hanno i giusti numeri per sfondare

L'attesa era grande e, fortunatamente non è andata delusa. La media di Casa Fiat, incaricata di sostituire a breve termine la Tipo, a giudicare dalle prime foto è davvero riuscita. Una vettura, insomma, con le carte in regola per piacere. Verrà, o meglio, verranno commercia-

lizzate a partire da settembre. Infatti, sono previste due versioni, derivanti però da un'unica matrice. Si potrà scegliere tra una due volumi, tre porte battezzata Bravo, e una due volumi e mezzo chiamata, invece, Brava con carrozzeria a 5 porte. Dal punto di vista funzionale si è puntato a soddisfare le esigenze di una utenza decisamente vasta. Anche per quello che riguarda le dotazioni e i livelli di allestimento le nuove vetture sono annunciate di alto livello, quanto meno relativamente al segmento in cui Bravo e Brava andranno ad inserirsi.

MOTORI. Novità anche sotto il profilo dei motori, con i modernissimi 16 valvole modulari (prodotti nello stabilimento di Termoli) destinati a farla da padroni nel settore «benzina». In listino, oltre ai propulsori benzina (si potrà scegliere tra quattro differenti opzioni), sono inseriti anche due diesel. Le cilindrata previste risultano quelle classiche della gamma Fiat per questo segmento di autovetture. Si va infatti dai 1400 cc, ai 2000 cc.

DIMENSIONI. Già comunicate anche le dimensioni dei due modelli: i 4,02 metri di lunghezza della tre porte diventano 4,18 metri sulla 5 porte, mentre le due larghezze sono, rispettivamente: 1,75 metri contro 1,74 metri. ■



Caffi vince in Spagna con la Opel

A nove anni dalla sua ultima vittoria Alex Caffi ha colto una stupenda affermazione nella gara del Superturismo spagnolo svoltasi domenica a Jarama. Il bresciano ha vinto al volante di una Opel Vectra del team Berselli. Nell'altra corsa si è imposto il belga Eric Van De Poele con una Nissan Primera.

■ **PECHINO.** Dopo Zhuhai avanza a passo spedito la realizzazione di un nuovo tracciato cinese destinato ad ospitare competizioni di alto livello, quello di Pechino. Sarà costituito da un tracciato stradale lungo cinque chilometri ricavato all'interno di un ovale (con bankers tipo Indy) di tremila settecento metri. La pista è di matrice tedesca poiché il progetto è della società Schiegl & Spieckermann, mentre alla realizzazione provvederà una società mista di cui, nel capitale tedesco, entra anche Klaus Steinmetz, noto ex-pilota Abarth e ora rappresentante dell'Alfa Romeo in seno al Dtm.

Rinland tecnico di Rosberg

Dopo aver abbandonato il team Forti, il tecnico argentino Sergio Rinland è stato ingaggiato dalla squadra dell'ex campione del mondo di F.1 Keke Rosberg, che schiera due Opel Calibra nel Dtm.

■ **BOUCHUT.** Dopo aver preso parte alle prime prove del Campionato Internazionale di F. 3000 al volante di una Lola T 95/50 del team Danielson, Christophe Bouchet si è accordato con la squadra francese per gareggiare nelle restanti gare della serie al fianco di Jerome Policand. In un primo momento l'accordo con l'equipe prevedeva la partecipazione a due sole gare.

■ **GILBERT-SCOTT.** Si allargano gli orizzonti per il britannico Andrew Gilbert-Scott che, oltre ad essere uno dei maggiori protagonisti della F. 3000 giapponese, correrà anche per il team Manzaspeed nel turismo nipponico.

■ **UNSER.** Robby Unser, figlio di Bobby, tre volte vincitore di Indy, farà il suo debutto alla 24 Ore di Le Mans al volante della Callaway Corvette che sarà guidata anche da Fabrizio Bertaglia e Frank Jelinski.



PHOTO

SARA' A IMOLA CON LA 318 IS DI SCHNITZER

Winkelhock in Bmw nel SuperT

S mokin' Jo» sarà l'ospite d'onore a Imola. Il quarto appuntamento del Superturismo verrà dunque nobilitato dalla presenza di Joachim Winkelhock (nella foto). Il campione tedesco, alla guida della Bmw 318is Schnitzer che usa normalmente nel Superturismo tedesco ha il compito di verificare la competitività delle vetture italiane preparate dalla CiBiEmme (da dire che domenica a Zeltweg Jo ha distrutto la sua vettura in un incidente su strada). La stessa missione che l'Alfa ha affidato a Tarquini in Gran Bretagna. «Sono stato io — chiarisce il direttore sportivo della Bmw Italia, Umberto Grano — a sollecitare la venuta di Jo, perché voglio rendermi effettivamente conto del livello delle due 318is che la CiBiEmme affida a Morbidelli

e Naspetti. A Monza ho discusso della cosa col direttore della Bmw M, Adolf Prommesberger e col presidente della Bmw Italia, Gabriele Falco. Entrambi hanno convenuto che fosse un esperimento da fare e la scelta è caduta su Winkelhock perché usa le gomme Yokohama co-

me noi». Cosa vi aspettate da questa verifica? «Personalmente auspico di vedere l'auto di Winkelhock in grado di competere con i migliori, proprio come avviene in Germania. E se sarà così, visto che non reputo i nostri due piloti inferiori a Jo, vorrà dire che Peter Wyss, direttore tec-

nico della CiBiEmme, ha fatto delle scelte sbagliate». E quali conseguenze ci saranno? «Per il momento non voglio lanciare accuse ma se Winkelhock dovesse rifilare un secondo a Morbidelli e Naspetti, sarò costretto a prendere provvedimenti».

Fabio Ravaoli

MARIO VOLUTO DALLA PORSCHE A LE MANS Andretti con Courage

Mario Andretti alla 24 Ore di Le Mans per... il rotto della cuffia. Sarà in squadra con Wollek ed Helary sulla Courage C34-Porsche. La firma dell'accordo fra Piedone e il costruttore francese dovrebbe essere apposta proprio mentre Autosprint va in macchina, ma è già data per scontata. Dietro tutta l'operazione c'è naturalmente la Porsche, che ha creato le «condizioni favorevoli» per questo accordo. La Casa tedesca doveva infatti già puntare con Mario in modo diretto alla 24 Ore, prima di affidarsi — per i motivi ormai ben noti — a un programma «privato», con i team Kremer e Courage, appunto. Mario è così atteso a metà di questa settimana a Le Mans, per un test di adattamento con la C34 sul circuito Bugatti.

DOPO I PRIMI TEST AL PAUL RICARD

Ok la Jota per Le Mans

Malgrado non si siano concretizzate le trattative con Andrea De Cesaris, procede senza problemi il programma del team Aim diretto a schierare una Lamborghini Jota alla 24 Ore di

Le Mans. La vettura italiana ha svolto i primi test al Paul Ricard, nella foto sotto, sotto gli occhi attenti di Gerard Larrousse, che ha affiancato l'Amos International Motorsport nella gestione del pro-

getto. Per quanto riguarda i piloti, oltre al britannico Nuttall, potrebbe essere impiegato un driver francese. Nel frattempo la Lamborghini sarà sottoposta ad un'ulteriore serie di modifiche.



CUOR DI LEONE



Mansell è ricomparso in... cravatta a fianco della McLaren Mp4/10 per lanciare, assieme all'attrice Stephanie Powers, la Racy Ladies II, una competizione femminile il cui ricavato sarà devoluto a scopo benefico

Bugatti Eb 110 obiettivo Imsa

In occasione della gara a Watkins Glen prevista per il 25 giugno, una Bugatti Eb 110 Sport Competition potrebbe fare il suo ingresso nella serie Imsa. La vettura è il risultato degli sforzi operati dal Monaco Racing Team; l'iniziativa fa capo all'imprenditore monegasco Gildo Pallanca Pastor, che potrebbe schierare come pilota il francese Patrick Tambay, intenzionato a fare il suo ritorno nell'automobilismo attivo, dopo la fine del rapporto che lo legava al team Larrousse in veste di socio.

ASSIEME AD ALCUNI SUOI EX-ALLIEVI

Morrogh ospite Ferrari

Oltre ad «allevare» talenti, Henry Morrogh provvede anche ad avvicinare i suoi ex allievi ai grandi miti dell'automobilismo da corsa. La scorsa settimana Omar Bettin, Adriano Legnaro, Giorgio Vinella, Claudio Ploner e Omar Galeffi in compagnia dello stesso Morrogh hanno infatti visitato la Ferrari, invitati dal presidente Luca di Montezemolo. Una bella occasione per posare accanto alla vettura di Alesi.



PIT-LANE

Ad un mese dal terribile crash di Road Atlanta,

Fabrizio Barbazza è ormai sulla via del completo recupero

CESARE MARIA MANNUCCI

Procede a ritmo spedito il recupero funzionale di Fabrizio Barbazza. Mentre Autosprint è in edicola, il pilota monzese si è trasferito da Savana ad Indianapolis, dove trascorrerà tre settimane nel reparto per la rieducazione della mobilità, al Methodist Ospital. Fabrizio è comunque ormai del tutto indipendente. Cammina, può uscire, vedere gli amici. La sera prima di lasciare l'ospedale di Savana, l'ha trascorsa a casa del console italiano, che lo ha seguito sin dal primo momento del suo ricovero. «Sto molte bene — dice Barbazza — il peggio è decisamente passato. Dell'incidente non rammento nulla. Tutti i miei ricordi si fermano a sabato. Sono andato a cena con la mia squadra, poi è come se mi fossi svegliato all'ospedale. Quando ho visto le foto dell'incidente su Autosprint, mi sono ricordato un poco dell'andamento del circuito di Atlanta, ma dell'incidente, proprio nulla. Se non fosse per l'operazione che ho subito al braccio, direi che è successo a qualcuno d'altro. In televisione ancora non ho visto le immagini del crash. Credo che per questo dovrò aspettare ancora qualche mese. Adesso mi trasferisco a Indianapolis. I medici sono piacevolmente sorpresi dei miei tempi di recupero. L'unica cosa in cui devo migliorare è la memoria corta, soprattutto quando parlo in inglese. È solo una questione di "ginnastica" mentale. Con Jere-



ORSI

my Dale ci siamo sentiti al telefono. Ci siamo fatti gli auguri. Dell'incidente non ne abbiamo parlato, in quanto lui sta ancora

Tornerò a gareggiare non appena sarò pronto per guidare una vettura da corsa!

soffrendo. Volevo andare a Le Mans per vedere cosa combina l'Euromotorsport con la "mia" Ferrari, ma i medici di Indianapolis non mi hanno dato il permesso. L'estate la passerò in vacanza. Non voglio andare su un circuito a fare lo spettatore. Quando sarò pronto per guidare una vettura da competizione, allora tornerò. Considerando i tempi di recupero, questo potrebbe accadere nelle ultime due prove di campionato Imsa a Phoenix e New Orleans».

Magny-Cours ricorda Ayrton Senna

Anche il circuito di Magny-Cours si è attivato per ricordare la figura di Ayrton Senna, all'indomani del 1. anniversario della sua scomparsa. La sala conferenze del circuito francese è stata infatti dedicata alla memoria del grande campione brasiliano, che proprio a Magny Cours festeggiò nel '93 la partecipazione al suo 150. Gp nella massima formula.

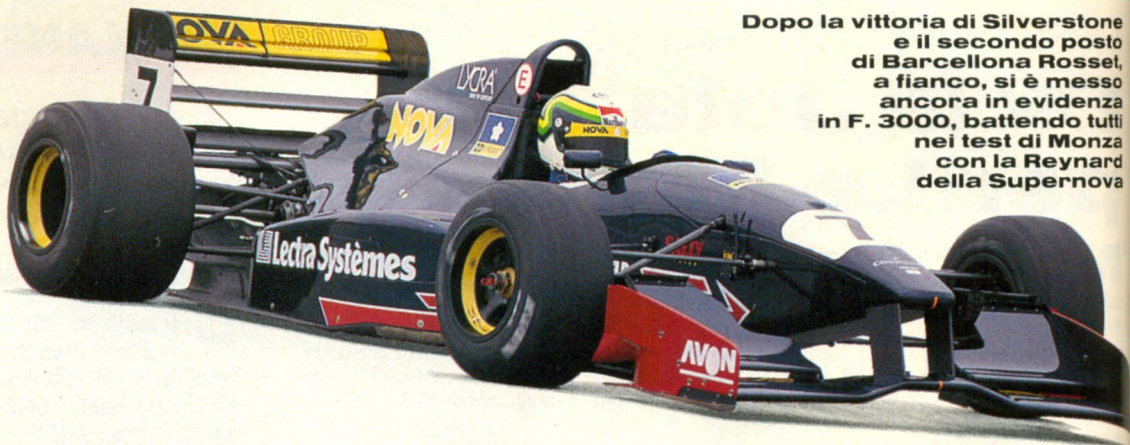
■ **F. 1 ALLE CASCINE.** Oltre 50 monoposto di F. 1 di ieri e oggi prenderanno parte alla rievocazione che avrà luogo nei giorni 17 e 18 giugno a Firenze sul circuito ricavato all'interno del Parco delle Cascine. Le vetture, provenienti dalle collezioni di molti appassionati, daranno vita ad un'interessante parata dimostrativa, con la presenza di alcuni ex-piloti che le condussero in gara.

■ **MOSCATELLI.** Riccardo Moscatelli e l'Assosport di Venturelli, dopo le prime 3 prove, hanno deciso consensualmente di sospendere la collaborazione nel campionato di F. 2000. Moscatelli ha in corso trattative per disputare alcune gare in F. 3.

■ **SPORT E CULTURA.** Quante... insidie culturali nell'ultimo raduno del Club Porsche a Modena, in occasione del passaggio della 1000 Miglia storica. Oltre a effettuare una prova di regolarità, i partecipanti hanno infatti dovuto rispondere anche a un questionario con domande di contenuto storico e culturale sulla città di Modena e di carattere sportivo sull'attività agonistica della Porsche, passata e presente. Alla fine ha vinto l'equipaggio capitanato da Vanni Bottini.

■ **DOIMO.** Dopo aver debuttato in F. 1 a Montecarlo sulle Minardi, la Doimo, azienda veneta impegnata nel settore dell'arredamento, assicurerà il proprio appoggio anche a Danilo Rossi, che gareggia nella F. 3 tricolore con una Dallara 395-Fiat del team Est Euro-soviet.

■ **LUTTO.** Francesco Solimena, vice presidente della Csaì, ha avuto la sventura di perdere la madre Elisa. Il direttore e la redazione di Autosprint porgono alla famiglia Solimena le più sentite condoglianze.



Dopo la vittoria di Silverstone e il secondo posto di Barcellona Rosset, a fianco, si è messo ancora in evidenza in F. 3000, battendo tutti nei test di Monza con la Reynard della Supernova

Il team SuperNova ha brillantemente confermato la sua leadership nel Campionato Internazionale di F. 3000 facendo segnare il miglior tempo assoluto nel corso dei due giorni di test svolti la scorsa settimana sul circuito di Monza. Il brasiliano Ricardo Rosset, tuttora al comando della classifica provvisoria in coabitazione con il suo compagno di squadra Vincenzo Sospiri, ha fatto segnare un tempo di 1'33"89, staccando tutti i suoi più immediati antagonisti. Rosset ha svolto soprattutto collaudi di motore, mentre Sospiri (che martedì mattina non ha girato) si è concentrato sulla sperimentazione di alcune soluzioni aerodinamiche. La differenza di prestazioni tra i due non può quindi essere considerata indicativa. Tra le sorprese emerse nelle due giornate di prove monzesi, va segnalato il secondo miglior tempo dello svedese Kenny Brack, che ha preceduto il suo compagno di squadra Marcos Gueiros. Le Reynard della Magdwick si sono adattate a meraviglia alle caratteristiche dell'auto-dromo brianzolo, esaltando la configurazione aerodinamica dalle monoposto del team inglese. Note molto positive anche per Christian Pescatori della Durango e

SUPERNOVA OK NEI TEST DI F. 3000

Rosset poleman a Monza

Fabrizio De Simone con la vettura della Mythos. I due giovani piloti, pur non cercando a tutti i costi il «tempone», hanno badato a speri-

mentare alcune soluzioni di messa a punto, entrando senza problemi nella «top five». Chi ha un po' deluso è stato McNish, con la Rey-

nard del Paul Stewart Racing, dal quale ci si aspettava una prestazione ben più brillante. Piuttosto incolore anche il francese Guillaume Gomez con la vettura della Dams, mentre il brasiliano Campos è stato rallentato da una serie di problemi ai silenziatori che gli hanno addirittura impedito di provare nella prima giornata. Per i vari team la mente è ora rivolta alla prossima prova del Campionato, in programma sul tortuoso circuito cittadino di Pau il prossimo 5 giugno. Proprio a Pau lo scorso anno Vincenzo Sospiri fu autore di una gara maiuscola, piazzandosi poi 2. in scia a De Ferran...

SORPRENDE BRACK

PILOTA	(TELAIO-MOTORE-TEAM)	TEMPO
1. Rosset	(Reynard 95D-Cosworth-SuperNova)	1'33"89
2. Brack	(Reynard 95D-Zytek-Magdwick)	1'34"81
3. Gueiros	(Reynard 95D-Zytek-Magdwick)	1'34"84
4. Pescatori	(Reynard 95D-Cosworth-Durango)	1'34"98
5. De Simone	(Reynard 95D-Zytek-Mythos)	1'35"48
6. McNish	(Reynard 95D-Cosworth-Psr)	1'35"50
7. Sospiri	(Reynard 95D-Cosworth-SuperNova)	1'35"50
8. Campos	(Lola T95/50-Cosworth-Draco)	1'35"51
9. Tineau	(Reynard 95D-Zytek-Mythos)	1'35"96
10. Van Hool	(Reynard 95D-Zytek-Astromega)	1'36"29
11. Gomez	(Reynard 95D-Cosworth-Dams)	1'37"00
12. Formato	(Reynard 95D-Cosworth-Durango)	1'37"47

POTREBBE DISPUTARE UNA CORSA CON LA 155 V6 TI NELL'ITC

Couceiro spera nell'Alfa

Per il giovane portoghese Pedro Couceiro, tuttora impegnato nel campionato tedesco di F. 3, nella foto, l'annata agonistica si presenta particolarmente intensa e ricca di stimoli. Il 25 enne pilota, che gareggia al volante di una Dallara 395-Fiat, è in contatto con Giorgio Pianta in vista di un suo possibile impiego in una delle

prossime prove dell'Itc, la nuova serie internazionale

cui prendono parte le vetture impegnate nel Dtm. Il boss

dell'Alfa Corse gli avrebbe infatti promesso una 155 V6 Ti per una gara a patto che il giovane pilota del team Marko riesca ad ottenere almeno una vittoria in F. 3.



ISCRITTA IN FRANCIA DALLA ROC

Per Sourd c'è un'Audi 80

Arriva l'Audi nel Supertourismo francese. A confermare le voci di un rientro, sia pur in forma semi-ufficiale, della Casa di Ingolstadt nella serie transalpina, la Federazione Francese ha ricevuto una domanda d'iscrizione dalla Roc Competition che riguarda Marc Sourd e un'Audi 80 Quattro. Il team manager Fred Stalder, che prepara le due A4 ufficiali di Biela e della Vidali nell'analogo campionato

tedesco, ha ottenuto una vettura del '94 in prestito dall'Audi Sport, mentre Sourd, che è stato campione francese della specialità nel '92 proprio con l'Audi 80, ha ricevuto un sostanzioso aiuto in denaro dal Ministero della Gioventù e dello Sport. Il binomio potrebbe esordire a Charade l'11 giugno. Particolare curioso: Sourd non avrà lo status di pilota ufficiale, perché la Vag (associazione dei concessionari fran-

cesi del gruppo Vw-Audi-Seat-Opel) non supporterà il programma, ma neppure potrà iscriversi al Criterium degli «Indipendenti», il cui regolamento obbliga i piloti a essere gommati Michelin. Lui, invece, userà le Dunlop. Il 49enne pilota è uno dei più esperti protagonisti di vetture a ruote coperte. Nella sua carriera ha infatti gareggiato anche nel Mondiale Prototipi e nell'Eurosalia.

CONTESTATA LA GARA D1 A MAGNY-COURS

Supertourisme contrario all'Irc

Uniti contro la Classe 1. È questo lo slogan con cui Hugues De Chaunac e Jean-Pierre Jabouille stanno combattendo una feroce battaglia contro la prova dell'Irc, la serie internazionale per vetture Turismo 2.5 litri, che, dovrebbe svolgersi a Magny-Cours il 3 settembre. Originariamente la manifestazione avrebbe dovuto aver luogo il 6 agosto, ma nell'ultimo rimaneggiamento del calendario quella data è stata assegnata alla prova dell'Estoril, posponendo a settembre Magny-Cours. De Chaunac e Jabouille sostengono ora che la nuova data nuocerebbe alla concomitante prova di Albi del Supertourisme francese. Ufficialmente verrà proposto a Fia e Itr di porporre ulteriormente Magny-Cours all'8 ottobre, ma De Chaunac (manager del team Oreca che fa correre la Bmw ufficiale di Yvan Muller) e Jabouille (capo di Peugeot Sport), stanno esercitando forti pressioni sulla Federazione Francese perché la manifestazione sia annullata. «Non abbiamo bisogno della Classe 1 — ha dichiarato De Chaunac —. Ospitare una manifestazione sarebbe un errore, perché rischieremo di svaloriare il Supertourisme». È molto probabile che De Chaunac riesca nel suo intento, perché la sua posizione di forza all'interno della Federazio-

ne è notevole, visto che egli è anche presidente della commissione Costruttori che supporta finanziariamente il Supertourisme e, da poco, è

stato nominato promoter della F.3 transalpina. Un ruolo «strategico» che potrebbe rivelarsi determinante...



