

# AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **44**  
Anno XXXIII - 2-8 novembre 1993  
Sped. in abb. postale gr. II/70  
L. 3.500

**SI SFOGA  
MICHAEL  
ANDRETTI  
"PERCHE'  
MI HANNO  
TARPATO  
LE ALI"**



**SARA'  
COLORATA  
COSI'**

ANTONIO SASSI 23

## LA NUOVA BENETTON

**IN REGALO IL POSTER  
DI RAVAGLIA SU BMW**



**AUTO  
SPRI  
NT**  
ROBERTO RAVAGLIA  
Campione Italiano Superstrada  
BMW 318i

## MERCATO F.1

## LA MARLBORO SPINGE BADOER IN McLAREN!

## AUTO SPRI NT

### REDAZIONE

40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via del Lavoro 7, telefono 051/62.27.111,  
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna,  
telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I  
telefax: 051/625.83.10.

### DIRETTORE RESPONSABILE

**CARLO CAVICCHI**

### CAPOREDATTORE

**FRANCO NUGNES**

### CAPOSERVIZIO

**ROBERTO BOCCAFOGLI**

### INVIATI SPECIALI

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

### REDATTORI

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

### SERVIZI SPECIALI

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

### GRAFICA E IMPAGINAZIONE

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

### SEGRETERIA

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

### DISEGNI

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

### COLLABORATORI

René Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli,  
Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De  
Agostini, Mike Doodson, David Hodges, Martin Hol-  
mes, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Mon-  
sehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni  
Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Tho-  
mas Voigt, Grahame Ward.

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo  
PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 - 00187 Roma -  
tel. 06/694.06.97 - Telefax 06/694.06.97 - Telex Dipari  
626169. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l.,  
20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9,  
telex 312597 Mexint-I.

PUBBLICITÀ: Concessionaria SPI S.p.A.  
Viale Milanoflon - Strada 3A - Palazzo B/8 - 20094  
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Fetsinea Srl,  
via San Pier Tommaso 18/G - 40139 Bologna  
tel. 051/492250 - fax 051/541182.

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



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



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990



**CONTI EDITORE**  
S.P.A.

### DIRETTORE EDITORIALE

**ADOLFO GALLEZZI**

Direttore sezione libri: **Paolo Facchini** - Ufficio Pubblicità:  
**Loredana Malaguti** - Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio  
diffusione: **Ulderico Comparone** - Ufficio abbonamenti: **Roberto  
Gottardi**



AMADUZZI

## VELOCITÀ

### FORMULA UNO

#### 14 Debuttanti eccellenti

Siamo andati a scoprire come si sono comportati i piloti nelle loro prime apparizioni nel Circus. Ecco che cosa è emerso...

### FORMULA UNO

#### 22 Adesso parlo io

Mike Andretti affronta a cuore aperto il suo siluramento dalla McLaren nonostante il veto del team inglese. E rivela che...

### FORMULA UNO

#### 28 Colori Benetton '94

Vi mostriamo quale sarà la livrea della squadra anglo-italiana nel prossimo campionato mondiale con lo sponsor Mild Seven

### IL RICORDO

#### 34 Addio Ireland

### FORMULA UNO

#### 36 Il prossimo Gp: Australia

### I CALENDARI

#### 40 Tutte le date '94

### FORMULA 3000

#### 48 Panis nuovo galletto

### L'INTERVISTA

#### 68 Nesti re della montagna

### GRAN TURISMO

#### 70 Campionato in bilico

### FORMULA 3

#### 74 Ritorno all'antico

### TURISMO

#### 88 Il peso della vittoria

## RALLY

### ITALIANI ALL'ESTERO

#### 78 Nazionale esportazione

### TROFEO CINQUECENTO

#### 82 Poveri ma belli

## L'ALTRA DOMENICA

#### 100 Le gare in Italia

## OPINIONI

#### 4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

#### 32 Vedrete Adelaide!

di Jean Alesi

#### 114 Bastian contrario

punto di vista controcorrente

## ACTION



## 42

**Nannini  
si ritrova  
vincente**



## 94

**Provata  
la Peugeot  
306 S 16**

## RUBRICHE

#### 6 lettere

#### 8 news karting

#### 10 news estero

#### 12 news modelli

#### 38 news velocità

#### 67 notiziario csai

#### 84 news rally

#### 98 news on the road

#### 106 portobello

#### 107 crucisprint

#### 110 dove si corre

#### 113 teleschermo

**Questo numero di Autosprint è stato chiuso in tipografia giovedì 27 ottobre per essere puntualmente in edicola martedì nonostante la festa infrasettimanale. Il resoconto del rally di San Marino pertanto sarà recuperato nel prossimo numero**