APERTO AL PUBBLICO A DIDCOT

Un museo per la Williams

Sono poche le Case impegnate in F.1 a poter vantare l'esistenza di un vero e proprio museo contenente alcuni tra i più famosi esemplari delle proprie vetture. Ancora meno sono le squadre che garantiscono regolarmente l'accesso a comitive di visitatori e a gruppi di tifosi. La Williams è tra queste. Il team di Didcot mette infatti a disposizione il proprio Centro Conferenze per ospitare una stupenda collezione di monoposto, nella foto, tutte rigorosamente siglate Fw... Una stuzzicante opportunità per chi si trova a passare nella regione dell'Oxfordshire!

PADDOCK

Prosegue l'impegno in SuperT dell'Omega con iniziative per avvicinare un maggior numero di tifosi a questo tipo di gare

MARIO DONNINI

Atre anni dall'inizio del suo impegno nel Supertourismo, la Omega continua a proporsi come uno dei punti di forza della serie italiana. La sua azione, tuttavia, non si limita al semplice ruolo di sponsor, ma concentra le proprie energie verso una serie di iniziative capaci di promuovere ulteriormente l'immagine del campionato. Ne parliamo con Pierodolfo Sequenza, responsabile generale dell'Omega Italia.

«Tutto è iniziato nel '93, quando decidemmo di appoggiare il Supertourismo proprio perché, al contrario della F. 1, rappresenta una categoria molto vicina alla gente. Si tratta infatti di un terreno in cui vige un perfetto equilibrio tra spettacolo, prestazioni e sicurezza. Non solo: l'importanza del mezzo va di pari passo al cuore e alla generosità del singolo pilota».

L'originalità della vostra azione è stata proprio quella di interpretare in chiave attiva il ruolo di sponsor...

«Certo, ci siamo mossi concretamente con alcune iniziative dirette ad accrescere l'interesse della gente per questo tipo di gare. Dopo l'istituzione dello "Challenge Emozione" è ora la volta del gioco a pronostici "Telefona e vinci", lanciato in collaborazione con Telemontecarlo. Come noto, si tratta di telefonare (al numero 144-881918 n.d.r.) e fornire i nomi dei possibili vincitori delle prossime due gare di campionato. I premi in palio sono sostanziosi: chi indovina il nome di uno dei vincitori partecipa ad un sorteggio che ha in palio l'assegnazione di due cronografi automatici Omega Speedmaster del valore di circa due milioni di lire. Un altro cronografo viene quindi sorteggiato tra tutti coloro che hanno partecipato al gioco senza indovinare».

— Anche i 200 biglietti omaggio per una prova della serie rappresentano un incentivo tutt'altro che disprezzabile...

«Infatti chiamando al nostro numero viene fornito un ulteriore recapito al quale fornire le proprie generalità, al fine di ottenere un biglietto gratuito che permette di assistere ad una prova della serie».



STUDIO COLOMBO

Pierodolfo Sequenza, sopra, è uno degli artefici dell'impegno dalla Omega nel SuperT in supporto alla Salerno Corse

Al fine di promuovere l'immagine della serie si punta molto sul gioco telefonico a pronostici

— È possibile tracciare un primo bilancio di questa iniziativa?

«Il concorso "Telefona e vinci" è partito dopo la gara di Misano e siamo molto ottimisti sulle sue potenzialità promozionali. Lo scopo non è solo quello di propagandare il nostro marchio, ma anche il nome e l'immagine del SuperT. Proprio sotto tale punto di vista mi auguro che l'anno prossimo il campionato possa "crescere" ulteriormente, magari con l'ingresso di altre importanti Case automobilistiche, sull'esempio di quanto accade in Inghilterra nel Btcc».

FORMULA INDY

500 MIGLIA

VILLENEUVE NELL' *Olim*

Con una corsa spettacolare, e grazie anche alle perfette scelte del suo team, il giovane canadese vince una drammatica edizione di Indianapolis entrando così nella leggenda

CESARE MARIA MANNUCCI

INDIANAPOLIS — Il nome del pilota che ha deciso il risultato della 500 Miglia di Indianapolis? Don Baley, ovvero l'incompetente che guidava la pace car, e che con le sue esitazioni, ha condizionato il risultato di una corsa confusa come non mai. Vince Jacques Villeneuve, protagonista di una prova leggendaria, entrando di diritto a soli ventiquattro anni, nella storia della corsa. Terrificante il suo rendimento a Indianapolis. Secondo nel '94, primo oggi. Villeneuve ha sempre avuto la situazione sotto controllo, anche quando, a causa di un malinteso con la pace car, si era ritrovato penalizzato di ben due giri. In quel momento il canadese non ha mai mollato, buttandosi a testa bassa nei doppiaggi e ri-

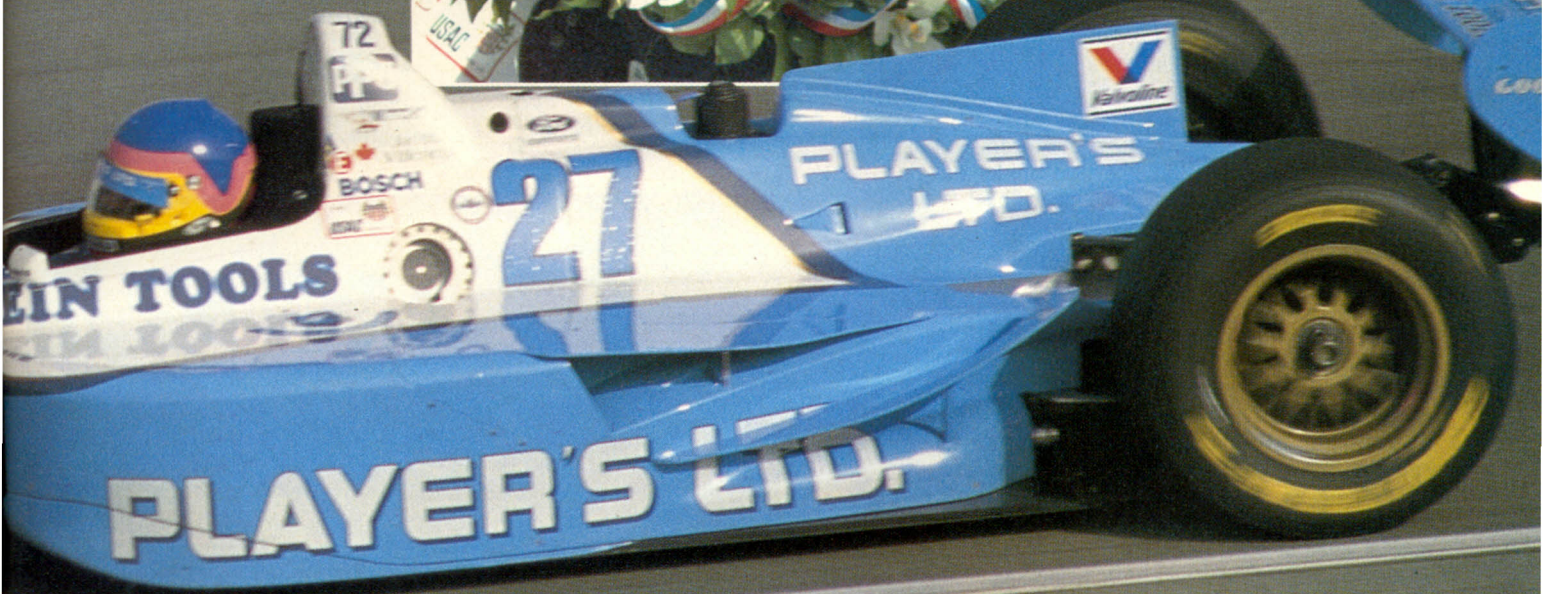
Jacques Villeneuve in azione sul catino dell'Indiana con la Reynard-Ford del team Green; il 24enne canadese, figlio dell'indimenticabile Gilles, è tra i più giovani vincitori della leggendaria Indy 500



VE
po



EMPICS



guadagnando anche preziosi secondi ad ogni pit stop, grazie ad una squadra eccezionale nell'eseguire rifornimento e cambio gomme, nettamente la più abile in tutta la corsia dei box. Con questa vittoria, Villeneuve non è solo tra i più giovani vincitori nella storia della 500 Miglia di Indianapolis, ma ha dimostrato di essere pronto per qualunque sfida, giustificando l'interesse paranoico che le maggiori squadre di F.1 hanno dimostrato nei suoi confronti. Ci piace pensare che il grande Gilles si stia esaltando vedendo le prodezze in pista di suo figlio. Quando a dieci giri dalla fine, Villeneuve si è trovato a giocarsi la gara con Goodyear, ha dimostrato tutta la sua maturità. Sebbene in quel momento la sua vettura fosse meno performante della Reynard-Honda gommata Firestone di Goodyear, Villeneuve era pronto a tutto negli ultimi infuocati giri, e siamo sicuri che sarebbe riuscito a vincere anche senza il malinteso tra Goodyear e la pace car che ha eliminato il pilota del team Tasman dalla lotta per la vittoria, dando poi il via ad una serie di polemiche infuocate. Senza mezzi termini, Scott Goodyear, la Honda e il team Tasman hanno detto di considerarsi come «scippati» della vittoria. Sotto quest'ottica è da capire l'ostinazione di Goodyear nel continuare a girare anche quando ad ogni passaggio i commissari gli sventolavano le bandiere nere. Se si fosse fermato subito, Goodyear avrebbe terminato al settimo posto. Così facendo, invece, ha concluso quattordicesimo, con una posizione che non rende certo onore alla sua grande corsa. Quello che è successo al momento dell'ultima ripartenza ha così diviso la numerosa folla di Indianapolis in due gruppi. Da un lato chi accusa Goodyear di essere stato troppo irruento, riaccelerando quando ancora la pace car era in pista; dall'altro chi vede nell'indecisione di chi si trovava al volante della pace-car, la causa principale che ha poi impedito a Goodyear di lottare negli ultimi giri, testa a testa con Villeneuve. Noi crediamo che la verità stia nel mezzo. Che il pilota della pace car fosse un disastro, lo aveva già dimostrato con Villeneuve nelle fasi iniziali della gara. Goodyear da parte sua ha un po' troppo anticipato i tempi, forse perché innervosito dal fatto di avere un mastino come Villeneuve alle sue spalle. Alla fine si è anche parlato di reclamo, di proteste ufficiali. Tutto tempo perso. La storia di Indianapolis è piena di episodi poco chiari, e quello che è successo non fa altro che allungare una incresciosa lista. Corsa ancora maledetta per la famiglia Andretti. Michael sembrava il vincitore annunciato. Si trovava al comando con grande autorevolezza, quando a causa di un malinteso con Gugelmin, ha toccato il muro rompendo la sospensione. Giornata «storica» per l'automobilismo italiano, con ben due piloti, entrambi a punti. A Indianapolis non era mai successo. Fabi ha terminato all'ottavo posto, recriminando per due penalizzazioni subite per velocità eccessiva ai box. Zamperdi ha dimostrato una grande visione tattica, gestendo al meglio tutte le fasi della corsa

anche quando, davanti a lui, era un susseguirsi di vetture contro il muro. Al suo debutto a Indy ha concluso undicesimo al volante di una vecchia Lola. Di più era impossibile chiedergli. Ci sono stati i soliti incidenti, alcuni tremendi, come quello che ha coinvolto Stan Fox, ed altri fortunatamente meno drammatici. Evidentemente l'emozione di trovarsi in testa a Indianapolis ha giocato un brutto scherzo a Vasser, così come Pruett, sempre perfetto nelle prime cinque gare di campionato, ha buttato al vento una possibile vittoria, sbattendo anche lui rovinosamente. Come preventivato sono subito scomparse di scena le vetture di Brayton e Luyendyck. In corsa il motore Menard ha dimostrato tutti i suoi limiti progettativi, ma il facoltoso manager americano ha già deciso che ci riproverà il prossimo anno. È stata comunque la gara dei nomi nuovi. Dalla Honda, che al di là del risultato, ha dimostrato di aver realizzato forse il miglior motore oggi presente in F. Indy, a Christian Fittipaldi, che con un secondo posto finale ha mitigato in parte la delusione dei brasiliani per l'assenza del grande Emerson. L'unico che se la ride è stato così solo Villeneuve, che di fronte alle situazioni più complesse e difficili, risponde sempre con una tranquillità a dir poco stupefacente. Così come suo padre a Montecarlo e a Jarama quattordici anni fa, Jacques Villeneuve ha dimostrato tutto il suo talento. A Gilles una vittoria così sarebbe piaciuta. ■

A lato, le 33 vetture al via della 500 Miglia di Indianapolis affrontano la prima curva con Scott Goodyear che guida il gruppo: col canadese, la Honda è andata vicino al successo. Sotto, Christian Fittipaldi, uno dei rookie della corsa, ha conquistato un eccellente secondo posto con una prestazione formidabile. In basso, Michael Andretti durante un «pit stop»: è stato costretto al ritiro nel corso del 77. dei 200 giri in programma a causa di un urto contro il muretto mentre era al comando. Nell'altra pagina, lo svedese Johansson insieme alla moglie, prima del via



fotografieEMPICS





LA CRONACA □ NELLE ULTIME FASI DI GARA

Goodyear ...go and stop

Mentre è in testa, il canadese supera la pace car ancora sul circuito. Subito scatta una penalty ma Scott la ignora e continua: si vede così infliggere ben quattro giri di penalizzazione

INDIANAPOLIS — Condizioni climatiche ideali al momento del via. In virtù della migliore accelerazione del suo motore, Goodyear va subito al comando davanti a Luyendyck, Andretti, Brayton, Gugelmin e Villeneuve. Alla terza curva si verifica un terribile incidente che coinvolge Carlos Guerrero, De Ferran, Stan Fox, Lyn St James, Eric Bachelart e Cheever. A provocare la carambola è Fox a cui cede probabilmente la sospensione: la sua vettura colpisce violentemente quella di Cheever, seminando il panico

PHOTO4



alle sue spalle. Fox è gravemente ferito e viene operato subito alla testa. La gara riparte al 10. giro con Luyendyck sempre al comando, ma al 16. passaggio, approfittando del doppiaggio di Herta, Andretti passa al comando. Sette giri dopo anche Goodyear sorpassa Luyendyck; l'olandese si ferma ai box ma ha problemi a ripartire per noie all'alimentazione. Al 32. giro iniziano i rifornimenti e al 36. entra nuovamente la pace-car per permettere ai commissari di pulire la pista. Si verifica un malinteso tra chi guida la «pace-car» e Villeneuve, che la sorpassa. Il canadese viene richiamato ai box con una penalizzazione che gli costa due giri. Andretti comanda sempre la gara con 10" di vantaggio su Goodyear e Ribeiro. Seguono poi Gugelmin, Johansson e Sullivan. Penalizzazione per Ribeiro per velocità eccessiva ai box. Si ritira Lazier per noie di alimentazione. Al 77. passaggio si ritira Andretti. Il pilota di Carl Haas comanda agevolmente la gara, ma sorpassando Gugelmin è tratto d'inganno dal brasiliano che rallenta improvvisamente per rientrare ai box. An-



PHOTO4

Ecco, nella foto grande, l'agghiacciante immagine di Stan Fox: la monoposto sta letteralmente volando, le gambe del pilota sono fuori da ciò che resta della vettura. Col numero 14 si riconosce Cheever, uno dei 6 coinvolti nel terribile incidente del primo giro. Il pilota americano, a sinistra, ha constatato di persona le condizioni dello sfortunato Fox: eccolo, a destra, mentre osserva i soccorsi che lo stanno portando via



fotografieEMPICS

◀ dretti tocca il muretto rompendo la sospensione posteriore destra. Tre giri dopo nuova sospensione a causa di Sharp che distrugge la sua Lola contro il muro. Al comando va adesso Goodyear davanti a Gugelmin, Tracy, Ribeiro, Sullivan, Fabi e Gordon, che al via ha perso un giro a causa della radio che non funzionava. Penalizzato Fabi per velocità eccessiva ai box. All'88. giro incidente per Johansson a cui scoppia la gomma posteriore a causa di un contatto con Bryton. La vettura dello svedese si ferma all'ingresso dei box. Si riparte al 95. giro e Gugelmin va in testa davanti a Ribeiro, Goodyear, Sullivan, Gordon e Fittipaldi. Si ritira Bryton per problemi elettrici. Rallenta Luyendyck per noie al motore. In difficoltà anche Ribeiro, con il motore con le temperature alle stelle, a causa dello sporco nei radiatori. Il brasiliano della Honda viene poi penalizzato un'altra volta con uno stop and go. Ribeiro resta poi fermo lungo la pista per problemi elettrici. Alla 126. tornata la corsa riparte sempre con Gugelmin al comando davanti a Goodyear, Gordon, Rahal, Vasser, Fittipaldi. Eccezionale la rimonta di Villeneuve che recupera due giri e si trova in decima posizione. È grande lotta tra Gugelmin, Goodyear e Gordon che entrano nello stesso momento ai box per il rifornimento. Si ritira Tracy per rottura del comando dell'acceleratore. I rifornimenti portano al comando

Vasser che al 145. giro è leader davanti a Villeneuve — velocissima la squadra nei pit stop — Goodyear, Pruett, Gugelmin e Rahal. Al 162. giro, Davey Jones sbatte violentemente. La gara riparte 7 tornate più tardi con Vasser in lotta serrata con Pruett. Quattro giri dopo Vasser, butta tutto alle ortiche distruggendo la sua Reynard contro il muro. La corsa riparte al 176. passaggio e Goodyear, in virtù della maggior accelerazione, supera Pruett tornando così al comando. I due sono protagonisti di un esaltante duello che dura sino al 184. giro, quando Pruett perde il controllo e distrugge la sua Lola. Sino a quel momento Goodyear e Pruett avevano ben 11" di vantaggio sul gruppo. Si ritira Boesel per rottura del motore. Con la «pace-car» in pista, Goodyear si trova davanti a Villeneuve, Salazar, Gordon, Fittipaldi e Rahal. Si riparte al 192. giro. Goodyear ha un attimo di esitazione con la pace-car e la passa quando è ancora in pista. È un momento di grande caos. Il canadese si ritrova con 3" di vantaggio dopo un giro, ma i commissari lo penalizzano subito con uno «stop and go». Goodyear, ostinatamente, non si ferma e al comando va così Villeneuve. Negli ultimi cinque passaggi, il canadese è imprendibile e sul traguardo precede Fittipaldi, Rahal e Salazar. Non essendosi mai fermato, a Goodyear sono impartiti 4 giri di penalizzazione. ■



TERRIBILE INCIDENTE AL PRIMO GIRO

Stan Fox gravissimo

INDIANAPOLIS — È cominciata decisamente male questa 500 Miglia di Indianapolis. Una collisione multipla ha coinvolto le vetture di Stan Fox, Eddie Cheever, Gil de Ferran, Lyn St. James, Carlos Guerrero ed Eric Bachelart. Le conseguenze più gravi le ha riportate Stan Fox che, al momento di an-

dare in stampa, stava ancora lottando tra la vita e la morte al Methodist Hospital. Operato d'urgenza alla testa, a Fox è stato rimosso un grande grumo di sangue nel cervello, nello stesso tempo i medici hanno cercato di ridurre la pressione cerebrale, che aveva superato i limiti di sopravvivenza. A

causa della gravità della situazione, per il momento i medici non sono intervenuti sulle gambe dello sfortunato pilota, anche esse fratturate. La collisione si è verificata a causa di un probabile cedimento della sospensione posteriore. La Reynard di Fox è scartata subito a destra, colpendo in pieno la vettura di Cheever. L'impatto di Fox contro il muro è stato frontale, e la vettura del team Hemelgard si è spaccata in due. Le gambe di Fox fuoriuscivano in maniera drammatica dalla scocca. Nato nel Wisconsin il 7 luglio del 1952, Stan Fox fa parte di quella schiera di piloti che in un anno corrono solo a Indianapolis. La sua carriera si è sviluppata nelle corse Midget e in totale ha partecipato sette volte alla 500 Miglia dell'Indiana. Durante le prove di qualificazione, era riuscito ad ottenere il quattordicesimo tempo, mentre il suo compagno di team, Davey Hamilton, era rimasto vittima di un serio incidente causato dalla rottura di un cerchione. Cheever è uscito miracolosamente incolume dalla collisione. «Sulla vettura di Fox si è sicuramente rotto qualche cosa — ha detto Eddie — Eravamo quasi affiancati in curva quando, improvvisamente, mi è venuto addosso, senza riuscire a controllare la traiettoria. Ha toccato il muro con la peggiore delle inclinazioni». ■

box

Nelle gare Irl '96 tre monoposto di John Menard

John Menard ha già deciso che nel 1996 sarà presente con 3 monoposto in tutte le quattro gare del campionato Irl. Questo in virtù della modifica al regolamento tecnico che consentirà al motore di derivazione Buick, di utilizzare 55 «inches» di pressione di sovralimentazione in ogni prova, e non soltanto a Indianapolis. Al via delle gare Irl saranno ammesse solo vetture costruite entro il 1995, al fine di contenere i costi.

■ **SOUVENIR.** Robby Gordon è l'idolo della sua famiglia. Suo padre, sua madre e i suoi fratelli lo seguono ad ogni gara con un camper, provvedendo a vendere abbigliamento e oggettistica con la sua immagine. Un business che alla famiglia Gordon frutta oltre centomila dollari all'anno, quasi 170 milioni di lire.

■ **REDDITO.** Decisamente maggio è il mese di John Menard. Oltre ad aver ottenuto la pole position, il magnate americano ha avuto la soddisfazione di essere indicato dal giornale Forbes come più ricco di Roger Penske in termini di guadagni personali. A Menard viene accreditata una fortuna di 480 milioni di dollari rilevata dalla dichiarazione dei redditi all'ufficio imposte per il '94, contro «solo» i 285 milioni di dollari di Roger Penske.

■ **ST. JAMES.** In una settimana la vita di Lyn St. James è completamente cambiata. Qualificatasi solo all'ultimo momento, dopo aver lanciato disperati appelli alla televisione al fine di trovare degli sponsor, la pilota americana ha adesso firmato un contratto con Dick Simon per correre anche a Milwaukee, Elkhart Lake e Michigan, per l'altra 500 Miglia.

■ **MANSELL.** Nell'ultimo anno trascorso in F.Indycar, Nigel Mansell si era fatto molti nemici. Il suo appiamento in F.1 è stato così commentato con toni molto sarcastici, sia dai piloti che da alcuni proprietari di squadra. Considerando che la reputazione di pilota poco propenso ad effettuare test, che Mansell si era fatto in America, è molto difficile prevedere un suo ritorno in F.Indy a medio termine.



box

Per il team di Jim Hall futuro incerto

Tra i team sono già cominciate le grandi manovre per preparare la stagione '96. Il team Patrick, che fa correre Scott Pruett ha firmato un contratto di sponsorizzazione con la Penzoil, che diventerà lo sponsor principale insieme alla Firestone. Per la squadra di Jim Hall il futuro appare meno roseo, in quanto sarà necessario trovare un altro sponsor da affiancare alla Penzoil.

■ **MECCANICI.** Trionfo dei meccanici di Jacques Villeneuve, nella tradizionale sfida riservata a chi effettua il cambio gomme più rapido. I meccanici del team Green si sono assicurati 15.000 dollari, battendo in finale la Crew di Luyendyck. Da ricordare che a Miami, i meccanici di Villeneuve — grazie alla loro rapidità — erano stati il motivo principale per la vittoria del canadese.

■ **MULETTO.** Sebbene avesse ottenuto il diciottesimo tempo di qualificazione, Brian Herta ha preso il via dall'ultima posizione, in quanto nelle prove libere, il pilota del team Ganassi ha distrutto la sua vettura. Secondo il regolamento di Indy, è la vettura che acquisisce il diritto di partire, non il pilota, ed Herta si è così qualificato con il tempo ottenuto con il muletto.

■ **BASKET.** Anche la 500 miglia ha dovuto arrendersi alla «febbre» del basket. Le brillanti prestazioni degli Indiana Pacers hanno tolto molta della abituale attenzione che la città riservava alla 500 Miglia. Il sabato sera, uscendo dall'albergo, la «stella» degli Orlando Magic, Shaquille O'Neal si è incrociato con Bobby Rahal. Tutti i fans hanno assediato il pivot di colore, disinteressandosi di Rahal.

■ **CLAN.** La mancata qualificazione di Al Unser Jr, è stata vissuta come una tragedia per lo sport americano. Era infatti dal 1962 che al via della 500 Miglia non era presente nessun membro della famiglia Unser.

■ **SCOMMESSE.** Come accade in Inghilterra, anche a Las Vegas gli allibratori accettavano scommesse. Il più accreditato alla vittoria era Michael Andretti, dato 7 a 2. Seguivano Luyendyck 5/1, Goodyear 5/1, Villeneuve 6/1. Fabi e Zampedri erano quotati 25/1.

A lato, Alessandro Zampedri, undicesimo al debutto alla 500 Miglia di Indianapolis, pur con un telaio Lola dell'anno scorso. Al centro, Pruett mentre precede Herta e Tracy. In basso, Gugelmin durante un rifornimento: il brasiliano è stato al comando per 59 giri, più di ogni altro pilota. Ha concluso sesto



fotografieEMPICS

SULLA MANCATA QUALIFICA DELLE PENSKE

Sospensioni sotto accusa

INDIANAPOLIS — La Penske il giorno dopo. Mentre si consumava il rito della 500 Miglia, la Penske era già a Milwaukee a prepararsi per la 200 Miglia della prossima settimana. Dopo la mancata qualifica a Indy, il team Penske ha restituito i due telai Lola 95 a Bobby Rahal. Nello stesso tempo si è proceduto ad una meticolosa analisi tecnica per appurare i motivi della crisi che ha colpito la squadra più famosa di America. Si è appurato che il corpo vettura offriva troppa deportanza aerodinamica rispetto alla potenza del motore Mercedes, che — rispetto al propulsore ad aste e bilancieri dello scorso anno — disponeva di quasi centocinquanta cavalli in meno. Nello stesso tempo, il grip sensibilmente aumentato scaturito dalle nuove gomme Goodyear ha squilibrato completamente il funzionamento delle sospensioni. In rettilineo, queste carenze si palesavano in maniera contenuta, ma in curva, la velocità di percorrenza era la più bassa rispetto a qualunque altra vettura. La Penske ha poi pagato il fatto di aver effettuato pochissime prove sull'ovale di Indianapolis prima delle qualifiche. Solo tre giorni, rispetto ai 18 giorni di test consecutivi effettuati dal team Menard o i 10 giorni effettuati dall'Honda. Non a caso Al Unser Jr ha detto: «Ab-

biamo 365 giorni di test da effettuare per Indy '96», a conferma che la lezione di quest'anno è stata decisamente assorbita. Anche Emerson Fittipaldi sembra essersene fatto una ragione, smaltendo anche la rabbia che aveva accumulato sabato, quando Penske lo aveva fermato con la bandiera gialla al terzo giro, e in quel momento la sua velocità media era più che sufficiente per assicurarsi un posto in griglia.

«Sapevamo che il propulsore Ford aveva sugli ovali lunghi un certo vantaggio, ma la nostra mancata qualifica non è certo colpa del propulsore. Con lo stesso motore a Michigan siamo stati velocissimi. Erano le sospensioni che non funzionavano bene. In curva la macchina derapava, non si riusciva nemmeno a scaricare la potenza. Sugli altri ovali, questi problemi non si ripeteranno».





INDYCAR

500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS

Indianapolis (Indiana-USA), 28 maggio 1995 - 6. gara del campionato di Formula Indy

COSÌ (IN 33) AL VIA E (IN 23) AL TRAGUARDO

Scott Brayton (Lola T95-Menard V6) 372,650	Arie Luyendyk (Lola T95-Menard V6) 371,728	Scott Goodyear (Reynard 95i-Honda Indy V8) 371,291
Michael Andretti (Lola T95-Ford Xb) 368,467	Jacques Villeneuve (Reynard 95i-Ford Xb) 367,490	Mauricio Gugelmin (Reynard 95i-Ford Xb) 366,728
Robby Gordon (Reynard 95i-Ford Xb) 366,097	Scott Pruett (Lola T95-Ford Xb) 365,891	Jimmy Vasser (Reynard 95i-Ford Xb) 365,891
Hiro Matsushita (Reynard 95i-Ford Xb) 365,029	Stan Fox (Reynard 95i-Ford Xb) 364,580	André Ribeiro (Reynard 95i-Honda Indy V8) 364,430
Roberto Guerrero (Reynard 94i-Mercedes) 364,280	Eddie Cheever (Lola T95-Ford Xb) 364,139	Teo Fabi (Reynard 95i-Ford Xb) 363,490
Paul Tracy (Lola T95-Ford Xb) 363,304	Alessandro Zampedri (Lola T94-Ford Xb) 363,236	Bryan Herta (Reynard 95i-Ford Xb) 362,911
Danny Sullivan (Reynard 95i-Ford Xb) 362,823	Gil De Ferran (Reynard 95-Mercedes) 362,728	Hideshi Matsushita (Lola T94-Ford Xb) 366,559
Bobby Rahal (Lola T95-Mercedes) 365,373	Raul Boesel (Lola T95-Mercedes) 363,675	Buddy Lazier (Lola T95-Menard V6) 363,661
Eliseo Salazar (Lola T95-Ford Xb) 362,062	Adrian Fernandez (Lola T95-Mercedes) 366,535	Eric Bachelhart (Lola T94-Ford Xb) 365,041
Christian Fittipaldi (Reynard 95i-Ford Xb) 364,237	Lyn St. James (Lola T95-Ford Xb) 362,581	Carlos Guerrero (Lola T95-Ford Xb) 363,362
Scott Sharp (Lola T95-Ford Xb) 363,168	Stefan Johansson (Reynard 94i-Ford Xb) 362,905	Davy Jones (Lola T95-Ford Xb) 362,242

- Jacques Villeneuve**
(Reynard 95i-Ford Xb)
200 giri in 3:15'17"561 alla media di 247,168 kmh
- Christian Fittipaldi**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 2"481
- Bobby Rahal**
(Lola T95-Mercedes) a 2"966
- Eliseo Salazar**
(Lola T95-Ford Xb) a 4"768
- Robby Gordon**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 14"905
- Mauricio Gugelmin**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 17"077
- Arie Luyendyk**
(Lola T95-Menard V6) a 41"959
- Teo Fabi**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 1 giro
- Danny Sullivan**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 1 giro
- Hiro Matsushita**
(Lola T94-Ford Xb) a 1 giro
- Alessandro Zampedri**
(Lola T94-Ford Xb) a 2 giri
- Roberto Guerrero**
(Reynard 94i-Ford Xb) a 2 giri
- Bryan Herta**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 2 giri
- Scott Goodyear**
(Reynard 95i-Honda V8) a 4 giri
- Hideshi Matsuda**
(Lola T94-Ford Xb) a 6 giri
- Hideshi Matsuda**
(Lola T94-Ford Xb) a 6 giri
- Stefan Johansson**
(Reynard 94i-Ford Xb) a 8 giri
- Scott Brayton**
(Lola T95-Menard V6) a 10 giri
- Scott Pruett**
(Lola T95-Ford Xb) a 16 giri
- Raul Boesel**
(Lola T95-Mercedes) a 16 giri
- Adrian Fernandez**
(Lola T95-Mercedes) a 24 giri
- Jimmy Vasser**
(Reynard 95i-Ford Xb) a 30 giri
- Davy Jones** (Lola T95-Ford) a 39 giri

TRA FIRESTONE E GOODYEAR

È guerra delle gomme

INDIANAPOLIS — Ormai l'unico punto in comune tra Cart e Irl è solo la 500 Miglia di Indy, per il resto è guerra su tutti i fronti. Adesso si presenta il problema pneumatici, in quanto Firestone e Goodyear hanno espresso le loro perplessità nel riuscire a produrre gomme per 20 gare. L'Irl sarebbe intenzionata ad assicurarsi una fornitura esclusiva di pneumatici, e la Firestone sarebbe molto vicina a questo accordo. Sul fronte dei team, per il momento c'è molto interesse da parte delle piccole squadre alla prima gara di Orlando, in virtù di un regolamento tecnico più finalizzato al contenimento dei costi rispetto alla Cart. Carl Haas ha detto: «Non credo che ci saranno molte squadre con una franchigia Cart al via di Orlando» mentre hanno garantito la loro presenza il team Foyt, Menard, e Mc Cormac. Un certo interesse è venuto anche dal team Brix e dall'Euromotorsport. Per il momento Irl e Cart hanno adottato un patto di non aggressione, organizzando le proprie corse in date diverse. La bomba però potrebbe esplodere a Indianapolis. Se l'associazione di Tony George dovesse scoprire pressioni da parte della Cart sui propri team, per non partecipare alle gare Irl, potrebbe attuare una clamorosa ritorsione, garantendo la qualificazione di diritto alla 500 Miglia di Indianapolis per chi si iscriverà alla serie Irl.

LA CLASSIFICA DOPO LA 6. PROVA

FORMULA INDY	MIAMI 5/3	SURFERS PARADISE 19/3	PHOENIX 2/4	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													67
2. Rahal	14	16	—	—	8	14													52
3. Pruett	12	14	4	16	5	—													51
4. Gugelmin	16	12	—	10	—	9													47
5. Gordon	—	—	20	—	13	10													43
6. Fittipaldi E.	—	—	15	—	20	—													35
7. Unser jr.	—	8	5	21	—	—													34
8. Tracy	—	20	12	—	—	—													32
9. Fabi	—	—	6	14	6	5													31
10. Andretti Michael	2	6	16	5	—	—													29
Fittipaldi C.	10	—	3	—	—	16													29
12. Cheever	—	6	—	12	10	—													28

13. Boesel 24; 14. Johansson 22; 15. Sullivan 21; 16. Salazar 16; 17. Fernandez e Zampedri 7; 19. Danner, Luyendyk e Bachelhart 6; 22. Matsushita e Vasser 5; 24. Herta 4; 25. Ribeiro e Guerrero 3; 27. Hall e De Ferran 2; 29. Brayton 1.





fotografie COLOMBO

Pacchioni ha festeggiato la vittoria con il pugno alzato, a sinistra, dopo aver condotto tutta la gara al comando, a destra, davanti a Ralf Schumacher. Quest'ultimo ha comunque avuto tutti gli elogi del fratello Michael, che lo ha seguito con molta attenzione, intrattenendosi spesso a parlare con lui, a sinistra al centro. Molto positiva è stata anche la prestazione di Massimiliano Angelelli, in basso, che ha conquistato il terzo posto sia nelle qualifiche che in gara



ORSI

FORMULA 3 GP MONTECARLO

Pacchioni bim bum bis

Dopo il successo del '93, il pilota del team Prema ha dominato ancora nel Principato sin dalle prove. E ha battuto Ralf Schumacher, fratellino di Michael

PAOLO BOMBARA

MONTECARLO — Forse ci ha preso gusto, ma ora preferiremmo non vederlo più su quel podio. Due volte primo va bene, è eccezionale, ma non unico nella storia del Gp di F.3 di Montecarlo. Era già successo al francese Alain Ferté. Ecco, non vorremmo soltanto che per Pacchioni finisse come per Ferté, ragazzo di sicuro talento ma a cui non è mai stata data un'occasione concreta in F.1. Gianantonio di Cremona ha vinto, anzi stravinto la più importante gara di F.3, come aveva già fatto nel '93. Ha vinto, dominando dal primo all'ultimo giro, dopo

aver staccato la pole position. Ora, bisognerà che qualcuno si interessi a questo ragazzo alla sua quarta stagione di F.3, perché lo merita ampiamente. Di sicuro, qualcuno cova già con

tutte le attenzioni il grande rivale di Pacchioni in questo week-end. Ralf Schumacher, la copia di Michael ma vitaminizzata agli ormoni, è stato seguito con tutte le attenzioni dal

campione del mondo, che ha trascorso tutta la gara a incitarlo (a modo suo ovviamente, ovvero con al massimo qualche smorfia di apprezzamento) dal muretto dei box. Il tedesco ce l'ha messa tutta, ma non è mai stato realmente in grado di impensierire Pacchioni che, dopo averlo staccato con una certa facilità nella prima parte di gara, ha consentito a Ralf di riavvicinarsi nel finale solo in conseguenza di alcuni doppiaggi difficoltosi. Il pilota della Dallara-Opel è riuscito a effettuare un solo tentativo di sorpasso nei confronti di quello della Dallara-Fiat; ma è ac-





37. GP MONTECARLO F.3

Montecarlo, 27 maggio 1995
gara internazionale di F.3

COSÌ (IN 25) AL VIA E (IN 18) AL TRAGUARDO

Gianantonio Pacchioni (Dallara 395-Fiat) 1'35"702	Ralf Schumacher (Dallara 395-Opel) 1'36"084	1. Gianantonio Pacchioni (Dallara 395-Fiat) 24 giri in 38'55"755 media 123,103 kmh
Massimiliano Angelelli (Dallara 395-Opel) 1'36"249	Gianluca Paglicci (Dallara 395-Fiat) 1'36"373	2. Ralf Schumacher (Dallara 395-Opel) a 0"523
Danilo Rossi (Dallara 395-Fiat) 1'37"191	Paolo Coloni (Dallara 395-Opel) 1'37"221	3. Massimiliano Angelelli (Dallara 395-Opel) a 18"952
Tommy Coronel (Dallara 395-Opel) 1'37"585	Pedro Couceiro (Dallara 395-Fiat) 1'37"673	4. Gianluca Paglicci (Dallara 395-Fiat) a 18"991
Olivier Tichy (Dallara 395-Opel) 1'37"718	Alexander Wurz (Dallara 395-Opel) 1'37"794	5. Paolo Coloni (Dallara 395-Opel) a 26"800
Luca Rangoni (Dallara 395-Fiat) 1'38"046	Arnd Meier (Dallara 395-Fiat) 1'38"073	6. Alexander Wurz (Dallara 395-Opel) a 27"348
Norberto Fontana (Dallara 395-Opel) 1'38"275	Andrea Boldrini (Dallara 395-Fiat) 1'38"329	7. Olivier Tichy (Dallara 395-Opel) a 35"109
Thomas Biagi (Dallara 395-Opel) 1'38"568	Tony Kanaan (Dallara 395-Fiat) 1'38"781	8. Norberto Fontana (Dallara 395-Opel) a 55"746
Danilo Tomassini (Dallara 395-Fiat) 1'38"858	Luca Riccitelli (Dallara 395-Fiat) 1'38"906	9. Klaus Graf (Dallara 395-Opel) a 1'13"787
Oliver Martini (Dallara 395-Fiat) 1'39"644	Ralf Kalaschek (Dallara 395-Opel) 1'39"674	10. Olivier Martini (Dallara 395-Fiat) a 1'29"173
Klaus Graf (Dallara 395-Opel) 1'39"801	Ricardo Risatti (Dallara 395-Mugen) 1'40"840	11. Danilo Tomassini (Dallara 395-Fiat) a 1 giro
Rod McLeod (Dallara 395-Fiat) 1'41"002	Cesare Manfredini (Dallara 395-Fiat) 1'42"636	12. Ricardo Risatti (Dallara 395-Mugen) a 1 giro
Jeremy Charon (Dallara 395-Fiat) 1'43"473		13. Luca Riccitelli (Dallara 395-Fiat) a 1 giro
Non qualificati: Gaston Mazzacane (Dallara 395-Mugen) 1'51"920, Nikolaos Nikiouzos (Dallara 395-Fiat) 1'53"140, Nikolaos Stremmenos (Dallara 395-Fiat) 1'57"976.		14. Rod McLeod (Dallara 395-Fiat) a 1 giro
		15. Jeremy Charon (Dallara 395-Fiat) a 1 giro
		16. Cesare Manfredini (Dallara 395-Fiat) a 1 giro
		17. Tony Kanaan (Dallara 395-Fiat) a 1 giro
		18. Arn Meier (Dallara 395-Fiat) a 1 giro

□ Giro più veloce:
Gianluca Paglicci
(Dallara 395-Fiat), 1'36"006,
media 124,792 kmh

caduto all'uscita del tunnel, e insistere sarebbe stato suicida, senza speranza perché all'esterno. A Pacchioni è bastato ritardare di poco la frenata per contenerlo. Alle loro spalle Angelelli, dopo aver impensierito Schumacher nelle prime fasi di gara, si è piazzato terzo davanti a un Paglicci scatenato e autore del giro più veloce in gara. I due italiani hanno dato spettacolo, con un duello tanto lungo quanto emozionante, ma senza che ci fosse cambio di posizioni. A dire il vero, anche la F.3 soffre a Montecarlo dell'esiguità del tracciato e i sorpassi si fanno rarissimi. Basti dire che non c'è stato nessun mutamento nelle prime sette posizioni dal primo all'ultimo giro. Tutto sta a uscire indenni dalla Sainte-Dévote e dai vari tranelli delle battaglie del primo giro. È quel che non è riuscito al bravo Danilo Rossi, che era quinto al termine della prova ma che ha dovuto ritirarsi dopo pochi metri. Non è riuscito neppure a Thomas Biagi, finito subito in testacoda e poi ripartito attardato; ma per Biagi si è trattato di una gara cominciata male, con una brutta botta nella prima sessione di prove, un passaggio all'ospedale e un'altra botta nella seconda sessione, questa volta favorita dalla pioggia. Va segnalato

che all'assenza ormai tradizionale dei piloti britannici si è aggiunta quest'anno quella dei francesi. Incredibile a Montecarlo, ma quest'anno il campionato francese si disputa con vetture del '94, per contenere i costi; per cui i francesi, sapendosi non competitivi, hanno rinunciato. Il solo presente, Charon, ha preferito affittare una monoposto '95 in Italia. Sarà una coincidenza o meno, ma quest'anno non c'è stata nessuna polemica per i pneumatici. Tutti i principali concorrenti hanno calzato gomme Michelin (a scelta la mescola più o meno dura) mentre tra i primi il solo Würz ha preferito pneumatici Bridgestone. ■

STANCO DELLA F.3 GIANANTONIO PENSA AL FUTURO...