# io, canaglia



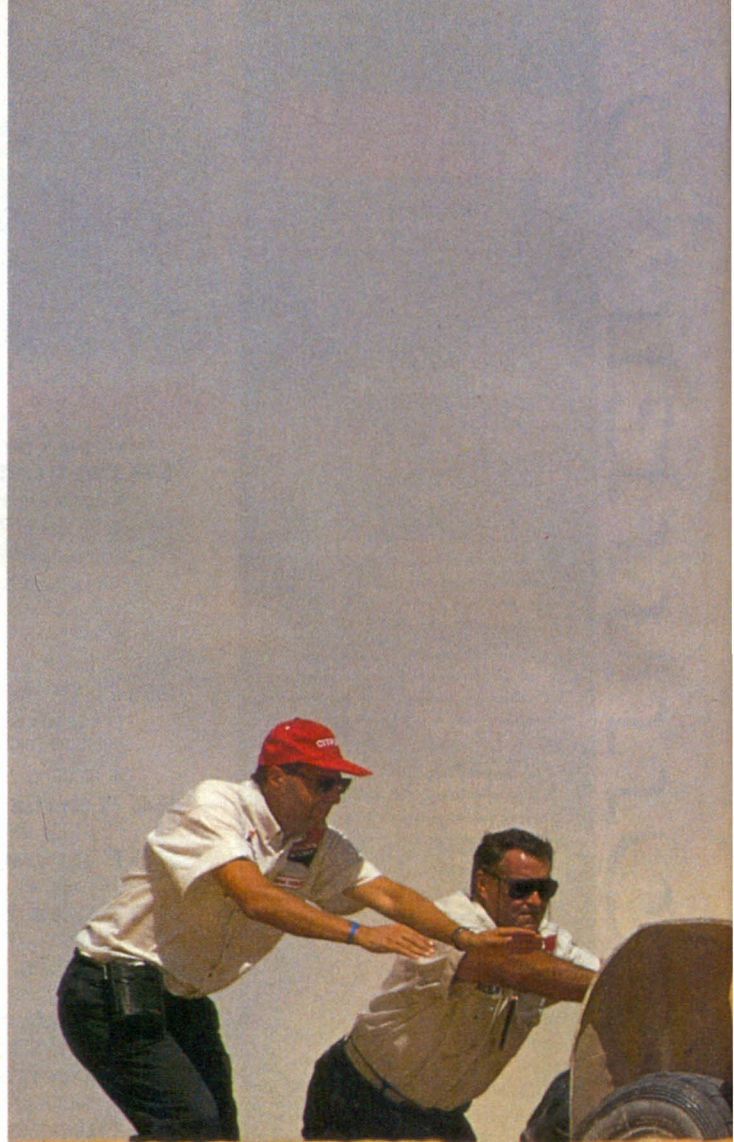
## Pugni, pupe e piloti!