E ora voglio di più

MONTECARLO — A vederlo non sprizza di certo gioia da tutti i pori. Anzi sembra quasi che abbia perso, talmente rimane freddo, compassato. L'innno di Mameli (una strana edizione antidiluviana che circola da queste parti) finisce di suonare e Gianantonio Pacchioni neanche solleva la coppa del vincitore. Sarà deluso? Ma no, è la sua natura. Le sole parole che riesce a dire con un labile filo di voce sono persino scontate. «Sono contento, naturalmente. La gara è stata lineare. Sono partito davanti e non ho avuto problemi, ho allungato un po', staccando Schumacher; poi nel finale ho incontrato qualche problema e mi ha riagganciato.

La macchina andava benissimo». Un po' di fiato gli resta fortunatamente per scherzare sul suo futuro. «Beh, avevo già vinto due anni fa. Ora spero solo di non vincerla più questa gara, vorrei passare ad altre categorie». Ralf Schumacher, che a Montecarlo è quasi di casa — perché si appresta a seguire le orme del fratello venendo ad abitare nel principato — è il primo a complimentarsi con il vincitore. «Era più veloce ed è stato corretto. Le ho provate tutte all'ultimo giro, ma non ce l'ho fatta. Non parlatemi di mio fratello e della F.1: ora a me interessa solo vincere il campionato tedesco di F.3 poi si vedrà». ■

Suo padre, il grande Piero Taruffi, ci aveva pensato già nel 1959, quando per conto della Scuderia Centro Sud diventò istruttore di quella che è stata molto probabilmente la prima scuola di pilotaggio. Oggi, a trentasei anni di distanza, Prisca Taruffi dà vita alla seconda scuola guida di famiglia, con una differenza sostanziale: la sua non è destinata ad affinare freschi talenti in cerca di successo nelle competizioni, ma si rivolge alla base, ai giovani, all'utenza di ogni giorno. «Progetto guida sicura», la scuola si chiama così ed opera nel Lazio, a Roma in particolare, ha un obiettivo intelligentissimo: mettere in grado l'allievo di guidare in sicurezza nel traffico di ogni giorno. «Tutti — dice Prisca Taruffi — hanno in mente la velocità, la guida sportiva, ma poi magari non hanno la capacità di controllo della vettura e non sanno frenare correttamente, reagire agli imprevisti, guidare accortamente sul bagnato o comunque su fondi a scarsa aderenza». Già pilotessa (si è aggiudicata il tricolore rally femminile nell'89), Prisca Taruffi ha iniziato qualche anno fa a collaborare con varie scuole di pilotaggio, maturando quell'esperienza e quelle convinzioni che oggi sono alla base del «Progetto Guida Sicura». La Taruffi non è la sola animatrice di questa iniziativa, portata avanti infatti insieme a Nico Caldarola, a sua volta pilota di rally che quest'anno disputa il campionato italiano 2 Litri. I corsi si tengono soprattutto a Vallelunga, ma anche sull'impianto di proprietà dell'Isam (ad Anagni, vicino a Roma) e, forse, in futuro anche a Castel Romano, sul tracciato di prova normalmente utilizzato da Firestone e Bridgestone. La Taruffi e Caldarola sperano di coinvolgere nella loro idea qualche Casa automobilistica, ma intanto hanno dato ugualmente il via alla scuola, che ha già effettuato cinque corsi. Questi hanno una durata di due giorni e sono strutturati, molto semplicemente, con una parte di teoria dalle 8.45 alle 9.30 e a seguire, sino alle 17.30, da una serie di lezioni pratiche al volante di vetture a trazione anteriore o posteriore. Il parco comprende

GUIDA SICURA CORSI E... RICORSI

Progetto DI FAMIGLIA



Emulando il papà Piero, Prisca Taruffi ha fondato a Roma una scuola di pilotaggio. Ecco come funziona...

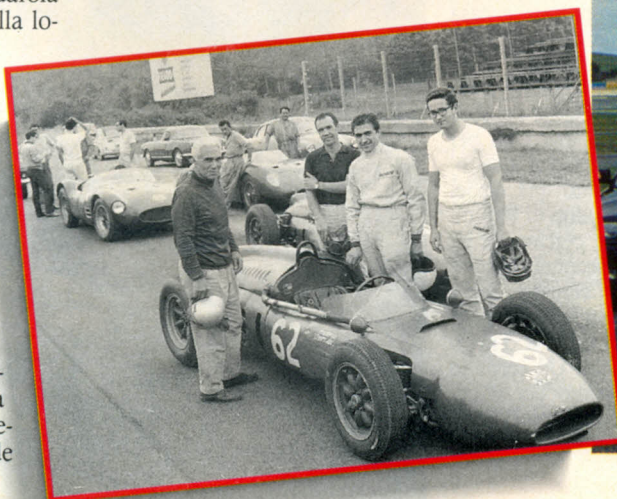
■ SERGIO REMONDINO

automobili sino a 2 Litri (Fiat Punto, Renault Clio, Alfa Romeo 155, Bmw 318), quelle cioè guidate dalla maggior parte degli italiani. Il costo di partecipazione è di 1.700.000 lire (vitto e albergo esclusi) ed è pre-

visto uno sconto del 10% per neopatentati (fino a tre anni dalla data del rilascio) e per le donne. «Il nostro messaggio — dice la Taruffi — si rivolge soprattutto a questo pubblico. E a quei genitori che magari acqui-

stano un'auto da trenta milioni di lire o più per i figli, comprano un impianto stereo da due milioni di lire ma non investono il 1.700.000 per far partecipare i loro giovani al nostro corso».

Piero Taruffi, sotto con Cella, Facetti e De Adamich, fu uno dei primi istruttori di guida veloce. Ora tocca a sua figlia Prisca, a destra, raccogliere il testimone



RALLY 2 LITRI PIEMONTE

A Deila la battaglia di Saluzzo

Dopo una serie di piazzamenti, Romeo vince sulle strade di casa davanti a Marchisio. Travaglia, terzo, rimane in testa alla serie ma recrimina per le pietre trovate nella speciale dove Andreucci...

■ **SERGIO REMONDINO**

SALUZZO — L'aria di casa fa sempre bene. Specie se è quella, ancora decisamente pura, del Monviso. Una boccata d'ossigeno per Romeo Deila, vincitore del rally di Saluzzo che per lui aveva il sapore dell'ultima spiaggia. Sempre vicino ma sempre dietro a Travaglia o Andreucci nelle prime tre gare del Campionato 2 Litri, il ragazzo di Benevagienna, provincia di Cuneo, sulle strade di casa non poteva più aspettare. Va bene fare la formichina, pensare ai piazzamenti nell'ottica del campionato. Va bene non commettere neppure un errore, lui che in passato non era mai stato troppo tenero con la carrozzeria delle sue vetture. Però adesso era il momento di stare davanti, di vincere. E Romeo Deila ci è riuscito, anche se non è stato per niente facile. Romeo è partito fortissimo ed è andato subito al comando, pur con Travaglia e Andreucci ad alitargli sul collo. Poi, ecco un super Andreucci stupire persino se stesso con un tempo incredibile sulla prova di Madonna del Colletto, venti chilometri in salita, in discesa, in mezzo alla boscaglia. Una vera e propria università del pilotaggio dove il professor Andreucci, conducendo la sua Peugeot 306 S16 con la grazia di una ballerina e la disperazione di un gladiatore, rifilava dodici secondi a Travaglia e sedici a Romeo Dei-

la. Che, annichilito, si vedeva sorpassato dai due e si ritrovava nuovamente cucita addosso la parte di inizio stagione: in alto ma dietro ai rivali, costretto a puntare al piazzamento utile per il campionato piuttosto che cercare il risultato a sensazione. E invece, proprio nella speciale dove era stato scavalcato dagli scatenati rivali, succedeva un altro finimondo. Nel secondo passaggio a Madonna del Colletto Andreucci prendeva una pietra che gli distruggeva mezza macchina e lo costringeva al ritiro, mentre anche Travaglia «spigolava» contro una pietra ma con molti meno danni alla macchina e 1'45" persi in classifica. Incredibilmente, Deila si trovava di nuovo davanti, questa volta per non farsi più soffiare... l'osso e portare a casa vittoriosa la Renault Clio curata da Balbosca. E Travaglia? Si ritrovava terzo, dietro anche a un Marchisio meno brillante del solito e alle prese con una Clio per nulla a posto a livello d'assetto. Iniziava a quel punto una disperata lotta fra i due piloti di Papini, con Marchisio che cercava con i denti di tenersi il secondo posto e con Travaglia che cercava, con i denti, di strapparglielo. Finiva con Marchisio davanti a Travaglia per tre secondi... Un secondo posto importantissimo per il cuneese che corre con i colori della siciliana scuderia Ateneo.

IL CAMPIONATO. Adesso il campionato vede Travaglia solo al comando con otto lunghezze su Romeo Deila, mentre Andreucci, che rimane in termini di potenziale l'avversario pericoloso ma che al Marca Trevigiana sarà praticamente obbligato a vincere, è fermo a quota 26, circa un terzo dei punti che ha Travaglia. Un peccato, l'uscita di Andreucci. Il toscano meritava di più.

PHOTO4



fotografie DE BONIS





GRUPPO N □ GRAN LOTTA CON DEMARIA

Ancora Tognozzi!

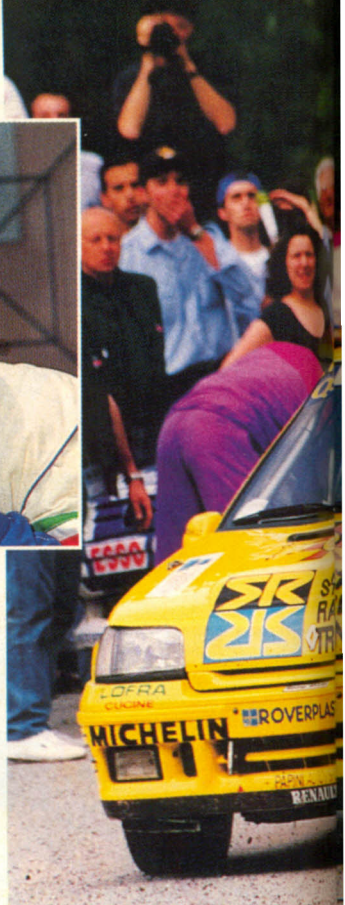
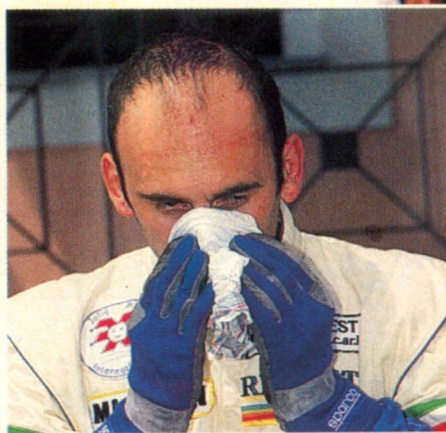
SALUZZO — Qualche appassionato di rally e accanito sostenitore del gioco del Lotto correrà sicuramente in una ricevitoria a scommettere sui loro numeri: Tognozzi, De Maria, Castore e Ameglio replicano esattamente l'ordine di arrivo del Gruppo N che «firmarono» ad Aosta, nella seconda prova del Campionato 2 Litri... È una gara, quella per le vetture Produzione, che a Saluzzo inizia all'insegna di un Gianni Gomba feroce-mente determinato a interrompere la serie nera ma che invece, sulla quinta prova, è costretto al quarto ritiro in altrettante gare, con il semiasse anteriore sinistro della Clio preparata da Munaretto tranciato di netto. Tognozzi, terzo a quel punto con la Clio di Balbosca, approfitta dello stop di Gomba, e supera De Maria, portandosi in testa. A quel punto fra il toscano e il torinese che corre anche lui in Clio (della Dexters Racing) inizia un bel duetto che li vede allontanarsi e avvicinarsi, ma sempre ampiamente a tiro uno dell'altro. Dietro, inseguono Castore con l'Opel Astra di Barbolini e Ameglio con la Peugeot 309 16V preparata insieme al padre. Concluderanno nell'ordine dietro a Tognozzi e De Maria. E alla fine sono otto i secondi che assegnano il successo a Tognozzi, ma De Maria in classifica di campionato segue ad appena cinque punti di distanza... ■

Ecco, documentato nella sequenza fotografica, il momento in cui Andreucci perde ogni possibilità di vincere il rally di Saluzzo: il toscano ha urtato una pietra nella speciale numero otto e si è fermato per sostituire la gomma anteriore sinistra. Riuscirà, aiutato dal pubblico, a ripartire ma dovrà fermarsi definitivamente qualche chilometro più avanti. A sinistra, Romeo Della in azione con la Clio di Balbosca che ha finalmente portato al successo. Il cuneese ora è solo a otto punti da Travaglia

GLI ALTRI. Se è vero che Travaglia e Deila con le Renault Clio e Andreucci con la Peugeot 306 S16 sono le stelle di prima grandezza del tricolore 2 Litri, è anche vero che alle loro spalle si vede sempre qualche cosa di buono. Assenti le Nissan, che hanno osservato un turno di riposo per meglio riflettere... sui loro assetti, le Bmw hanno invece preferito continuare in gara il loro lavoro di sviluppo e apprendistato. Le 318iS della Oral migliorano di gara in gara, magari a piccoli passi ma con costanza. E quando si saranno scrollate di dosso almeno una parte dei troppi chi-

li che le separano dalle Clio anche Gianni Fiora e Marco Gatti, esemplari nel non commettere errori e difendersi come meglio potevano col materiale a loro disposizione, potranno ambire a qualcosa di più del quinto e ottavo posto raccolti a Saluzzo. Per finire un cenno a Domenico Caldarola. Il romano, quarto al termine di una gara più che dignitosa, è stato squalificato perché la sua Renault Clio (la terza al via preparata da Papini) è stata trovata sottopeso. Due chilogrammi soltanto ma più che sufficienti per fare lo sgambetto all'appassionatissimo Nico. ■

PHOTO4



DE BONIS

LA CRONACA □ SI RITIRA DOVE ERA ANDATO IN TESTA

Andreucci «vola» nella prova che decide tutto

SALUZZO — I rally tornano a Saluzzo dopo un'assenza di dodici anni e tornano nel cuneese dopo l'anno di «oscuramento» seguito alla scomparsa del Limone Piemonte. Con queste premesse e con novanta equipaggi al via, a conferma che i rally da queste parti fanno sempre cassetta, iniziano subito i... fuochi d'artificio. È Romeo Deila che li accende, vincendo le prime tre prove durante le quali Travaglia e Andreucci, i due grandi rivali, fanno segnare in due occasioni lo stesso identico tempo. Inizio balbettante invece per la Citroën Zx di Nocentini, alle prese ancora con problemi di affidabilità alla trasmissione. Poi la scatola guida mette fine a un calvario al quale nessuno, dal pilota al navigatore al preparatore, sembra proprio aver voglia di partecipare. E il futuro di questa vettura sembra sempre più una scommessa. Nella terza prova il giovane torinese Emanuele Garosci picchia duro con la Clio ex Russo e si ritira. Sorte analoga tocca, due prove dopo, a Brega, con la Clio della Trico Racing. Intanto, Romeo Deila è alle prese con un ammortizzatore (l'anteriore sinistro) che non funziona e con il ponte posteriore della sua Clio, mentre Gatti arriva in ritardo di 6' al controllo orario prima della speciale numero cinque per

la rottura del supporto dell'alternatore. Si continua con Deila davanti a Travaglia e Andreucci sino alla quarta prova, suddivisa in due per eliminare un tratto sterrato (circa 5 chilometri) dopo le proteste dei piloti. Nella speciale numero cinque, Madonna del Colletto, Andreucci fa segnare un tempone e balza in testa alla classifica seguito da Travaglia: nel breve arco di un solo tratto

cronometrato il povero Deila si è visto scivolare dalla prima alla terza posizione. Poi, nel secondo passaggio a Madonna del Colletto, proprio dove poche ore prima era stato scavalcato in vetta al rally, il cuneese si vede restituire la leadership grazie a un doppio colpo di scena. Andreucci incontra sul suo cammino una pietra che distrugge la gomma anteriore sinistra della Peugeot, mentre

Travaglia è più fortunato (si fa per dire). Il trentino trova due pietre in traiettoria: ne evita una ma urta l'altra e questa danneggia la sospensione e il freno anteriore sinistri. Travaglia perderà l'45" e il comando della gara che proprio durante quella prova, pochi minuti prima, aveva conquistato grazie all'impatto di Andreucci... Il toscano cerca di continuare, seppure con la vettura

PHOTO4



Per Raul Marchisio, sopra in azione con la Clio della Ateneo, un secondo posto sudato e meritatissimo. Emanuele Garosci è focoso: a destra si può vedere come ha ridotto la Renault della Due G. Nella foto piccola in alto Renato Travaglia sembra quasi non voler assistere alla scena immortalata in alto a destra: è proprio il pilota trentino, mentre la sua Clio viene passata dalla Bmw di Fiora in seguito all'urto che gli costa l'45" e il primo posto in classifica. Siamo a due terzi di gara e Deila non si farà più riprendere

DE BONIS





azzoppata, ma deve fermarsi e, non avendo a bordo la ruota di scorta, sposta all'anteriore la posteriore, dovendo però montare al retrotreno quella davanti, che era scoppiata nell'urto. Effettuato il cambio in speciale, Andreucci riparte ma dopo aver seminato un po' di pezzi della macchina desiste e si ferma definitivamente. Davanti, Romeo Deila a quel punto diventa atten-

tissimo a non commettere il più piccolo errore, mentre Travaglia inizia la disperata rincorsa almeno al secondo posto, che ora è nelle mani di Marchisio. A tre prove dalla fine il trentino è a 22", prima dell'ultima è a 11", alla fine è a tre, piccolissimi, secondi dal compagno di squadra. Tre punti buttati ma, almeno, resta la leadership in campiona-



le classifiche

RALLY TRICOLORI

Saluzzo (Cn), 27 maggio 1995

1. Rally Piemonte-Saluzzo

gara valida per il Campionato Italiano
2 Litri Kenwood

Le classifiche

Assoluta: 1. Deila-Vischioni (Renault Clio Williams) in 1:29'38"; 2. Marchisio-Brazzoli (Renault Clio Williams) a 52"; 3. Travaglia-Zanella (Renault Clio Williams) a 55"; 4. Saglio-Tarrano (Renault Clio Williams) a 2:45"; 5. Fiora-Tita (Bmw 318iS) a 3:23"; 6. Zamparini-Guidolin (Peugeot 405 Mi16) a 4:02"; 7. Viet-Weiss (Opel Astra Gsi 16V) a 4:41"; 8. Gatti-Cerrai (Bmw 318iS) a 5:26"; 9. Tognozzi-Morassi (Renault Clio Williams) a 5:28"; 10. DeMaria-Serra (Renault Clio Williams) a 5:34".

GRUPPO N

1. Cannino-Cassoni in 1:45'02"; 2. Vigliani-Rosso a 57"; 3. Cocco-Ferrari a 2:05"; 4. Fogliatti-Piovano a 3:19"; 5. Romano-Borgata (Peugeot 205 Rallye) a 3:36"; 6. Ceriali-Tassara (Peugeot 205 Rallye) a 5:59"; 7. Bricca-Costanzo a 6:54"; 8. Moro-Giraudo (Peugeot 205 Rallye) a 8:35"; 9. Barbero-Amiero a 13'12" (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600: 1. Sodi-Sartori in 1:41'35"; 2. Peirone-Marcolin a 1'09"; 3. Serra-Brunello (Peugeot 106 Xsi) a 4'31"; 4. Martini-Salvatico a 6'51"; 5. Odin-Chiabrando (Ford Fiesta Xr2i) a 7'58" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Tognozzi-Morassi in 1:35'06"; 2. DeMaria-Serra a 6"; 3. Castore-Grua (Opel Astra Gsi 16V) a 1'30"; 4. Ameglio-Marinotto (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'34"; 5. DeStefano-Garello (Opel Astra Gsi 16V) a 3'14"; 6. Rivoira-Acajou (Peugeot 309 Gti) a 3'58"; 7. Peccolo-Berno a 4'13"; 8. Polo Grava-Spirli a 4'14"; 9. Biasotto-Manfè (Opel Astra Gsi 16V) a 4'20"; 10. Chiaderero-Magliano (Peugeot 309 Gti) a 4'22"; 11. Farina-Farina a 4'23"; 12. Perrino-Eriglio (Peugeot 306 S16) a 4'48"; 13. Boniscontro-Moraglio (Opel Kadet Gsi) a 5'04"; 14. Giordano-Fiore a 5'23"; 15. Chiappero-Tortone (Peugeot 309 Gti) a 5'31"; 16. Giordano-Salvatico (Peugeot 309 Gti) a 5'57"; 17. Gaveglio-Carrucchio (Opel Astra Gsi 16V) a 6'47"; 18. Riva-Aimar (Peugeot 309 Gti) a 7'31"; 19. Bottero-Allione (Ford Escort Rs2000) a 7'38"; 20. Cavenaghi-Faticchi (Peugeot 309 Gti) a 10'15"; 21. Bosio-Abba (Peugeot 205 Gti) a 10'29"; 22. Belloni-Belloni (Peugeot 205 Gti) a 13'01"; 23. Bosco-Raimondi (Peugeot 309 Gti) a 13'14"; 24. Curti-Pezzotta a 14'45"; 25. Mancaruso-DiTullio (Peugeot 309 Gti) a 21'08" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Rissone-Verlengo (Peugeot 106 Rallye) in 1:44'00"; 2. Cali-Danna a 4'30"; 3. Ribet-Rostan (Fiat Uno 70) a 6'16"; 4. Cino-Sobrero a 6'37"; 5. Fissore-Molineris (Fiat Cinquecento) a 7'33"; 6. Mattio-Paire a 9'47"; 7. Dani-Golè a 13'31" (tutti gli altri su Peugeot 205).

Classe 2000: 1. Deila-Vischioni in 1:29'38"; 2. Marchisio-Brazzoli a 52"; 3. Travaglia-Zanella a 55"; 4. Saglio-Tarrano a 2:45"; 5. Fiora-Tita (Bmw 318iS) a 3:23"; 6. Zamparini-Guidolin (Peugeot 405 Mi16) a 4:02"; 7. Viet-Weiss (Opel Astra Gsi 16V) a 4:41"; 8. Gatti-Cerrai (Bmw 318iS) a 5:26"; 9. Formaggio-Scanavino (Opel Kadett Gsi) a 14'20"; 10. Dilg-Peter (Opel Kadett Gasi) a 16'51"; 11. Sciasia-Malerba (Peugeot 309 Gti) a 16'56" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Tutto il rally speciale per speciale

PS 1 Brondello (km 6,700)

1. Deila in 5'08"; 2. Andreucci e Travaglia a 1"; 4. Marchisio a 6". 1. Gr.N.: Gomba a 23".

PS 2 Valmala (km 8,700)

1. Deila in 6'16"; 2. Travaglia a 4"; 3. Andreucci a 8"; 4. Caldarola a 10". 1. Gr.N.: Gomba a 33".

PS 3 Montemale (km 9,650)

1. Deila in 7'12"; 2. Andreucci e Travaglia a 1"; 4. Caldarola a 11". 1. Gr.N.: DeMaria a 35".

PS 4 Bergemoletto (km 4,350)

1. Travaglia in 4'01"; 2. Marchisio a 3"; 3. Andreucci e Deila a 5". 1. Gr.N.: DeMaria a 17".

PS 4A Fontan (km 7,540)

1. Andreucci in 5'34"; 2. Deila a 2"; 3. Travaglia a 3"; 4. Marchisio a 9". 1. Gr.N.: Tognozzi a 18".

PS 5 Madonna del Colletto (km 19,6)

1. Andreucci in 12'33"; 2. Travaglia a 12"; 3. Deila a 16"; 4. Marchisio a 18". 1. Gr.N.: Tognozzi a 1'06".

PS 6 Montemale (km 9,650)

1. Travaglia in 7'08"; 2. Andreucci a 2"; 3. Deila a 7"; 4. Marchisio a 11". 1. Gr.N.: Tognozzi a 30".

PS 7A Bergemoletto (km 4,350)

1. Travaglia in 3'57"; 2. Andreucci a 3"; 3. Deila e Marchisio a 5". 1. Gr.N.: DeMaria a 18".

PS 7B Fontan (km 7,540)

1. Andreucci in 5'26"; 2. Travaglia a 1"; 3. Deila a 7"; 4. Marchisio a 16". 1. Gr.N.: DeMaria a 21".

PS 8 Madonna del Colletto (km 19,6)

1. Deila in 12'53"; 2. Marchisio a 8"; 3. Caldarola a 13"; 4. Gatti a 14". 1. Gr.N.: Tognozzi a 35".

PS 9 Montemale (km 9,650)

1. Travaglia in 7'09"; 2. Marchisio a 7"; 3. Deila a 9"; 4. Zamparini a 14". 1. Gr.N.: DeMaria a 26".

PS 10 Brondello (km 6,700)

1. Travaglia in 4'57"; 2. Marchisio a 4"; 3. Deila a 9"; 4. Saglio a 10". 1. Gr.N.: Tognozzi e DeMaria a 21".

PS 11 Valmala (km 8,700)

1. Travaglia in 6'12"; 2. Marchisio a 8"; 3. Deila a 12"; 4. Zamparini e Caldarola a 13". 1. Gr.N.: DeMaria a 21".

Così il tricolore

Assoluta: 1. Travaglia 67 punti; 2. Deila 59; 3. Andreucci 26; 4. Caldarola 20; 5. Marchisio 19; 6. Saglio 18; 7. Viale 15; 8. Pianezzola 13; 9. Zamparini, Garosci, Fiora 12.

Gruppo N: 1. Tognozzi 60 punti; 2. DeMaria 50; 3. Castore 39; 4. Ameglio 28; 5. Bertolini.

Trofeo Repsol «Under 25»: 1. Pianezzola e Zamparini 15; 3. Saglio 13.

Peugeot Cup: 1. Andreucci 52; 2. Cocco 42; 3. Fassitelli 40.

Trofeo Clio: 1. Tognozzi 80; 2. DeMaria 50; 3. Laganà 23.

■ **FASSITELLI.** Iscritto in classe A3 perché sperava (finalmente) nell'arrivo del motore 1600, Ludovico Fassitelli è passato dalla Stylcar alla Autosport Italia ma neanche a Saluzzo è riuscito ad avere il quattro cilindri più evoluto. Ritrovatosi ancora con l'unità di 1400 cc Fassitelli ha chiesto alle verifiche di partire in classe A2, come a Torino e ad Aosta. Solo che la richiesta non è stata accolta e il bergamasco è stato lasciato in A3. Classe questa, non costituita! Così, Fassitelli è finito addirittura nella A4 e, a quel punto, non ha preso il via.

■ **MIGLIARA.** Neanche il novarese Bruno Migliara ha potuto prendere il via a Saluzzo, a causa di un brutto incidente accadutogli durante le ricognizioni. Migliara se l'è cavata con una serie di escoriazioni al cuoio capelluto, mentre la sua navigatrice, Liliana Armand, ha riportato una serie di contusioni.

Gli orari

Il diciassettesimo rally Golfo Dell'Asinara è valido quale seconda prova del Trofeo Tradizione Terra. Ecco di seguito gli orari della gara, che si disputerà in un'unica tappa.

Sabato 3 giugno partenza da Stintino (Ss) ore 8.00. Ore 8.21 Ps 1 (Bivio Ezi, km 5); ore 8.47 Ps 2 (Canaglia km 5,04); ore 9.33 Ps 3 (La Crucca, km 10,49); ore 10,28 riordino (Pozzo San Nicola); ore 10.51 Ps 4 (Bivio Ezi, km 5); ore 11.17 Ps 5 (Canaglia, km 5,04); ore 12.04 Ps 6 (La Crucca, km 10,49); ore 12.55 riordino (Porto Torres); ore 13.58 Ps 7 (Pulpazzo, km 17,07); ore 14.26 Ps 8 (località S'Alza, km 9,44); ore 15.26 riordino (Pulpazzo); ore 15.44 Ps 9 (Pulpazzo, km 17,07); ore 16.12 Ps 10 (loc. S'Alza, km 9,44); ore 17.15 Ps 11 (La Crucca, km 10,49); ore 18.15 inizio degli arrivi a Stintino.

Le distanze

La gara misura in totale 369,36 km, dei quali 104,57 per le 11 prove speciali in programma, tutte su fondo sterrato.



I top al via

- 1 **Trelles-Del Buono**
(Lancia Delta Hf)
- 2 **Griotti-Imperio**
(Ford Escort Cosworth)
- 3 **Grossi-Borri**
(Toyota Celica St 185)
- 4 **Gregis-Concaro**
(Lancia Delta Hf)
- 5 **Dracone-Dutto**
(Toyota Celica St 185)
- 6 **Zucchetti-Zanella**
(Toyota Celica St 185)
- 7 **Stagni-Paganoni**
(Lancia Delta Hf)
- 8 **Gaetti-Ghirri**
(Subaru Legacy)
- 9 **Bertolini-Nicoli**
(Subaru Impreza)
- 11 **Fabbri-X**
(Renault Clio Williams)

SCHIERANDO TRELLES NEL TROFEO TERRA...

Nocentini cala l'asso

Dopo l'apertura toscana alla Coppa Liburna, riparte il Trofeo Tradizione Terra con il secondo appuntamento in calendario, il rally Golfo dell'Asinara in programma questa settimana con una succosa novità: in terra sarda ci sarà l'esordio nel Ttt di un campione blasonato quale Gustavo Trelles, impegnato con una Lancia Delta Hf di Nocentini! Trelles ha chiesto la licenza italiana, in modo da poter partecipare alla serie su terra con velleità anche di campionato. In ogni caso, la corsa isolana sarà sicuramente un proficuo test per l'uruguayiano in vista della sua partecipazione al rally di Argentina su una Ford Escort Gruppo A. Altro esordio importante nella serie su terra sarà quello di Daniele Griotti al volante di una Ford Escort Cosworth Gruppo A preparata da Bertino per i colori della Meteco Corse. Da seguire anche il debutto di Dracone con la Toyota della Grifone. Ovviamente a far la parte del leone ci sarà il campione in carica Pucci Grossi, vincitore in Toscana e trionfatore lo scorso anno a Stintino, quest'anno sulla Celica della Grifone. La scuderia genovese schiera su un'altra Celica Carlo Zucchetti. Molto atteso in Sardegna è il «finni-

co» Giba Bertolini, protagonista di spicco nelle prime battute della Liburna sulla Subaru Legacy dell'Art, che sui veloci sterrati dell'Asinara ha sempre ben figurato. E che in Sardegna, attenzione, potrebbe avere a disposizione una Impreza! Al suo fianco gli Alessandrini schierano blasonato quale Marcello Gaetti, che ha voglia di ben figurare dopo il brillante quarto posto conquistato nella gara d'apertura. Infine ecco il dottor Gregis, che ha al suo attivo una vittoria in questa gara ed è sempre un cliente da tenere d'occhio sulla Delta Hf di Nocentini. Da segnalare infine il rientro nella serie sterrata di Massimo Stagni, uno che questo campionato l'ha già vinto... Come si può notare l'appuntamento sardo del Ttt si preannuncia molto interessante e incerto, con parecchi piloti in lizza per la vittoria assoluta. Ma neppure in Gruppo N ci sarà da annoiarsi, in quanto accanto a Novello e «Tony» Manfrinato sarà della partita a Stintino anche il torinese Claudio Giuliano, al volante dell'immacabile Ford Escort. Tra le F.2 lotta aperta tra le Clio Williams di Martelli, Stefano Fabbri, Macchi, mentre al via ci sarà sulla Fiat Cinquecento Kit dell'Astra anche Marco Ascheri che, nonostante gli

obblighi di leva, ha dimostrato di essere sempre in palla. Il Golfo dell'Asinara si preannuncia incerto e interessante quanto a partecipanti, mentre resta pressoché invariato quanto a percorso. Infatti, rispetto allo

scorso anno l'unica novità è costituita dall'esclusione della velocissima prova di Palmadula e dall'inserimento dei tre passaggi e La Crucca. Come a dire che... gallina vecchia fa buon brodo

(m.g.)

ORSI



**RIECCO LA SALITA
SU STERRATO
È IN PROGRAMMA
IL 25 GIUGNO**

Bentoni

POZZI, LUISE E TOTI AL TOP

In Cinquecento lotta per tre?

Il Golfo dell'Asinara è valido anche quale quarta prova del trofeo Cinquecento. È questa la prima gara su terra della stagione per i trofeisti e sarà sicuramente un importante banco di prova in quanto le restanti gare saranno disputate su questo tipo di fondo, eccetto l'Alpi Orientali. In Sardegna sarà sicuramente battaglia aperta fra i tre vincitori delle prove finora disputate: Pozzi, Luise e Toti. Proprio quest'ultimo è indubbiamente l'osservato speciale della gara sarda, dopo la bella prestazione alla Targa Florio. Da seguire anche la gara di Maselli e Ussai, mentre tra le donne la lotta si presenta incandescente. Il duello tra la Rossi e la Sacco sarà tutto da seguire e rappresenterà uno dei leit-motiv.



PHOTO4

GOMME DA 10" PER LE «KIT CAR»

Quel pollice della discordia

Già nel marzo scorso la Fia si era espressa sul mantenimento dell'attuale panorama tecnico nei rally del mondiale fino al 2000, quindi modelli Gruppo A a trazione integrale e con motore sovralimentato, rispolverando anche il progetto studiato nella primavera di due anni fa relativo alle vetture «kit» con propulsore turbo a 4 ruote motrici, successivamente messo da parte. Il regolamento di questa nuova categoria di vetture che sarà ammessa soltanto nelle gare di campionato del mondo, riprende le stesse normative concesse alle attuali «kit» ma estende la liberalizzazione all'uso del turbocompressore e della trazione integrale. Ma a sollevare parecchie perplessità è la proposta all'ordine del giorno della recente riunione della Commissione rally: la possibilità per le «kit» di utilizzare, già l'anno prossimo, pneumatici con larghezza da 10 pollici sulle ruote motrici, mentre le attuali Gruppo A 4x4-turbo usano gomme da 9 pollici, come impone il regolamento internazionale. La decisione finale passa adesso al Consiglio mondiale.

Michele Gregis in... volo con la Lancia Delta Hf di Nocentini. Il bergamasco sarà affiancato in Sardegna da Gustavo Trelles, anche lui con una vettura del preparatore toscano e indicato tra i favoriti nel secondo appuntamento del Trofeo Terra che affronta per allenarsi in vista del rally di Argentina

Un anno di stop non ha spento gli entusiasmi e dopo la pausa del '94 la salita su sterrato «Il Nido dell'aquila» si ripresenta più in forma che mai. La

principale novità nel programma della manifestazione di Nocera Umbra è che anziché al sabato la corsa sarà disputata alla domenica, il 25 giugno, con classifica finale in base al miglior tempo fatto segnare nelle due salite che ogni concorrente potrà effettuare. Ma andiamo con

ordine. Per l'edizione del rientro, la quarta, la cronoscalata su sterrato che porta in cima al Monte Pennino prevede verifiche tecniche e sportive a Nocera Umbra, sabato 24 giugno, dalle ore 10 alle ore 12, con due salite di prova dalle 15 alle 19. Quindi, domenica 25, dalle ore 11 via della prima salita e, dalle ore 15, via della seconda. Il percorso è quello di sempre e a Nocera Umbra c'è grande attesa per questa manife-

stazione unica nel suo genere in Europa, con in serbo una bella serie di novità che vi sveleremo nelle prossime settimane. È stato raggiunto un accordo, fra il comune di Nocera e l'associazione Monte Pennino in base al quale ci sarà il massimo della collaborazione per far sì che la gara (una delle poche ad essere indetta dalla Csaì) riesca alla perfezione. Dopo Gustavo Trelles nel '91 (Lancia Delta proto del team Astra), Andrea Aghini (Lancia Delta Hf Martini-Jolly Club), Tommi Makinen (Lancia Delta proto del team Astra) a chi toccherà questa volta? Vincerà anco-

ra una Lancia quest'anno? In attesa di trovare le risposte a questi quesiti, un italiano che corre in F.1 ha già dichiarato la sua totale disponibilità ad essere della partita. Si tratta di Mimmo Schiattarella, il pilota della Simtek che vuole a tutti i costi misurarsi al Nido con gli specialisti dello sterrato. Lo accontenteremo... Chi è interessato ad avere ulteriori informazioni può contattare gli organizzatori, la Bi.Di.Gi, allo 0543-54994 oppure il presidente del comitato organizzatore, Roberto Furlani, allo 0336-682714, allo 0573-929138 o al numero di telefax 0573-528148.

nato

«NIDO»

RALLY COPPA ITALIA

A Nappi il Basilicata

LATRONICO (PZ) - Piero Nappi e Dario Rispo, su Toyota Celica 4Wd, hanno letteralmente dominato il Rally della Basilicata, secondo atto della Coppa Italia sesta zona, vincendo tutte le p.s. In Gr. N primato di Ciardiello-Napolitano su Ford Escort Cosworth.

Latronico (Pz), 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Nappi-Rispo (Toyota Celica 4 Wd) in 54'31"; 2. Antinozzi-Nappi (Lancia Delta 16v) a 2'25"; 3. Ciardiello-Napolitano (Ford Escort Cosworth) a 2'58"; 4. Buttarelli-Guzzardi (Ford Escort Cosworth) a 4'05"; 5. Gallo-Ruscetta (Opel Kadett Gsi) a 4'22".

A LEVICO TERME

Irlando batte Nesti

LEVICO TERME — Pasquale Irlando ha iscritto il suo nome per la 1. volta nell'albo d'oro della Levico-Vetriolo Panarotta. Il pilota di Locorotondo ha preceduto, con la sua Osella Pa/20, la Lucchini di Mauro Nesti.

Levico Terme (Tn), 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Irlando (Osella Pa/20S) 4.32'02"; 2. Nesti (Lucchini) 4.35'39"; 3. Tschage (Breda) 5.43'14"; 4. Roasio (Osella Pa 20) 4.48'33"; 5. Biasioli (Lucchini) 4.53'19"; 6. Zanini (Osella) 5.05'99"; 7. Maggiani (Osella Pa/16) 5.07'37"; 8. Ferrari 5.08'84" (Osella Pa/18); 9. Fuganti (Lucchini) 5.13'76"; 10. Pichler (Bmw M3) 5.14'01".

A VALLELUNGA

De Tommaso è un fulmine

VALLELUNGA — Secondo successo stagionale per Wladimiro De Tommaso (Dallara Alfa Romeo), che ha vinto la gara riservata alla F. 3, segnando la miglior prestazione della giornata. Vittoria di Novi (Brp) tra le Sport.

Vallelunga (Roma), 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. De Tommaso (Dallara A.R) 12'31"420; 2. Nepi (Dallara Vw) a 4"261; 3. Lusuardi (Dallara A.R.) a 4"401; 4. Romagnoli (Dallara A.R.) a 15"159; 5. Rambelli (Dallara Fiat) a 16"002.

RALLY BELLUNESE

L'ultima ps decreta Pasa

BELLUNO — Il 10. Rally Bellunese è stato vinto da Gino Pasa, al suo primo successo assoluto. S'è giocato la gara con Errani all'ultima prova speciale. In Gruppo N ha vinto Vellani, favorito dal guasto che ha fermato la Ford Escort di Leoni.

Belluno, 27 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Pasa-Ongaro (Ford Sierra Cosworth) in 1.12'06"; 2. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 2"; 3. Facca-Colferai (Lancia Delta Hf) a 16"; 4. Zonta-Fantinato (Ford Escort Cosworth) a 19"; 5. Vellani-Maccagnan (Ford Escort Cosworth) a 35".

SALITA CAPACCIO

Non demorde Scola Senior

CAPACCIO (SA) — Un Domenico Scola si è imposto, con la sua Osella Pa/20-Alfa in versione Trofeo, nella Coppa dei Templi. Staccati di oltre quattro secondi: Angelo Palazzo (Gisa-Alfa) e Carlo Scola. Settantatré concorrenti al via.

Capaccio (Sa), 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Scola D. (Osella Pa/20-Alfa) in 51'7"37; 2. Palazzo (Gisa-Alfa) a 4"13; 3. Scola C. (Osella Pa/20-Alfa) a 4"54; 4. Bottoni (Osella Pa/20-Alfa) a 6"86; 5. Auriemma (Lucchini-Alfa) a 7"62.

TROFEO MICRA SUPER 8

L'acuto è di Caruso

PERGUSA — Franco Caruso, non pago dei successi in Coppa Clio, ha conquistato la vittoria nella 1. prova del Trofeo Micra Super 8, precedendo di oltre 4" Maurizio Melluzzo.

Pergusa (En), 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Caruso 25'01"855; 2. Melluzzo M. a 4"417; 3. Spampinato a 13"198; 4. Inzerillo a 23"281; 5. Scribano a 25"281.

RALLY DEI CASTELLI

Per Errani è un gioco

SAN MARINO — Riccardo Errani e Stefano Casadio, su Lancia Delta Hf Proto, si sono imposti senza problemi nella 13. edizione del «Rally dei Castelli». I due romagnoli hanno preceduto i locali Lazzarini-Marchetti (Delta Hf) e Agostini-Pasini.

San Marino, 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) in 40'00"; 2. Lazzarini-Marchetti (Lancia Delta Hf) a 47"00"; 3. Agostini-Pasini (Ford Escort Cosworth) a 1'03"; 4. «Mistra»-Pasi (Ford Escort Cosworth) a 1'06"; 5. Ronca-«Carletto» (Ford Sierra Cosworth 4 x 4) a 2'28".

CHALLENGE F. FORD

Sabbatini in volata

MONZA — Sabbatini vince la 3. prova del Challenge Ford in una gara molto spettacolare, davanti a Mugelli che, in volata, si impone su Crocioni a lungo primo.

Monza (Mi), 28 maggio

Classifica assoluta: 1. Sabbatini in 13'06"185; 2. Mugelli a 0"184; 3. Crocioni a 0"452; 4. Gozzo a 0"597; 5. Mastropietro a 8"217; 6. Ploner a 8"211; 7. Morelli a 8"321; 8. Masini a 16"322; 9. Chikara a 5 giri.

SUL LAGO DI PERGUSA

La Club a Grimaldi

PERGUSA — Enrico Grimaldi (Osella) fra le vetture Sport, Giovanni Corsaro (Peugeot 309) e Pippo Anastasi (Fiat Uno Turbo) nei due raggruppamenti delle vetture Turismo, sono i vincitori della seconda prova dello Challenge Siciliano Velocità, corsosi a Pergusa.