■ **GIORGIO FALETTI**

Suzuka, 24 ottobre 1993

**O**h Signur, che Gran Pringi pienu de avvenimengi per cui l'uomo spalancao gli occhi pieni de meravangi e disiu «Porcu cangi!» Senna (O rey) vinciu la sua corsa numero quarangi, ma non è questo l'impurtangi: il fatto è che Ayrton, che già estasiu nel quadro dei «Piedi Pesangi», adesso entrao di diritto nell'elenco dei «Pesi Pesangi», al punto che, se non firmau con Williams per la Formula Ungi, andau in America, non con Paul Newman per la Formula Ingy, ma con Don King, per el Campeonato del Mungi de Pugilangi. E questo perché estasiu, nel Circus, piloti de la dumengi, gengi che che dovariu far l'uscire de banca e non el driver professiuningi. Hill e Irvine se computao come due debuttangi, come due infangi cu' la macchinina a pedangi: a Senna (O rey), ghe girau i bangi e cominciau, dopo la corsa a dire parole de circustangi, tipo, «Testa de cangi», «Faccia de mergi», «ma li murtangi...», «'Sto fio de una gran peripatang!» e via dicengi! Ma a Suzuka, lo spirito del Samurai aleggiao nell'atmufengi, per cui Ayrton (O rey) cominciao a far vola colpi de Karatengi a destra e a mangi, approfittando dei momenti de pausa per mandà Prost e Mansell a 'fancungi. E meno mangi che non aviu nelle mani la spada de Bruce Lee, altrimengi fasiu una strani e a quest'ora Hill e Irvine la testa la mettiu col casco nel portabagangi. Dopo, Senna (O rey), scoppiao a piangi viulentemengi, perché è un uomo sensibile che non faria male a una mongi! Vergogna, vergogna, che ambiengi fetengi, che Circus de strongi, far piangere così un tre volte Campeon del Mungi!!

Servizio del corrispondente di «Sport e Spurtellangi»  
Joao Quintiliano Primeiro Marcelo Bonito Segundo  
Gaston Fortunado Maraudo Santiago Serginho Borello  
Mascaron de Oliveira da Silva Nascimento  
Bombolares y Gastaldi Moraes de Habana Sotillares  
Santo Domingo Avenido do Tufamarescos y dos  
Botifarres y Maravillho dos Movimientos da Casha  
Maranha de Sotho detto «Ugo».



# Spi



**CLIC** 

**ngi o fai finta?**

## FERMO POSTA

**GIANCARLO RAVIZZOLI** - Milano. A voler essere cattivi, anche noi avevamo fatto considerazioni del genere. A voler essere addirittura perfidi, anche a lei è scappato qualche errore. Non si sintassi, ma di ortografia...

**VIDEOCASSETTE IN VENDITA.** Per ragioni di spazio, un lettore vende la sua collezione di 10 videocassette della serie «F.1 - I bolidi, le vittorie, gli eroi» datate 1991. Contattare Gian Paolo Grossi allo 0376-364741.

**GIUSEPPE DE GIROLAMO** - Bari. Il motivo della sua osservazione è semplicemente... l'errato montaggio della pellicola in sede di impaginazione. Ce ne scusiamo con lei e con tutti i lettori.

**CATERINA MUSSO** - Poirino (Torino). Speriamo che l'osservazione non sia rivolta a noi, perché proprio non ci sentiamo di aver mai trascurato i tifosi Mirardi. Comunque non se la prenda, prima o poi le soddisfazioni arrivano...

**FILIPPO BIANCHI** - Perugia. Scusi sa, ma il Bastiano (che non è «un giornalista») ci piace così: stupido e noioso, anche se in molti non la pensano così. E non le baratteremo neppure per qualche migliaio di copie...

**DAVIDE BIANCHINI** - Verona. Per partecipare a una gara di F.3 occorre già una buona dose di esperienza, oltre alla licenza di pilota. Il consiglio, come al solito, è darsi da fare prima di tutto con il karting, da privatissimo, per vedere qual è il proprio potenziale «vero». I soldi sì, quelli occorrono sempre.

**LETTERA FIRMATA** - Pistoia. No, non ci avevamo pensato, altrimenti l'avremmo messa noi, una bella didascalia, magari a pagina 4... Se le vengono altre idee come queste, ce le faccia sapere.

**ANTONELLO SANNA** - Arbus (Cagliari). Sul Gp di Argentina può leggere in altre pagine di questo stesso numero. Va ricordato che negli anni '50 a Baires si correva sul tracciato n. 2 del complesso sportivo, in seguito (anni '70) sul n. 12. Per quanto riguarda i numeri di gara, la questione è vecchia. Ma in F.1 i «vincoli» di team sono molto più sentiti (anche perché, a differenza della IndyCar, la colorazione delle vetture è quasi sempre identica) e comunque ogni squadra, per motivi di rapida identificazione, preferisce mantenere la stessa numerazione di anno in anno.