Pergusa (En), 28 maggio 1995

1. ragg.: 1. Grimaldi (Osella) 13'54"464; 2. Ceraolo (Osella) a 11"949. **2. ragg.:** 1. Corsaro (Peugeot 309 Gti) a 17'07"585; 2. Guarnaccia (Peugeot 205 Rallye) a 1"968. **3. ragg.:** 1. Anastasi (Fiat Uno turbo) a 16'15"226; 2. Anastasi N. (Ford Escort Rs) a 15"789.

RALLY SPRINT

Fornoni sulle...Alpi

MORBEGNO — La prima edizione del «Rally delle Alpi» è stata dominata dall'equipaggio bergamasco formato da Antonio Fornoni e Nadia Bosis su Renault Clio Williams. Al secondo posto distaccati di dieci secondi sono giunti Riccardi-Contini con un Opel Astra Gsi.

Morbegno (So), 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Fornoni-Bosis (Renault Clio Williams) in 15'33"; 2. Riccardi-Contini (Opel Astra Gsi) a 10"; 3. Biasuzzi-Fornara (Opel Kadett Gsi) 12"; 4. Saldarini-Gela (Peugeot 205 Gti) a 31"; 5. Vittalini-Papis (Peugeot 309 Gti) a 42".

TRICOLORE PORSCHE

Mastropietro regola tutti

MONZA — Renato Mastropietro, con la 911 Biturbo, si aggiudica la terza prova del Targa Tricolore Porsche, regolando uno scatenato Rebai. Nel secondo raggruppamento domina Massazza che senza problemi chiude davanti a Villa «Drive».

Monza (Mi), 28 maggio

1. raggruppamento: 1. Mastropietro 14 giri in 28'21"524; 2. Rebai a 4"883; 3. Dazzan a 36"304. **2. raggruppamento:** 1. Massazza in 30'40"194; 2. Villa a 3"616; 3. «Drive» a 5"696.

A PIEVE DI TECO

Antonazzo si ripete

Nuova affermazione di Paolo Antonazzo, su Lancia Delta S4 nel Campionato Italiano Slalom. Cesari ha portato all'esordio l'Osella Alfa Romeo, giungendogli ad un soffio. Vittoria in Gruppo N per Malvasio su R5 Gt Turbo, in Gruppo A per Lanteri su Peugeot Rallye e nel Trofeo Cinquecento per Tortora.

Pieve di Teco (Im), 28 maggio 1995

Classifica assoluta generale: 1. Antonazzo (Lancia Delta S4) 146,33; 2. De Micheli (Gmg Sport) 150,17; 3. Lasia (Mp) 150,92; 4. Cremonesi (Feder Car) 154,93; 5. Patete (Abarth X1/9) 155,54.

FORMULA RALLY

S. Damiano d'Asti (At), 28 maggio 1995

1. Rag. 1. Vesinini (Fiat 500) in 3'39"83; 2. Polvra (Fiat Panda) in 3'45"59. **2. Rag.** 1. De Biasi (Fiat X1/9) in 3'33"34; 2. Zerbatò (Fiat Ritmo) 3'46"48. **3. Rag.** 1. Massola (Fiat X1/9) in 3'32"11; 2. Scazzino (Uno Turbo) 3'49"66. **4. Rag.** 1. Giovannone (Escort Cosworth) in 3'35"68. **5. Rag.** 1. Maroni (Proto Suzuki) in 3'16"41; 2. Tamburini (Proto Junior) in 3'25"52.

VELOCITA' SU TERRA

Monteodorisio (Ch), 28 maggio 1995

Gruppo 1: 1. Ferretti (Fiat Ritmo); 2. Binci (Alfasud); 3. Filo (Fiat X1/9). **Gruppo 2:** 1. Di Battista (Lancia Delta Integrale); 2. Socco (Fiat Panda 4 x 4). **Gruppo 3:** 1. Serrone (Prototipo Junior). **Gruppo 5:** 1. Battistini (Fiat 500); 2. Biraghi (Fiat 500); 3. Pascucci (A 112).

SLALOM

Belmonte Mezzagno (Pa), 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. La Mantia G. (Fiat X1/9) 137,05; 2. Raiti (Fiat X1/9) 137,12; 3. Puglisi (Fiat X1/9) 138,32; 4. Virgilio (Fiat X1/9) 139,54; 5. Giuseppe Virzi (Fiat X1/9) 140,00; 6. Gaetano Virzi (Bmw M3) 140,31; 7. Compagnino (Fiat 127) 140,95; 8. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 141,81; 9. Testa (A112 Abarth) 142,46; 10. Gentile (Fiat 127) 142,61.

FORMULA RALLY

Sarmato (Pc), 28 maggio 1995

1. Raggruppamento: 1. Merlo (A112) 4'14"84. **2. Raggruppamento:** 1. G. Rizzi (Dallara X1/9) 3'56"58. **3. Raggruppamento:** 1. Settembre (Renault Clio Williams) 4'08"11. **4. Raggruppamento:** 1. Barossi (Lancia Delta 16V) 4'31"44. **5. Raggruppamento:** 1. Balzarotti (Proto Corsini Kawasaki) 3'46"33.

SLALOM

Sesta Godano (Sp), 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Panesi (Fiat X1/9) 178,83; 2. Giarracca (Osella) 181,03; 3. Gardella (Peugeot 205) 185,09; 4. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 185,69; 5. Cumino (Ford Escort) 187,73; 6. Datteri (Fiat X1/9) 189,10; 7. Sassi (Wv Golf) 189,30; 8. Federighi (Peugeot 205) 189,30; 9. ?lomag (Fiat X1/9) 190,00; 10. Arzà (Fiat Uno Turbo) 190,43.

SLALOM

Campobasso, 28 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Vinaccia (Fiat X1/9 2000) 158,66; 2. Insigne (Fiat X1/9 2000) 161,45; 3. Iacampo (Fiat X1/9 2000) 161,72; 4. Pepe G. (Fiat X1/9 2000) 162,24; 5. Pepe D. (Fiat X1/9 2000) 163,69; 6. Piccioni (R5 Gt turbo) 163,88; 7. Fabio (Fiat X1/9 1300) 171,92; 8. Di Gioia (A112) 172,44; 9. Esposito (Peugeot 205 Gti) 173,23; 10. Novello (Peugeot 205 Rallye) 173,63.

Annulato il Trofeo Adriatico

Il previsto Trofeo dell'Adriatico, in programma su due prove il 4 e il 18 giugno sulla Pista Azzurra di Jesolo, non verrà più disputato per impedimenti organizzativi all'impianto.

Cambiano squadre Montanari e Maira

C'è fermento in Romagna: a casa Parrilla e dintorni approdano rinforzi dai nomi ben noti nell'ambiente. Giovanni Montanari ha lasciato la Crg e si è accordato con la Mari per correre sia nella 100 che nella 125 (ha già debuttato a Pomposa con un brillante secondo posto in F.C), mentre presto avrà il suo battesimo, con motori Italsistem e telaio SwissHutless, il siciliano Giovanni Maira che ha lasciato la Topkart. L'esordio è previsto nella terza prova europea di F.A a Mairbourg in Belgio.

A scuola di kart in giugno

A Nizza Monferrato, dal 26 al 30 giugno, la Pista Winner organizzerà la 5. edizione della «Scuola per aspiranti giovani kartisti». Ammessi i ragazzi dagli 8 ai 12 anni. A disposizione i kart (60 cc.), la tuta in omaggio, la pista e i ricambi. A carico degli ospiti l'albergo e il casco personale. Costo del corso, teorico e pratico, è 1.200.000 lire.

■ **CALENDARIO.** Nonostante la non facile convivenza con i «verdi» locali, il kartodromo di Ala, in provincia di Trento, è riuscito a mettere in calendario alcune gare per la stagione '95. Quelle ancora da disputarsi sono previste per il 25 giugno e per il 15 ottobre: mentre la prima è una normale gara FIK nazionale, la seconda sarà un interessante Tre Ore a squadre, da corrersi con il regolamento Club. Per maggiori informazioni ci si può rivolgere direttamente presso la pista, al numero telefonico 0464/67.18.00.



ORSI

IN BELGIO L'EUROCADETTI E L'EUROJUNIOR

Giovani marmitte

Domenica prossima, sulla pista di Genk in Belgio, l'ultima rivoluzione del karting va in scena. In programma c'è l'Europeo Cadetti (il cosiddetto Trofeo Casco Verde) e quello Junior, le due categorie che hanno subito quest'anno il brusco arretramento di un anno di età che è costato, e costerà, ai piloti nati negli anni '80 e '81 una partecipazione in meno a questi campionati. Per la prima volta, allora, saranno in azione in un appuntamento titolato in campo internazionale i tredicenni e questo significherà qualche apprensione in più sia per la poca esperienza che per la propensione dei giovanissimi a gettarsi a capofitto nell'agone, esposti come sono alle pressioni esterne di padri, meccanici e team manager di qualsiasi voglia genere. Il parco partenti, complessivamente non è male, perché se in effetti 43 piloti nella Cadetti non sono tanti (ma è una novità e 13 anni sono effettivamente pochi...) i 72 concorrenti nella Junior sono già meglio che l'anno passato dove però pesò tantissimo la trasferta a Braga, in Portogallo, davvero lontana e costosissima per tutti. Un dato, intanto, balza all'occhio: su 115 piloti complessivi, solo 6 (!) hanno scelto di gareggiare con gomme Bridgestone. Monopolio assoluto, quindi, per l'italiana Vega a dispetto dei buoni risultati ottenuti nelle cate-

rie maggiori dalle coperture giapponesi. Completamente diverso, invece, il discorso per quello che riguarda i motori. Il dominio quasi assoluto della Iame, che aveva caratterizzato queste due categorie nel '94, si è un po' ridimensionato anche se 45 piloti sono rimasti comunque fedeli a questa marca che resta quella comunque più scelta. E veniamo ai favoriti. La truppa italiana è, contrariamente al solito, piuttosto esigua nei cadetti: solo sei i nostri ragazzi, ma tra questi spicca il neo campione tricolore Marino Spinuzzi su cui poggiano ovviamente favori e responsabilità di ben figurare. Nella Junior si rientra più

nella norma: venti saranno in pista e tra questi quelli con ambizioni di titolo continentale. Antinucci, Liuzzi e Venturi sono i più accreditati, ma gente come Fistarol, Piccolo e Valletta vantano una buona esperienza in quanto a battaglie ad alto livello. Contro di loro una buona concorrenza straniera che vede in Lotterer (belga, tedesco, italiano?) Ogni volta si legge una nazionalità diversa nelle sue iscrizioni... il favorito d'obbligo dopo la sua straordinaria esibizione al Margutti così come nello spagnolo Garcia, il campione del mondo in carica nella ex-Cadetti, l'uomo da battere.

GLI ITALIANI IN GARA

JUNIOR

7	Antinucci	(Mike2-Parilla)
27	Polato	(Crg-Rotax)
43	Asciutto	(Birel-Parilla)
44	Bonetti Silvia	(Crg-Parilla)
45	Bonetti Stefano	(Crg-Parilla)
47	Cavaciuti	(Pcr-Pcr)
48	Dalla Tor	(Dap-Dap)
51	Fistarol	(Biesse-Fox)
52	Francia	(Pcr-Pcr)
58	Liuzzi	(Crg-Comer)
59	Maritan	(Pcr-Pcr)
60	Mastrangelo	(Mike2-Parilla)
62	Pedroni	(Crg-Parilla)

63 Polizza (Pcr-Pcr)

64 Piccolo (Pcr-Pcr)

65 Pini (Pcr-Pcr)

66 Severini (Birel-Parilla)

69 Valletta (Allkart-Parilla)

70 Venturi (Topkart-Comer)

71 Balzan (Tony-Parilla)

CADETTI

133 Meneghelo (Crg-Parilla)

135 Roana (Tibi-Parilla)

137 Spinuzzi (Tony-Parilla)

139 Tami (Tibi-Parilla)

142 Bertagnoli (Crg-Parilla)

143 Pianta (Pcr-Pcr)

Pomposa: Antonelli sul kart è sempre un super

PISTA ROMEA

S. Giuseppe di Comacchio (Fe), 21 maggio 1995
Gara Internazionale

Classe 100 Junior: 1. Garutti (Tony-Pcr) 20 giri in 15'22"00; 2. Benelli (Crg-Parilla) 15'26"50; 3. Lanci (Birel-Italsistem).

Classe 100 Intercontinentale A: 1. La Guardia (Mari-Saetta) 20 giri in 14'50"61; 2. Bertozzi (Kali-Italsistem) 14'56"36; 3. Baratella (Tony-Rotax) 14'57"66; 4. Bertocchi (Npk-Pcr) 14'57"87; 5. Cavicchi (Top-Comer) 15'04"09.

Classe 100 Formula A: 1. Antonelli (Mari-Italsistem) 20 giri in 14'42"86; 2. Simone Giorgi (Crg-Rotax) 14'46"55; 3. Melandri (Mari-Italsistem) 14'51"49; 4. Lucati (Tibikart-Rotax) 14'55"50; 5. Utini (Top-Comer) 15'00"91.

Classe 125 Nazionale: 1. Cerbai (Crg-Pavesi) 20 giri in 14'28"92; 2. Bellini (Birel-Pavesi) 14'30"22; 3. Donati (Crg-Pavesi) 14'37"02; 4. Gavazzoni (Brm-Power) 14'37"35; 5. Levorato (Crg-Tm) 14'38"52.

Classe 125 Formula C: 1. Aggio (Birel-Pavesi) 20 giri in 14'21"48; 2. Giovanni Montanari (Mari-Pavesi) 14'29"41; 3. Dall'Olio (Crg-Pavesi) 14'33"93; 4. Montagnani (Tony-Cassani) 14'39"80; 5. Ansaloni (Npk-Pavesi) 14'43"30.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Montirone (Crg-Tm) 20 giri in 14'53"30; 2. Laghi (Top-Tm) 14'58"66; 3. Fulbiettini (Kali-Tm) 15'13"29; 4. Pappi (Kali-Tm) 15'19"06; 5. Paglione (Kali-Tm) 15'22"70.



BIONDO

Grassotto debutta in 100 N e sfiora il centro

PISTA TIBIKART

Gordona (So); 21 maggio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Stefani (Tibi) 10 giri in 9'53"778; 2. Montardini (Tibi) a 0"199; 3. Corsini (Dap) a 0"348; 4. Fabi (Haase) a 9"114; 5. Paccagnini (Tony) a 9"295 (tutti i motori sono Comer).

Scena dalla Pista Romez per una gara internazionale passata ingiustamente un po' sottotono: a destra un momento della prefinale con il bravo, e spesso sfortunato, Leo Laguardia che precede Bertozzi, Baratella, Cavicchi e Bertocchi. Sotto, Cerbai vincitore della 125 nazionale

Pignola: D'Addario primo tra pochi intimi

PISTA KOBRA

Pignola (Pz), 21 maggio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Accetta (Dap-Comer) 8'26"26; 2. Guida (Tecno-Comer) a 1 giro.

Classe 100 Junior: 1. D'Addario (Crg-Parilla) 16'47"66.

Classe 100 Nazionale: 1. Giuzio (Tecno-Parilla) 16'57"55.

Classe 125 Nazionale: 1. Cecere (Kali-Pavesi) 17'00"57; 2. Colucci (Crg-Pavesi) a 3 giri.

Classe 125 Internazionale: 1. Marzilli (Crg-Tm) 17'20"35.

Classe 125 Europa: 1. D'Amato 17'34"85; 2. Bertaccini a 2 giri; 3. Bitetti f.t.m. (tutti su Italia Motori-Gilera).

Classe 125 Amatori: 1. Grimaldi 16'57"39; 2. Valdivit a 3 giri; 3. Muliere a 5 giri (tutti su Kali-Tm).

Classe 100 junior: 1. Manna (Pcr-Parilla) 18 giri in 14'45"261; 2. Tami (Tibi-Rotax) a 0"515; 3. Pini (Pcr-Pcr) a 1"575; 4. Magri (Gold-Comer) a 1"846; 5. Cenati a 21"311.

Classe 100 Nazionale: 1. Tressino (Tibi-Parilla) 18 giri in 14'22"730; 2. Grassotto (Tibi-Rotax) a 3"775; 3. Scenini (Cmp-Comer) a 13"051; 4. Scotti (Birel-Sirio) a 22"738; 5. Maniero (Tony-Itals) a 22"935.

Classe 100 Internazionale: 1. Rossi (Red Baron-Parilla) 18 giri in 14'35"063; 2. Giacalone (Mrc-Mrc) a 4"862; 3. Carini (Tibi-Pcr) a 6"074; 4. Lambrughini (Mrc-Mrc) a 7"174; 5. Gallucci (Top-Comer) a 8"802.

Classe 100 Amatori: 1. Radice (Birel-



BIONDO

Pizzola Severini Bertagnoli provano... l'Europeo

PISTA D'ORO

Bagni di Tivoli (Roma), 21 maggio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Basilico 12 giri in 13'18"5; 2. Bonetti 13'23"9; 3. Palli 13'29"2; 4. Del Vecchio 13'40"1; 5. Cullari 13'45"9 (tutti i motori sono Comer).

Classe 100 Amatori: 1. Fasano (Nannik-Parilla) 15 giri in 15'13"6; 2. Natali (Tibi-Rotax) 15'17"5; 3. Praiola (Tecno) 15'18"1; 4. Modugno (Pcr-Parilla) 15'19"8; 5. Baldassari (Nannik-Parilla) 15'20"2.

Classe 100 junior: 1. Pizzola (Birel-Parilla) 20 giri in 20'19"2; 2. Severini (Birel-Parilla) 20'27"1; 3. Bertagnoli (Kali-Parilla) 20'39"2; 4. Argenio (Kali-lame) 20'39"8; 5. Mastrangelo (Rakama-Parilla) 20'50"9.

Classe 100 Nazionale: 1. Riccardi (Tibi-lame) 20 giri in 20'22"6; 2. Di Luca (Gold-Itals) 20'27"1; 3. Ippoliti (Crg-Saetta) 20'50"2; 4. Marrone (Pcr-Pcr) 20'52"7; 5. Boncompagni (Crg-Pcr) 21'02"2.

Classe 100 Internazionale: 1. Maugliani (Dfm-Itals) 20 giri in 20'45"2; 2. Maniero (Dfm-Parilla) 20'57"1; 3. Alosa (Pcr-Parilla) 20'59"1; 4. Saويا 20'59"6; 5. (Gold-Itals) a 14 giri.

Classe 125 Amatori Valvola: 1. Duranti (Tony-Tm) 15 giri in 15'20"9; 2. D'Eranno (Kali-Tm) 15'24"7; 3. Mannozzi (Tony-Tm) 15'29"8; 4. Ercolani (Crg-Parilla) 15'32"1; 5. Trevisan (Crg-Tm) 15'38"7.

Classe 125 Nazionale: 1. Massetani (Allkart-Pavesi) 15 giri in 15'21"2; 2. Mancia (Tony-Tm) 16'07"5; 3. Venturini (Tony-Pavesi) 16'15"5.

Classe 125 Internazionale: 1. De Carolis (Crg-Tm) 15 giri in 15'52"2; 2. Perroini (Tony-Tm) 15'57"6; 3. Costantini a 9 giri.



BENEDETTI



ANGIOLELLA

Corridonia: che volata Montosi su lacone nella 60!

PISTA COGIS

Corridonia (Mc) . 21 maggio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Montosi (Pcr) 9 giri in 8'12"22; 2. lacone (Kali) 8'12"45; 3. Maceratesi (Birel) 8'12"83; 4. Pizzuti (Kali) 8'13"11; 5. Ferri (Tony) 8'16"85. (Tutti i motori sono Comer).

Classe 100 Junior: 1. Francia (Pcr-Pcr)

20 giri in 14'39"61; 2. Petroselli (Tony-lame) 14'42"11; 3. Traini (Crg-Parilla) 14'43"40; 4. Marcotulli (Crg-lamep) 14'48"00; 5. Spinazzi (Tony-Parilla) 14'54"27.

Classe 100 Nazionale: 1. Sabatini (Birel-Italsistem) 20 giri in 14'23"72; 2. Piergentili (Tony-Italsistem) 14'24"08; 3. Schiaroli (Tony-Rotax) 14'24"87; 4. Marchetti (Pcr-Pcr) 14'26"61; 5. Pennesi (Top-Parilla) 14'39"00.

Classe 100 Internazionale: 1. Angelucci (Tony-Italsistem) 20 giri in 14'18"65; 2. Pierucci (Tony-Italsistem) 14'23"35; 3. Cardinali (Birel-Rotax) 14'23"69; 4. Greco (Jolly-Rotax) 14'29"57; 5. Grapasonni (Tony-Rotax) 14'30"75.

Classe 125 Amatori Aspirato: 1. Cintoli (Nanni-Tm) 20 giri in 14'52"74; 2. Cifola (Kali-Tm) 14'55"73; 3. Massiani

Sirio) 18 giri in 15'08"51; 2. Mezzanzanica (Biesse-Sirio) a 0"209; 3. Barboni (Rakama-Sirio) a 0"467; 4. Trifone (Top-Mrc) a 15"895; 5. Cantù (Tony-Sirio) a 17"408.

Classe 125 Nazionale: 1. Malaffo (Crg-Pavesi) 18 giri in 13'58"666; 2. Peroni (Crg-Tm) a 1"214; 3. Pollari (Tony-Tm) a 7"831; 4. Amici (Crg-Pavesi) a 9"582; 5. Cenati (Crg-Tm) a 18"223.

Classe 125 Europa: 1. De Marimis (Italia M.) 18 giri in 14'33"073; 2. Mafezzini (Birel) a 0"727; 3. Malpetti (Italia M.) a 11"503; 4. Pedroncelli (Italia M.) a 15"860; 5. Brocato (Italia M.) a 28"188 (tutti i motori sono Gilera).

Classe 125 Internazionale: 1. Suraci (Gold-Tm) 18 giri in 13'57"896; 2. Scioia (Crg-Pavesi) a 6"224; 3. Bongini (T-



Il maltempo l'ha fatta da padrone sulla Pista D'Oro alle porte di Roma: ecco Basilico, ottimo nuotatore nella 60, e Maugliani, primo nella 100 Internazionale. A destra, Ignesti, che ha vinto sulla pista 2000 di Siena la 125 Nazionale

(Crg-Tm) 15'02"43; 4. Spurio (Tony-Tm) 15'12"63; 5. Boschi (Kali-Tm) 15'17"09.

Classe 125 Amatori Valvola: 1. Compagnoni (Crg) 20 giri in 14'26"87; 2. Zalocco (Birel) 14'27"10; 3. Palazzi (Birel) 14'28"33; 4. Ruschioni (Kali) 14'28"65; 5. Galli (Kali) 14'33"28. (Tutti i motori sono Tm).

Classe 125 Nazionale: 1. Antonini (Birel) 20 giri in 13'58"69; 2. Nepa (Kali) 14'01"38; 3. Flenghi (Birel) 14'02"56; 4. Moretti (Birel) 14'04"15; 5. Benedetti (Tony) 14'05"26. (Tutti i motori sono Tony).

Classe 125 Internazionale: 1. Tarabelli (Gold-Pavesi) 20 giri in 13'48"97; 2. Baldelli (Fit-Tm) 13'53"23; 3. Costantini (Kali-Tm) 13'59"04; 4. Di Paolo (Crg-Tm) 13'59"44; 5. Vignini (Crg-Tm) 13'59"75.

Pochi ma buoni a Siena: Picchioni s'invola

KARTODROMO 2000

Ampugnano (Si), 21 maggio 1995

Classe 100 nazionale: 1. Picchioni 12'02"168; 2. Pollastrini 12'06"477; 3. Tirinnanzi 12'20"512; 4. Biancalani 12'24"187; 5. Mangione 12'40"706.

Classe 100 Internazionale: 1. Ferretti 12'10"452; 2. Mariotti 12'13"844.

bi-Pavesi) a 6"457; 4. Cressoni (Crg-Tm) a 6"803; 5. Cenati (Crg-Tm) a 8"439.

Classe 125 Amatori Valvola: 1. Faini (Kali-Pavesi) 18 giri in 14'28"993; 2.

BENEDETTI



Corse molto accese a Gordona: a fianco Tressino, 1. nella 100 Naz e Suraci, 1. nella 125 Int.

Beccari (Birel-Tm) a 17"735; 3. Gerosa (Eagle-Pavesi) a 5 giri; 4. Pirovano (Birel-Tm) a 14 giri; 5. Corti (Birel-Pavesi) a 14 giri.

IL CALENDARIO

4 giugno

- Circuito di Castelraimondo Castelraimondo (Mc) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Tibikart Gordona (So) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Riveggio Riveggio (Bo) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Cilento Corse Casalvelino (Sa) 60, 100, 125, Amatori
- Pista della Palomba

- Matera 60, 100, 125, Amatori
- Pista Due Mari Amato (Cz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Fondi Fondi (Lt) 60, 100, 125, Amatori
- Pista dell'Etna Adrano (Ct) 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Termoli Termoli (Cb) 60, 100, 125, Amatori

In Sicilia si va sempre a colpi di... Spada

PISTA KINISIA

Contrada Runza (Tp), 21 maggio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Polizzano (Tony) 10 giri in 9'39"46; 2. Internicola (Kali) a 2"10; 3. Consiglio (Tony) a 15"33; 4. Gatto (Kali) a 18"16. (Tutti i motori sono Comer).

Classe 100 Junior: 1. Priulla E. (Crg-Parilla) 20 giri in 15'19"82.

Classe 100 Nazionale: 1. Spada (Pcr-Pcr) 20 giri in 14'42"35; 2. Martines (Best-Pcr) a 13 giri.

BIONDO



Classe 125 Amatori valvola: 1. Tatini 12'00"517; 2. Narducci 12'01"929; 3. Muzzi 12'06"393; 4. Palmini 12'08"020; 5. Manfredini 12'13"312.

Classe 125 Amatori Aspirato: 1. Borri 12'25"790; 2. Cottini 12'26"408; 3. Ghini 12'34"505; 4. Bartolini 12'45"492; 5. Favilli 12'48"971.

Classe 125 nazionale: 1. Ignesti 11'51"016; 2. Scoccati 11'52"499; 3. Angelini 11'53"015; 4. Nocentini 11'53"533; 5. Panichi 11'58"079.

Classe 125 Club: 1. Cecere C. (Mari-Tm) 0 penalità; 2. Colella (Birel-Tm) 4; 3. Pizani (Birel-Tm) 7; 4. Cecere N. (Allkart-Tm) 8; 5. Borghese P. (Tony-Tm) 12.

Cilento: Petruzzelli nella 100 impone la sua legge

PISTA CILENTO

Casalvelino (Sa), 21 maggio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Petolicchio (Top) 14 giri in 11'22"389 alla media di 78,912 kmh; 2. Nitto (Pcr) a 0"553; 3. Fiorino (Kali) a 0"989; 4. Rinaldi (Dap) a 6"314; 5. Napoli (Top) a 7"044. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Petruzzelli (Birel-Sirio) 18 giri in 11'59"664 alla media di 86,448 kmh; 2. Cigliano (Birel-Sirio) a 3"134; 3. Tuccillo (Brm-Parilla) a 4"648; 4. Casillo (Pcr-Pcr) 7"162; 5. Andrea Casillo (Tibikart-Parilla) a 10"581.



LUCCHESI



LUCCHESI

Sempre vario il parco partenti in Sicilia: ecco, più in alto, Galioto, dominatore assoluto della 100 Amatori e, qui sopra, Polizzano, primo nella 60 su un tenace Internicola

Classe 100 Amatori: 1. Galioto (Pcr-Pcr) 20 giri in 16'16"42; 2. Barbera L. (Tony-Parilla) a 24"75; 3. Profeta (Pcr-Italsistem) a 35"67; 4. Capraro (Gold-Pcr) a 35"87; 5. Lo Bono (Gold-Pcr) a 11 giri; 6. Verga (Kali-Parilla) a 15 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Vassallo (Tony-Tm) 20 giri in 15'20"67; 2. Fina (Kali-Tm) a 1 giro.

Classe 125 Internazionale: 1. D'Amico (Kali-Tm) 20 giri in 14'49"81; 2. Spanò G. (Kali-Tm) a 7"03.

Classe 125 Amatoriale (aspirato): 1. D'Angelo (Kali-Tm) 20 giri in 15'54"18; 2. Messina (Gold-Tm) a 2 giri; 3. Bologna (Kali-Tm) a 9 giri; 4. Carrara (Gold-Tm) a 18 giri.

Classe 125 Amatoriale (valvola): 1. Rosolia (Kali-Tm) 20 giri in 15'12"15; 2. Castro (Gold-Pavesi) a 4"44; 3. Pollara (Kali-Tm) a 4 giri; 4. Spanò (Tony-Pavesi) a 12 giri.

Gara club 100: 1. Modica 8 giri in 8'47"79 penalità 0; 2. Pipitone p. 4; 3. Mazza p. 6. (Tutti su Pcr-Pcr).

Gara club 125 Nazionale: 1. Solina (Kali-Tm) 8 giri in 6'16"17 penalità 2; 2. Raiti (Kali-Tm) p. 2; 3. Angelo (Kali-Tm) p. 6; 4. Salerno (Kali-Tm) p. 10; 5. Di Genova (Tony-Pavesi) p. 10; 6. Angelo G. (Kali-Tm) p. 10.

Gara club 125 Internazionale: 1. Ciaramita (Tony-Pavesi) 8 giri in 6'07"72 penalità 2; 2. Martini (Tony-Pavesi) p. 2; 3. Serse (Kali-Tm) p. 7; 4. Fanara (Birel-Tm) p. 7.



L'ESPERIENZA PER OGNI ESIGENZA

ELF IDROCARBURI ITALIANA S.p.A.
Via Campanini, 6 tel. 02/677.066.05

Schenetti racconta il corpo a corpo con Cathy

MUGELLO — «Mi sono fatto battere da una donna? Sì, ma guarda che è Cathy Muller. È una che ha corso anche in F. 3000 e va forte davvero!». «Punzecchiato», Bebbe Schenetti al termine della gara ha cominciato così a raccontare il duello più avvincente di questa 2. prova del monomarca Maserati Ghibli. «Avevo la pole e Cathy il 5. tempo. Ma per regolamento i primi sei posti vengono risorteggiati, per cui in griglia Martinello è andato "al palo", Cathy è salita al 2. e io sono sceso al 4.; in mezzo avevamo Merzario. Al via Martinello e D'Amore sono scattati in testa davanti a Cathy, me e Merzario». È iniziata così una lotta "senza esclusione di colpi". Merzario, in lotta per il campionato — a differenza della Muller e di Schenetti, invitati "una tantum" dalla Maserati — ha iniziato ad andare in escandescenze perché voleva passare: ha alzato il pugno, ha messo le frecce, ha lampeggiato con i fari... «Allora io e Cathy gli abbiamo dato strada — ha proseguito nel racconto Schenetti — e poi abbiamo cominciato il nostro "corpo a corpo". Quando le ero in scia e mi si è intraversata davanti le ho visto gli occhi sbarrati nel suo specchietto retrovisore che dicevano "ecco, adesso Beppe ti passa"; e io allora ridevo, perché mi stavo divertendo come un matto. Ma anche quando si è intraversata era duro riuscire a passarla, perché non ti lascia mai un varco, è una che non ti perdona nulla. Ci siamo ritrovati più volte affiancati. Lei mi ha dato una toccatina alla prima curva della variante alta; io le ho restituito la carezza alla seconda curva. E mentre lottavamo abbiamo risuperato Merzario, che intanto aveva allentato il ritmo. Poi sono riuscito a passarla e lei mi ha risuperato poco dopo in pieno rettilineo. Abbiamo tagliato il traguardo al fotofinish. Sì, mi ha bruciato per due centesimi di secondo... spero che la Maserati ci dia l'occasione per una rivincita».

Martinello, a destra, festeggia la vittoria nella Maserati Open Cup. Ma sugli spalti ha tenuto tutti con il fiato sospeso l'entusiasmante duello fra Cathy Muller e Beppe Schenetti, conclusosi al fotofinish, come dimostra l'immagine in basso a sinistra. Ai box, invece, tutti hanno perso la testa per la graziosa Kirsten Kolby, in basso a destra. Nella pagina a fianco, in alto Yvan Muller e in basso Aiello a Digione



MASERATI GIBLI □ POLE «REGALO» E VITTORIA

La sorte aiuta Martinello

MUGELLO — Alla terza gara al volante di una vettura turismo, Ermanno Martinello è riuscito a salire sul gradino più alto del podio nella Maserati Ghibli Open Cup. Dopo aver ottenuto il 2. tempo in prova, il padovano è stato sorteggiato in pole per la gara e si è poi involato senza grossi problemi sino al traguardo. Alle sue spalle avvincente ed emozionante sino agli ultimi metri è stata

la lotta per il 2. posto. Due degli ospiti del campionato promosso dalla Maserati, Cathy Muller e Beppe Schenetti, assieme ad Arturo Merzario hanno infatti dato vita ad un appassionante duello con continui cambi di posizione. Costretto subito al ritiro D'Amore, la francese ed il pilota di Modena hanno combattuto senza esclusione di colpi, con Merzario costretto a mollare nel finale

per un calo del mezzo. Al fotofinish, per soli 2 centesimi, il 2. posto è andato alla Muller davanti a Schenetti, mentre il comasco si è accontentato della 4. piazza, utile per mantenere la testa del campionato. Quinto assoluto, si è piazzato Mauro Nesti, altro ospite Maserati. «Sonnenkind», al secolo meglio conosciuto come Giorgio Pianta, non ha invece terminato la corsa, essendo uscito di pista nelle fasi finali.

Enrico Rosi Cappellani

MASERATI GIBLI

Mugello (I), 21 maggio
2. prova della Open Cup

La classifica: 1. Martinello 16 giri in 35'51"10, media 140,445 kmh; 2. C.Muller a 8"50; 3. Schenetti a 8"52; 4. Merzario a 24"54; 5. Zardo a 36"86; 6. Nesti a 44"37; 7. Bompani a 48"15; 8. Raimondi a 1'20"35; 9. "Sonnenkind" a 4 giri; 10. Paulin a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Cathy Muller, 2'12"94, media 142,034 kmh.

La classifica del campionato: 1. Merzario 36; 2. Martinello 32; 3. Zardo 28; 4. Bompani 22; 5. Giudici 16; 6. Raimondi 10.



foto grafie PHOTO4



TURISMO FRANCESE □ DOPO LE DIFFICOLTÀ IN PROVA CON LA BMW

Muller domina a sorpresa



RAVAIOLI

TURISMO AUSTRALIANO □ GIÀ ALLA 6. GARA

Doppietta di Bowe che ora vede il titolo

WINTON — John Bowe avanza inesorabile verso il titolo nel campionato australiano di Turismo. In questo sesto appuntamento Bowe ha infatti centrato una doppietta ed ora è sempre più solo al comando della classifica generale. «Bowe sta guidando così bene che al traguardo volevo chiedergli un autografo» ha scherzato Brock al traguardo della 2. manche, dopo i tanti vani tentativi di attaccare il rivale della Ford Falcon. Questa doppietta è stata per la verità una sorpresa per lo stesso Bowe, che non si aspettava di essere ancora così competitivo con le gomme Dunlop, visto che quest'ultima aveva dovuto arrestare lo sviluppo delle proprie coperture dopo il crollo del suo reparto sportivo in seguito al terribile terremoto del novembre scorso in Giappone.

Carlo Irlitti

TURISMO

Winton (AUS), 21 maggio

6. prova del campionato australiano

1. manche: 1. Bowe (Ford Falcon Ef) 24 giri in 35'04"332; 2. Seton (Ford Falcon Ef) 35'04"589; 3. Brock (Holden Commodore Vr) 35'05"809; 4. Crompton (Holden Commodore Vr) 35'16"455; 5. Jones (Ford Falcon Ef) 35'16"628.

□ **Giro più veloce:** John Bowe (Ford Falcon Ef), 1'00"713.

2. manche: 1. Bowe (Ford Falcon Ef) 34 giri in 34'57"686; 2. Brock (Holden Commodore Vr) 34'58"093; 3. Seton (Ford Falcon Ef) 34'59"518; 4. Mezera (Holden Commodore Vr) 35'10"923; 5. Jones (Ford Falcon Ef) 35'16"509.

□ **Giro più veloce:** Glenn Seton (Ford Falcon Ef), 1'00"287.

La classifica del campionato: 1. Bowe 2020; 2. Brock 1560; 3. Seton 1450; 4. Perkins 1240; 5. Mezera 1060.

DIGIONE — «Nelle prove non avevo capito quasi nulla della macchina, sono andato per tentativi nella messa a punto». E per fortuna che Yvan Muller ha cominciato così il week end del 4. appuntamento del campionato francese di Turismo. Il tedesco ha infatti vinto entrambe le gare e, se non avesse avuto problemi in prova, chissà cos'altro avrebbe fatto oltre a dominare. La doppietta del pilota della Bmw è stato un capolavoro tattico e agonistico. Tattico della squadra, l'Oreca di De Chaunac, che quando in prova ha capito che sarebbe stato inutile continuare a forzare, ha saputo consigliare a Muller di accontentarsi del posto nella 3. fila della griglia per risparmiare le gomme (contingentate) per la gara. Agonistico di Muller che, partito appunto in entrambe le gare dalla 3. fila, ha saputo effettuare in entrambe due splendide rimonte. Nella 1. gara il pilota della Bmw si è portato in testa già dopo la 1. curva, approfittando anche di un errore al via di Alliot. Poi, dopo una lotta serrata con Helary, ha preso il largo. Nella 2. gara ha tallonato Helary, in testa dalla pole, dal 4. sino al

17. giro; poi, con una grande staccata, lo ha passato ed è andato a vincere. Con due secondi posti, Helary, invece, è uscito particolarmente amareggiato da questo appuntamento, trovando parziale giustificazione in un problema elettrico sulla sua Opel Vectra che lo ha rallentato in rettilineo. «È stato davvero un peccato — ha dichiarato a fine gara Helary — perché qui, problema elettrico a parte, il potenziale della vettura c'era tutto, come ho dimostrato nella 2. manche».

TURISMO

Digione (F), 21 maggio

2. prova del campionato francese

1. manche: 1. Y. Muller (Bmw 318is) 20 giri in 28'46"68, media 158,454 kmh; 2. Helary (Opel Vectra) a 0"69; 3. Cudini (Opel Vectra) a 10"58; 5. Aiello (Peugeot 405 Mi16) a 12"05; 5. Alliot (Peugeot 405 Mi16) a 14"60; 6. Gache (Alfa Romeo 155 Ts) a 15"17.

□ **Giro più veloce:** Y. Muller (Bmw 318is), 1'24"81, media 161,302.

2. manche: 1. Y. Muller (Bmw 318is) 20 giri in 28'43"74, media 158,725 kmh; 2. Helary (Opel Vectra) a 1"03; 3. Gache (Alfa Romeo 155 Ts) a 2"73; 4. Aiello (Peugeot 405 Mi16) a 8"13; 5. Cudini (Opel Vectra) a 10"59; 6. Alliot (Peugeot 405 Mi16) a 14"68.

□ **Giro più veloce:** Y. Muller (Bmw 318is), 1'24"93, media 161,074 kmh.

La classifica del campionato: 1. Y. Muller 35; 2. Cudini 24; 3. Gache 23; 4. Helary 20; 5. Aiello 20.

TRANS AM □ CON LA MUSTANG

Schroeder in gran volata

MOSPORT — «Una gara come questa mentalmente mi ha fatto passare le pene dell'inferno». Già campione '89, Dorsey Schroeder ha conquistato due domeniche fa a Mosport una delle sue vittorie più sofferte in Trans Am. In questo 2. appuntamento della stagione, il pilota della Ford Mustang prima ha dovuto inseguire come un forsennato Paul Gentilozzi, scattato subito al comando con la Chevy Camaro. Poi, quando questi al 13. giro è finito in testacoda, si è ritrovato alle spalle il due volte campione Ron Fellows. «Io avevo la vettura più veloce in rettilineo, dove prendevo un discreto vantaggio — ha spiegato ancora Schroeder — ma lui mi recuperava tutto nelle curve

numero 2 e 3: me lo sono visto per tutta la corsa incollato alla coda della mia Mustang». Alla fine Schroeder ha battuto Fellows in volata, con uno scarto di appena 0"256, e ha così recuperato posizioni in campionato.

TRANS AM

Mosport (CDN), 21 maggio

2. prova del campionato

La classifica: 1. Schroeder (Ford Mustang) 40 giri in 1.06'58"72, media 141,770; 2. Fellows (Chevy Camaro) a 0"265; 3. Said III (Ford Mustang); 4. Kendall (Ford Mustang); 5. Simo (Ford Mustang); 6. Cobb (Chevy Camaro); 7. Till (Chevy Camaro); 8. Gentilozzi (Chevy Camaro); 9. Galles (Chevy Camaro); 10. Wilden (Chevy Camaro).

□ **Giro più veloce:** Tom Kendall (Ford Mustang), 1'21"096, media 175,636 kmh.

La classifica del campionato: 1. Kendall 60; 2. Fellows 51; 3. Said III 51; 4. Cobb 51; 5. Schroeder 45.

DA CASA CAMPIONE A SEMPLICE COMPARSA

Peugeot in crisi

DIGIONE — Era cominciata così così la stagione per la Peugeot. Campione in carica nel Turismo francese, la casa del Leone aveva raccolto la pole position e un successo nella prima manche della prima gara a Nogaro; ma poi, nella seconda manche, tutto era andato a rotoli per il cedimento dei motori sia sulla vettura di Aiello che su di quella di Alliot. Senza parlare dei problemi ai freni mai risolti per tutto il week-end. Alla Peugeot tutti aspettavano questa seconda gara a Digione come quella della riscossa e invece la delusione è stata cocente. Non soltanto Yvan Müller e la Bmw (già vincitori della seconda manche a Nogaro) hanno dominato magistralmente entrambe le manche, ma la Peugeot ha dovuto inchinarsi anche a due Opel nella prima manche e a un'Opel e un'Alfa nella seconda. Aiello e Alliot non sono mai riusciti a trovare un assetto soddisfacente lamentando sempre troppo sottosterzo e un consumo eccessivo dei pneumatici. Ora molto lavoro attende il reparto corse della Casa francese.



F.3 A SUZUKA

De la Rosa senza avversari

SUZUKA - Il campionato giapponese di F.3 è ormai una chiara lotta a due fra i team ufficiali Tom's Toyota e Dome. In questa 5. prova ha avuto la meglio il primo, con il successo di Pedro De la Rosa che ha condotto tutta la gara al comando, senza che Motoyama, della Dome, sia minimamente riuscito a impensierirlo.