**ALBERTO FIORENTINI** - Banchette (Torino). Purtroppo le notizie riguardanti Ambrogio Fogar sono sempre le stesse. Lo sfortunato navigatore continua la sua lotta contro la tetrapleggia. Non possiamo farci tramite della sua richiesta alle agenzie, perché spetta all'aspirante fotografo sottoporre il materiale agli addetti al settore. La rubrica che le interessava non può essere pubblicata con regolarità per questioni di tempo, visto che il nostro inviato fotoreporter è spesso... inviato, perciò assente.

Scrivere a: AUTOSPRINT  
Casella Postale AD 1734  
40110 Bologna

## Le salite le voglio... salate

Sono un appassionato di cronoscalate, e perfetto conoscitore dell'ambiente da circa 15 anni. La mia lettera vuole analizzare dettagliatamente la situazione che si è venuta a creare nel 1993, con l'abolizione dei motori «preparati» per i prototipi. Per cercare di salvaguardare i costi si è giunti ad una situazione paradossale: circa 5 prototipi in gara a quasi tutte le 12 gare dell'italiano; tutti i prototipi con i motori Alfa Romeo (tranne Nesti autore di 10 vittorie) con potenza di circa 265 cv; vetture del superturismo con potenze di 400 cv e con un peso enorme da trascinarsi. Viene spontaneo chiedersi, ma la Salerno Corse e la Csai a cosa hanno pensato quest'inverno? In conclusione, se si vogliono migliorare le corse in salita, secondo il mio modesto punto di vista, bisogna lasciare la situazione come fino al 1992; perché il pilota di un prototipo se ha i soldi per poter gareggiare, certo non si lamenta e non si lamentava in passato per i costi del motore Bmw sia da 2000 che da 2500 cc (vedere le classifiche del campionato europeo dove mediamente partecipano più di 10 vetture sport).

Raffaele Visconte  
Potenza

Un «perfetto» conoscitore della specialità delle cronoscalate, come dice di essere il nostro lettore, conosce certamente anche le motivazioni che hanno portato alla svolta tecnica di quest'anno. Non è del resto la prima volta che riceviamo segnalazioni critiche in questo senso. Proprio in questo numero pubblichiamo l'opinione di un veterano delle salite come Nesti sull'adozione dei motori Gr. N; chiaro che le fasi di transizione sono sempre accompagnate da difficoltà (vedasi i pochi iscritti presenti) ma non si può lamentarsi da un lato perché la specialità è in crisi e non fare niente dall'altro per ridimensionare i costi, che di questa crisi sono una delle cause scatenanti. In più, i vecchi



BIONDO

propulsori erano comunque destinati ad esaurire in breve tempo il loro ciclo vitale. Diverso è il caso dall'Alfa Gta; con una vettura del genere «pensionata» anzi tempo dal Turismo, era lecito pensare a un re-impiego che potesse avere una ricaduta d'immagine sull'intera categoria. Certo che se non si corre sul bagnato...

## IndyCar campionato d'annata

Carissimo Autosprint, sono un ragazzo di 14 anni e vostro assiduo lettore; a questo punto ti vorrei fare alcune domande sulla IndyCar: da quale anno ha incominciato a essere un campionato e non più una unica gara? C'è stato un pilota italiano a vincere una gara del campionato? Di quanti centimetri cubici è un motore della Indy?

Marco Scherillo  
Pozzuoli (Napoli)

Forse il nostro giovane lettore non è il solo a ignorare che un campionato Indy esiste

addirittura dal... 1909! Vale a dire, oltre quarant'anni prima che fosse istituito il mondiale F.1. La datazione «ufficiale» della serie americana è invece il 1916 (con il nome di Aaa) e quell'anno il campionato fu vinto da un certo Dario Resta, sulle cui origini non si possono avere dubbi ma che evidentemente era naturalizzato statunitense. Stesso discorso per Mario Andretti, che di gare Indy ne ha vinte ben 52. Ma non c'è bisogno di andare molto indietro nel tempo per trovare i successi di Teo Fabi, che vinse ben quattro gare nell'anno del suo debutto in Indy, il 1983, più una nell'89, a Mid-Ohio con la March a motore Porsche (nella foto) dopo aver lasciato la F.1. La cilindrata dei propulsori otto cilindri turbocompressi della IndyCar è di 2650 cc; esiste però la possibilità di utilizzare anche motori «stock block», cioè derivati dalla serie, con un massimo di sei cilindri e distribuzione ad aste e bilancieri. In questo caso, il minor rendimento è compensato da un aumento della cilindrata permessa — approssimativamente di 3400 cc — oltre che da una maggiore pressione del turbo.

## Il «nobile gesto» di Collins

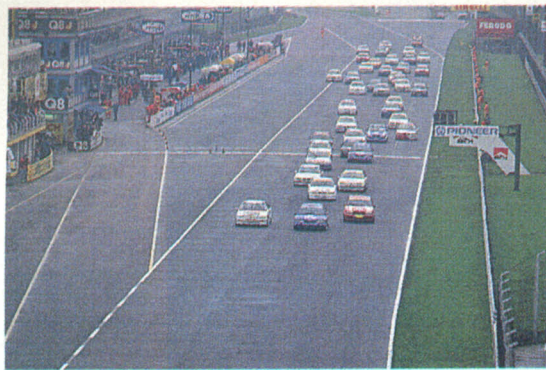
C'è un episodio del mondiale di formula 1 del 1956 del quale ho sentito spesso parlare ma che non sono ancora riuscito a comprendere a fondo. Nell'ultima gara in programma, il Gp d'Italia, Peter Collins cedette la sua vettura a Fangio e i due si classificarono al 2. posto a 5 secondi e 7 decimi dal vincitore Moss. Ho da più parti letto che quel gesto cavalleresco permise a Fangio e alla Ferrari di laurearsi campioni del mondo; Casucci e Tommasi, ad esempio, nel loro ottimo libro «25 anni di formula 1» scrivono: «Con il 2. posto Fangio ottiene il numero di punti sufficiente per concludere trionfalmente un'altra stagione». Tutto ciò mi appare però privo di senso. Infatti, prima della corsa di Monza Fangio poteva già vantare 30 punti in classifica e 5 risultati utili ed era irraggiungibile per Moss; in più, i tre punti ottenuti per la corsa italiana li scartò, finendo la stagione con i citati 30 punti. Soltanto Collins, vincendo a Monza e realizzando il giro più veloce, poteva salire a 31 punti e superare il campione argentino. Il gesto del pilota inglese mi appare pertanto privo di senso e non mi sembra quindi che si possa parlare di gioco di squadra attuato per sconfiggere Stirling Moss. Si trattò di



un'impostazione venuta dall'alto per far vincere Fangio anziché Collins? Vorrei che mi spiegaste se mi sfugge qualcosa e, se invece i miei calcoli sono esatti, come e perché le cose andarono a quel modo. Desidero per ultima cosa ricordare che già a Monaco Collins dovette cedere la sua auto a Fangio ed anche in quella circostanza i due si piazzarono al posto d'onore a 6 secondi e un decimo da Moss. Tenendo conto del tempo perso per il cambio non credo di essere lontano dal vero se affermo che quell'anno Collins avrebbe tranquillamente potuto vincere quattro corse...

Mauro Sangiorgi  
Retorbido (Pavia)

È vero: il principale rivale di Fangio in quel 1956, quando le Ferrari dominavano, era proprio l'inglese Peter Collins. Il «nobilissimo gesto», come lo definisce lo stesso Fangio nelle sue memorie, di cedere la vettura al compagno di squadra, venne motivato dallo stesso Collins con un «io sono giovane, ho ancora tante gare davanti a me e posso vincere ancora...». Purtroppo, per Peter Collins, il destino aveva deciso diversamente. Poco tempo dopo, al Gran Premio di Germania del '58, trovò la morte in gara. Fangio aveva abbandonato le corse un mese prima, a Rims.