Suzuka (J), 21 maggio

5. prova del campionato giapponese

La classifica: 1. De la Rosa (Dallara F395-Toyota) 17 giri in 40'55"817, media 146,13 kmh; 2. Motoyama (Dallara F395-Mugen) a 13"081; 3. Peter (Dallara F395-Opel) a 14"646; 4. Wakisaka (Dallara F395-Mugen) a 18"420; 5. Soda (Dallara F395-Toyota) a 20"877; 6. Katoh (Dallara F395-Mugen) a 28"847.

Giro più veloce: Philipp Peter (Dallara F395-Opel), 2'23"104, media 147,51 kmh.

La classifica del campionato: 1. De la Rosa 33; 2. Motoyama 25; 3. Michigami 11; 4. Peter 11.

SALITE

Faustmann nella tragedia

FALPERRA - È passato in secondo piano il contenuto agonistico della 3. prova del Cem. Come già riportato sul numero scorso, pag. 36, la gara è stata purtroppo funestata dal gravissimo incidente di Manuel Barbosa, che con la sua Vw Golf è uscito di pista e ha travolto numerosi spettatori, uccidendone due e ferendone altri 35. Per la cronaca, la gara ha così visto il primo successo di Faustmann sulla Faust, la vettura di sua costruzione.

Falperra (P), 21 maggio

3. prova del campionato europeo

La classifica: 1. Faustmann (Faust P94-Bmw C3) 3'56"024; 2. Zabaleta (Lola T298 C3) 3'56"055; 3. Vilarino (Osella C3) 4'00"921; 4. Danti (Lucchini-Bmw Cn) 4'01"801; 5. Dosieres (Lucchini Sp390 Cn) 4'05"252; 6. Regosa (Rebo-Bmw Cn) 4'13"286; 7. Pacini (Osella C3) 4'16"701; 8. Martinez (Lola C3) 4'17"678; 9. Kramsky (Bmw M3 Gr.A) 4'31"194; 10. Riera (Bmw M3 Gr.A) 4'35"748.

La classifica del campionato.
Cat.1: 1. Danti 50; 2. Faustmann 47; 3. Egozkue e Zabaleta 35.

Cat.2: 1. Kramsky 55; 2. De la Casa 34; 3. Nydrle 32.

F. OPEL □ CAMBIA SQUADRA E DOMINA

Scarica di WATT



ORA I DUE TOP SI SFIDANO

E con Giau è guerra...

MUGELLO — «Giau, essendo al top, non ha molto margine di miglioramento. Invece io ed altri piloti stiamo crescendo di gara in gara: gli daremo ben presto del filo da torcere». Così si era espresso alla vigilia Jason Watt, 25 anni, campione della F. Ford inglese, vincitore dell'ultimo Festival Ford e oggi alla sua prima stagione nell'Euroseries. I fatti qui al Mugello gli hanno dato ragione. Il leader del campionato, Giau, nella foto, gli ha però subito risposto a distanza: «Sono convinto che la mia maggiore esperienza in F. Opel potrà darmi una marcia in più. Si è visto a Zolder. Il fatto è che io punto al campionato e non voglio rischiare eccessivamente. Vedremo cosa faranno gli altri a Spa e in casa mia, all'Estoril, piste che non conosco». Ma, anche secondo chi osserva dall'esterno, per Giau sarà molto dura. È il compassato Adriano Morini — il cui team subisce quest'anno la supremazia delle squadre olandesi — che più di tutti si sbilancia su Watt: «Al Mugello ha ridicolizzato tutti: è un pilota di un altro pianeta».

PHOTO4



F.3 FRANCESE A DIGIONE

Week end magico di Redon

DIGIONE — «Non voglio aspettare tanto per vincere la mia prima gara in F.3 — aveva dichiarato Redon alla vigilia della gara, aggiungendo — non vorrei davvero fare come Alesi in F.1, che ancora attende il suo primo successo». Esaudito. Dopo essere sempre salito sul podio dall'inizio della stagione, Redon due domeniche fa si è aggiudicato la sua prima vittoria nella 4. prova della serie francese di F.3. E così il pilota del team di Gerard Camilli —

che lo scorso anno aveva vinto il campionato con Bell — si è anche portato in testa alla classifica generale e è punta al titolo. Al via della corsa il più veloce è stato J. noray, mentre Bouhet, in pole, è rimasto fermo al semaforo. Redon, con il 4. tempo, ha quindi guadagnato il comando della corsa già al giro conservandolo sino al traguardo. Dussau si è invece ritirato a 2 giri dalla fine, per noie tecniche, quando era 5. posizione.

MUGELLO — Ha cambiato squadra il venerdì pomeriggio prima della gara, passando dal team di David Lloyd all'olandese A.R. Motorsport, e non c'è dubbio che Jason Watt abbia fatto una scelta vincente. Al Mugello, con la nuova squadra, il danese di colore ha letteralmente dominato la 4. prova dell'Euroseries di F. Opel. Watt è salito in cattedra e ha dato una lezione a tutti, a partire dal veterano Manuel Giau, leader della serie e pole-man, che il danese ha infilato sin dalla prima curva. Il neo-acquisto del team A.R. ha

preso il largo con una formidabile progressione, staccando al termine il portoghese di oltre 10". Ma non solo: Watt ha stracciato anche il suo nuovo compagno di squadra, l'olandese Crevels, 4. a oltre 20". Trentasei i piloti al via, essendo la gara valida anche per il campionato tedesco: tra i teutonici in bella evidenza il giovane Jorg Bergmeister, salito sul 3. gradino del podio a conferma della sua leadership nella serie nazionale della F. Opel. Solo 5., invece, il vincitore di Imola Westbrook, che ha preceduto la coppia di portoghesi del team Vergani, Couto e Teodosio, in costante crescita. Filippo Francioni (Draco), miglior italiano, partito indietro non è andato oltre la 10. piazza. Il team di Morini sulla pista di casa si è così dovuto accontentare dell'8. posto di Jacobsen. Villa (Vergani), dopo una gara regolare, è finito 12. tra i piloti iscritti all'europeo.

Enrico Rosi Cappellani

FORMULA OPEL

Mugello (I), 21 maggio
4. prova dell'Euroseries

La classifica: 1. Watt 16 giri in 30'24"78, media 165,560 kmh; 2. Giau a 10'22"; 3. Bergmeister a 19'13"; 4. Crevels a 20'34"; 5. Westbrook a 22'79"; 6. Couto a 27'40"; 7. Teodosio a 27'40"; 8. Jacobsen a 30'22"; 10. Francioni a 40'73.

□ Giro più veloce: Jason Watt, 1'53"20, media 186,802 kmh.

La classifica del campionato: 1. Giau 71; 2. Crevels 43; 3. Watt 37; 4. Westbrook 32; 5. Francioni 28; 6. Uva 23.

Al Mugello Jason Watt ha preso subito un buon vantaggio su Manuel Giau, tagliando il traguardo con un margine di 10 secondi

FORMULA 3

Digione (F), 21 maggio

4. prova del campionato francese

La classifica: 1. Redon (Dallara 395-Fiat) 20 giri in 25'25"13, media 179,395 kmh; 2. Janoray (Dallara 395-Opel) a 2"11; 3. Bouhet (Dallara 395-Fiat) a 3"11; 4. Minassian (Dallara 395-Fiat) a 3"58; 5. Ruffier (Dallara 395-Fiat) a 9"78; 6. Ayari (Dallara 395-Opel) a 15"78; 7. Andre' (Dallara 395-Fiat) a 16"75; 8. Roy (Dallara 395-Mugen) a 17"91; 9. Beltoise (Dallara 395-Mugen) a 21"38; 10. Charon (Dallara 395-Fiat) a 21"63.

□ Giro più veloce: Walfisch (Dallara 395-Fiat), 1'15"27, media 181,476 kmh.

La classifica del campionato: 1. Redon 66; 2. Minassian 65; 3. Dussau 63; 4. Janoray 59; 5. Bouhet 39osawa 9; 5. M. Martini 6; 6. Hoshino 5.



SOLDANO-DPPI

F.3000 GIAPPONESE □ A SUZUKA

Suzuki nel diluvio

fotografieTSUZUKI



In F. 3000 giapponese vittoria di Toshio Suzuki, sopra, e terzo posto di Mauro Martini, sotto, in prova. In basso a sinistra, Redon nella F.3 francese



DOPO SEDICI SORPASSI

Martini sul podio

SUZUKA — «Ci voleva un diluvio per farmi ritornare sul podio...» al termine della gara c'ha scherzato su così Mauro Martini, campione '92, mentre festeggiava il suo 3. posto. Ma, come si usa dire, «scherzando si dice la verità». Le gare sul bagnato esaltano infatti le capacità di guida e di controllo della vettura. Così Mauro è rispuntato fuori; cosa che da un po' di tempo non gli era stata possibile. La Lola, di cui è il pilota ufficiale nella serie giapponese, negli ultimi due anni non è infatti più riuscita a dargli una nuova vettura all'altezza della situazione, tanto che la maggior parte dei piloti privati oggi preferisce infatti affidarsi ai precedenti modelli modificati. «Ho fatto 16 sorpassi per risalire dal ventesimo al terzo posto — ha raccontato Mauro mentre firmava autografi — perché partito con il nono tempo, ma mi sono subito girato al primo giro, per aver ritardato troppo la staccata mentre attaccavo Hattori. Così sono ripartito dal fondo e le diciassette posizioni me le sono dovute riguadagnare tutte perché, a parte Kurosawa che è andato due volte in testacoda, nessuno davanti a me si è ritirato prima che io lo superassi. Che gusto il duello con Hattori: l'ho ripreso al dodicesimo giro, l'ho attaccato all'esterno della famosa curva Spoon (cucchiaio, n.d.r.) e l'ho passato percorrendo la parte più bagnata della pista, mentre lui teneva la linea interna, che normalmente è l'unica percorribile. Poi, sul finire della gara, avevo ripreso anche Kristensen ma ho dovuto rallentare, perché la pioggia era aumentata e nelle scie non si vedeva più nulla: era davvero troppo pericoloso».

SUZUKA — Sotto la pioggia battente, lo scompiglio. È successo di tutto a Suzuka, nella 4. prova del campionato giapponese di F. 3000. Anche che Toshio Suzuki si è ritrovato in mano una vittoria, regalata da Kurosawa e Kristensen, e che il podio è stato monopolizzato dalle Lola, cosa che non accadeva da tempo. Kurosawa (pole) e Kristensen sono infatti partiti subito al comando della corsa ma, nel duello al 13. giro, si sono toccati e sono finiti in testacoda. Suzuki si è così ritrovato in mano un'agevole vittoria mentre Kristensen e Kurosawa, dopo essersi riportati velocemente in corsa, si sono dovuti accontentare rispettivamente del 2. e 4. posto. Grande protagonista della gara è stato, comunque, Mauro Martini, come potete leggere a parte, che ha concluso al 3. posto dopo una rimonta dal 20. Da dimenticare, invece, la gara del campione in carica Apicella. Marco aveva il 7. tempo in prova, ma è dovuto partire dai box perché al via della gara il suo motore non è andato in moto. Poi, a due terzi di corsa, anche la beffa. Si è fermato ai box per sostituire le intermedie con le rain ma erano pronte solo delle altre intermedie. È scoppiato un diverbio, e nella ricerca delle rain si è perso troppo tempo... Deludente Hattori, il pilota ufficiale della Reynard, davvero poco a suo agio sotto la pioggia.

Tetsuya Tsuzuki

FORMULA 3000

Suzuka (J), 21 maggio

4. prova del campionato giapponese

La classifica: 1. T. Suzuki (Lola T94-Mugen) 35 giri in 1.16'57"351, media 160,01 kmh; 2. Kristensen (Lola T94-Mugen) a 29"596; 3. M. Martini (Lola T95-Mugen) a 32"678; 4. Kurosawa (Reynard 95D-Mugen) a 40"717; 5. Kaneishi (Lola T94-Judd) a 55"246; 6. Hoshino (Lola T95-Mugen) a 1'11"876; 7. Hattori (Reynard 95D-Mugen) a 1 giro; 8. Apicella (Reynard 95D-Judd) a 1 giro; 9. Okada (Lola T93-Mugen) a 1 giro; 10. Kondo (Reynard 94D-Mugen) a 2.

□ Giro più veloce: Toshio Suzuki (Lola T94-Mugen), 2'05"944, media 167,61.

La classifica del campionato: 1. Kristensen 18; 2. T. Suzuki 17; 3. Hattori 9; 4. Kurosawa 9; 5. M. Martini 6.

7 GIORNI IN TV

TELE + 2

Martedì 30 nell'ambito di «Coast to Coast» alle ore 15,15 la gara Nascar svoltasi a Sonoma. Sempre solo per chi possiede il decoder domenica 4 giugno alle 14,30, in differita di mezz'ora, la telecronaca della gara del Dtm di Helsinki, curata da Gianni Federico.

TELEMONTECARLO

Mercoledì 31 maggio alle ore 0,15 Crono-Tempo di motori sarà completamente dedicato al Gp di Monaco con ospiti in studio. Sabato 3 giugno alle ore 12 la replica della puntata di Tmc del 28 maggio e alle 12,30, in diretta dal circuito Enzo e Dino Ferrari di Imola, le prove del Superturismo. Seguirà alle 13,30 la replica di Crono e alle 14 un'altra occasione per rivedere le prove del Superturismo di Imola. Domenica 4 giugno, in diretta alle 14,10, la gara del SuperT commentata da Giovanni di Pillo e Maria Leitner. La bionda giornalista, poi, condurrà, alle 20,10 Tmc Speed dedicato alla gara di Imola con le interviste ai protagonisti, alla D2 tedesca e spagnola, infine a Gabriele Tarquini che torna, con l'Alfa, a correre nel Btcc, in Gran Bretagna.

ITALIA 1

Domenica 4 giugno alle 12,30 «Gran Prix» condotto da Andrea de Adamich. Mercoledì 5, alle 0,45 «Rally '95», il programma curato e condotto da Claudia Peroni. In questo numero l'ospite d'onore sarà il cantante Gianni Morandi, interprete qualche anno fa di un pilota rally nel film «Voglia di vincere». Inoltre servizi sull'Acropolis, il rally che ha visto il ritorno di Miki Biasion con la Delta dell'Astra, il Rally di Saluzzo, valido per il campionato 2 litri, un servizio sulle donne che corrono nel campionato Fiat Cinquecento e un altro sulla corretta alimentazione che dovrebbero osservare i rallyisti.

ODEON

Martedì 30 alle 22,40 la quinta puntata di «Auto&Auto» curata e condotta da Nestore Morosini e replicata sabato alle ore 17. Mercoledì 31 alle 22,55 e in replica sabato alle 13,15 «Racing Time».

CINQUESTELLE

Sabato 3 giugno Patricia Pilchard e Paolo Bonaveri conducono «Motori non stop».

VELOCITA'

2-4 GIUGNO

PAUL RICARD (F)
CAMPIONATO EUROPEO CAMIONS
Asa Orient
Tel. 0033/94/907490

3-4 GIUGNO

VALLELUNGA (Roma)
CAMPIONATO ITALIANO F.3
CHALLENGE FERRARI 348-355
TROFEO ROVER
SUPERFORMULA
Vallelunga Acì Sport
Tel. 06/9041009-9041027
24 ORE DEL NURBURGRING
EVENTO SPECIALE
Circuito del Nurburgring
Tel. 0049/26913020

4 GIUGNO

PERGUSA (EN)
INTERSERIE
TROFEO NISSAN MICRA
TROFEO FISAS
Ente Autodromo Pergusa
Tel. 0935/25660
ANDORRA (AND)
CAMPIONATO EUROPEO
DELLA MONTAGNA
Automobile Clube d'Andorra
Tel. 0034/62828090
IMOLA
SUPERTURISMO
CIVT
Sagis
Tel. 0542/31444
BINETTO
PROTOTIPI
COPPA RENAULT CLIO TROFEO
F.2000
Autodromo del Levante
Tel. 080/9920467-9921148
HELSINKI
DTM
CAMPIONATO F. EUROPA BOXER
MASERARI GHIBLI OPEN CUP
Itr
Tel. 0049/8221-72065
MILWAUKEE
CAMPIONATO F.INDYCAR
Indycar
Tel. 001/313/3348500
DOVER
NASCAR WINSTON CUP
Nascar
Tel. 001/904/2530611

5 GIUGNO

PAU
CAMPIONATO INTERNAZIONALE
F.3000 E CAMPIONATO FRANCESE
SUPERTURISMO
Circuit de Pau
Tel. 0033/59270194-59273189

RALLY

2-4 GIUGNO

PERTH SCOTTISH (GB)
CAMPIONATO EUROPEO RALLY
COEFF. 5
Royal Scottish Ac
Tel. 0044/41/2213850

3-4 GIUGNO

S. MARCELLO PISTOIESE (PT)
RALLY DEGLI ABETI COPPA
ITALIA 5. ZONA
A.S. ABETI RACING
Tel. 0573/631288-631237
SASSARI
STINTINO (SS)
GOLFO ASINARA
TROFEO TRADIZIONE TERRA
Ac Sassari
Tel. 079/271462

4 GIUGNO

S. DAMIANO D'ASTI
RALLYSPRINT DEL GRIGNOLINO
Team Project
Tel. 0141/982334

STUDIO COLOMBO



Quarto appuntamento stagionale con il Superturismo domenica 4 giugno sul circuito di Imola. L'avvenimento è seguito in diretta da Tmc dalle ore 14,10

ALTRE SPECIALITA'

2-4 GIUGNO

MESSINA
500 MIGLIA MESSINA-TAORMINA
REGOLARITA' AUTOSTORICHE
Ac Messina
Tel. 090/2933031

3-4 GIUGNO

CAPRINO-SPIAZZI (VR)
CAMPIONATO ITALIANO
DELLA MONTAGNA
COPPA ITALIA
AUTOSTORICHE
Ac Verona
Tel. 045/595333
PARMA-POGGIO DI BERCEO
REGOLARITA' AUTOSTORICHE
Parma Autostoriche
Tel. 0521/773911

PALAGANO (MO)

CAMPIONATO ITALIANO
FUORISTRADA
Palagano Fuoristrada Club
Tel. 0536/966039

4 GIUGNO

VALLIO TERME (BS)
SLALOM
Biesse Corse
Tel. 030/2680695-2310023

FERRIERE-BOASI (GE)

SLALOM
Scuderia Valpolcavera
Tel. 010/7856668

PARTANNA (TP)

SLALOM
COPPA CSAI 6. ZONA
TROFEO D'ITALIA CENTRO SUD
Sporting Club Partanna
Tel. 0924/49651

ROTONDI (CE)

SLALOM
Motorsport Caserta Corse
Tel. 0823/444704

COSENZA

SLALOM DELLA SILA
Cosenza Corse
Tel. 0984/75425

TARGENTO-VILLANOVA (UD)

SLALOM
Gruppo Automobilistico Sportivo
Tarcentino

MOSCIANO (PE)

SLALOM
Pescara corse
Tel. 085/4710435

MAGGIORA (NO)

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA' SU TERRA
Sport Club Maggiora
Tel. 0322/87346

TORRANO (PC)

VELOCITA' SU TERRA
Padova Cross
Tel. 049/9630465

G.P. MARINONI (BG)

TROFEO NAZIONALE
FORMULA RALLY
Rally Team Marinoni
Tel. 0346/71039

ARGENTA (FE)

AUTOGOLF DI ARGENTA
REGOLARITA' AUTOSTORICHE
Scuderia S.Giorgio
Tel. 0532/52723-209060

AREZZO

TROFEO CASTELLI ARETINI
REGOLARITA' AUTOSTORICHE
Italian Promotor Sport

GENK (B)

CAMPIONATO EUROPEO KARTING
JUNIOR CADETTI 100 CC

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

Mercoledì 31

0,00 FORMULA ONE

Venerdì 2

20,00 INTERNATIONAL
MOTORSPORT REPORT
21,00 FORMULA ONE
23,00 MOTORS
Aggiornamenti ai
campionati europei
di Turismo

Sabato 3

9,00 MOTORS
21,30 TOURING CAR
differita delle prove
di qualifiche del Dtm
di Helsinki
1,00 INTERNATIONAL
MOTORSPORT REPORT

Domenica 4

21,30 TOURING CAR
In differita la gara Dtm
di Helsinki
22,30 INDYCAR
In differita la gara Indycar
di Milwaukee

Lunedì 5

9,30 INDYCAR
replica della gara
di Milwaukee

10,30 TOURING CAR
replica del Dtm di Helsinki
20,00 SPEEDWORLD SKY

SKY SPORT

Martedì 30

0,30 INDY 500
replica della gara

Mercoledì 31

14,00 INDY 500
replica della gara

DSF

Martedì 30

9,00 MOTORSPORT

Mercoledì 31

23,00 MOTORSPORT
0,00 MOTORSPORT

Giovedì 1

10,00 RALLY DI CORSICA

Venerdì 2

6,30 RALLY DI CORSICA
23,45 DREAM CARS

Sabato 3

13,00 DREAM CARS
18,00 OPPOSITE
LOCK-INTERNATIONAL
MOTORSPORT
0,15 DER JAGUAR

Domenica 4

9,00 MONSTER TRUCKS
10,45 MONSTER TRUCKS
12,00 OPPOSITE
LOCK-INTERNATIONAL
MOTORSPORT

Lunedì 5

0,00 DREAM CARS

3 SAT

Sabato 3

15,45 SPORTZEIT EXTRA
in diretta da Helsinki le
prove del Dtm

Domenica 4

13,45 SPORTZEIT EXTRA
in diretta da Helsinki
la gara del Dtm