## ■ Gli assenti hanno sempre torto

Leggo a pag. 70 il resoconto sulla gara «Europea» di Monza dove si evidenzia la scarsa affluenza di pubblico. È vero! Eravamo in pochi, però non si può dire che in questi ultimi anni il Turismo italiano abbia concesso molto. A esclusione di quest'anno, gli schieramenti di partenza non è che fossero molto affollati, e certamente non bastano due o tre Gta (pur ben guidate) a richiamare la folla degli Anni '70 quando in pista c'erano ben altri nomi, sia di marche che di piloti. A questo aggiungiamo una scarsa (a volte quasi nulla) informazione da parte della stampa... D'altra parte in questi anni gli sponsor hanno spinto molto per divulgare la F.1 a scapito di tutte le altre categorie, e il risultato non poteva che essere questo. Con ciò devo dire che nonostante la giornata bigia e fredda mi sono divertito moltissimo ai numeri di Aiello, alla guida pulita di Larini e Radisich, all'assetto e accelerazione della Ford e anche alla velocità della Peugeot (a proposito, le Bmw e le Audi?). In conclusione: avete preferito il calduccio di una sala cinematografica o la casa di amici? Peggio per voi e... grazie ancora, perché grazie alla vostra assenza sono riuscito a uscire all'Autodromo in meno di mezz'ora e ad essere a casa per cena...

Giuseppe Pastorino - Genova

Non è l'unica lettera pervenuta a proposito del Challenge Turismo di Monza, ma forse è la più divertente. Segnaliamo anche quella inviata dal lettore Guido Chimienti di Milano che ringrazia tutti i piloti presenti, da O'Dor a Capelli e soprattutto alla Vidali che... gli ha regalato i guanti!

## DALL'ALBUM

Vorrei avere notizie e vedere una foto di una squadra che anni fa partecipava al mondiale F.1: la Onyx. Chi ne era il proprietario, la nazionalità del team, l'anno e il Gp del debutto, da quale propulsore era spinta, cosa rappresentava lo sponsor «Moneytron» e perché la squadra si ritirò dalle competizioni...

Ivan Buriola - Brugnera (Pordenone)

La stagione 1989 fu la prima nell'era del tutto- aspirato, e l'idea — rivelatasi poi una pia illusione... — che la F.1 fosse diventata più abordabile dal punto di vista dei costi spinse molti costruttori a cimentarsi. Fra la bellezza di venti squadre iscritte, la Onyx era l'ultima arrivata; ma si distinse subito per la vistosa colorazione rosa-blu, per le raffinate soluzioni tecniche dovute alla penna del progettista Alan Jenkins (lo stesso che oggi dà vita alle Footwork del Circus). La Onyx era, sostanzialmente, una squadra inglese: il suo proprietario, Mike Earle, era stato team ma-

nager in F.5000 e in F.2, tentando poi anche l'avventura dei Gp con squadre minori come la Lec. Il suo progetto fu dapprima finanziato da Paul Shakespeare, poi, nell'89, il belga Van Rossem (l'eccentrico personaggio che si è fatto notare di recente gridando «Viva la Repubblica alla cerimonia d'incoronazione del nuovo re») acquistò la maggioranza azionaria e diede al team il nome di Moneytron Onyx. La parola «Moneytron» indicava un sistema, messo a punto dallo stesso Van Rossem, per... moltiplicare il proprio capitale con operazioni in borsa basate su calcoli al computer. La monoposto debuttò in Messico e nel corso della stagione ottenne sei punti con un terzo posto in Portogallo, a opera di Stefan Johansson. L'altro pilota, Gachot, venne rimpiazzato senza troppi complimenti (con JJ Lehto) per... dichiarazioni considerate sconvenienti. La Ore-1 (questa la sigla del progetto) era una vettura abbastanza convenzionale, spinta da un V8 Cosworth Dfr preparato da Brian Hart. Il muso, abbastanza piatto e largo, ricambiava quello della McLaren Mp4/2 e delle Penske Indy a cui Jenkins aveva collaborato. Le fiancate erano molto corte e larghe, con radiatori a ventaglio e sfoghi laterali dell'aria calda. Un vero «pezzo» di bravura era costituito dal cambio trasversale a sei marce, estremamente compatto. Molto ben realizzato anche l'alloggiamento delle sospensioni anteriori: invece di tagliare orizzontalmente la scocca, Jenkins studiò due piccole nicchie laterali che ospitavano gli ammortizzatori. In definitiva, quello che mancò alla Onyx fu un adeguato sviluppo. Dopo le incertezze iniziali, infatti, la Ore-1 aveva mostrato un buon potenziale. Ma poi i rapporti fra Van Rossem e i due soci originari, Earle e Joe Chamberlain, peggiorarono. A fine anno, i due lasciarono la società e iniziò un rapido declino, nonostante un tentativo di intervento da parte dello svizzero Peter Monteverdi. Van Rossem se ne andò subito dopo il fallimento di un accordo con la Porsche e la vettura, con Johansson, Lehto e Foitek, corsero ancora nel '90, senza successo, fino al Gp Germania.

## La stagione F.1 dell'89 ebbe una meteora multicolore: la Onyx Ore 1. Da dove veniva e com'era?

ORSI



## LE GARE

### PISTA KINISIA

Trapani, 24 ottobre 1993

#### Campionato regionale siciliano

**Classe 60 Minikart:** 1. Di Bella (Tony-Comer) 15 giri in 10'02"97; 2. Sapienza (Kali-Comer) 10'12"13; 3. Carnibella (Top Kart-Comer) 10'14"11; 4. Lo Bue (Comer-Comer) 10'19"65; 5. Termini (Pcr-Comer) 10'20"24.

**Classe 100 Junior:** 1. Terranova (Tony-Iame) 15 giri in 13'08"56; 2. Vacante (Pcr-Pcr) 13'09"06; 3. Spada (Kali-Parilla) 13'09"30; 4. Costanzo (Top Kart-Comer) 13'18"29; 5. Perrucca (Kali-Parilla) 13'33"02.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Pignataro P. (Crg-Parilla) 15 giri in 11'59"83; 2. Indelicato (Top Kart-Parilla) 12'00"40; 3. Taormina (Pcr-Italsistem) 12'00"97; 4. Crispi (Crg-Parilla) 12'01"36; 5. Tar-tarella (Pcr-Pcr) 12'08"92.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Niccolosi (Pcr-Pcr) 12 giri in 12'02"19; 2. Martorana (Pcr-Pcr) 12'04"85; 3. Bruno D. (Tony-Rotax) 12'07"04; 4. Ruvolo (Pcr-Pcr) 12'15"81; 5. Treviso (Birel-Rotax) 12'18"15.

**125 Nazionale:** 1. Damiani (Crg-Tm) 8 giri in 7'43"05; 2. Poma (Tony-Pavesi) 7'43"55; 3. Cutaia (Tony-Pavesi) 7'44"96; 4. Bica (Crg-Tm) 7'50"51; 5. Giuliano C. (Birel-Power) 8'05"68.

**125 Internazionale:** 1. Bruno A. (Kali-Tm) 6 giri in 5'57"15; 2. Livreri (Tony-Pavesi) 6'04"03; 3. Barbera (Kali-Tm) 6'11"75.

**Classe 100 Amatori:** 1. Galloto (Pcr-Pcr) 15 giri in 12'33"79; 2. Reale (Pcr-Pcr) 12'44"74; 3. Pignataro L. (Crg-Parilla) 12'52"23; 4. Nicotra (Biesse-Parilla) 13'02"03; 5. Auteri (Brm-Atomik) 13'09"07.

**125 Amatori (aspirato):** 1. D'Angelo (Kali-Tm) 9 giri in 10'21"53; 2. Pellegrino F. (Tony-Tm) 10'26"11; 3. Pollina (Kali-Tm) 10'52"74; 4. Incammisa (Kali-Tm) 11'15"69; 5. Arcara (Kali-Tm) a 1 giro.

**125 Amatori (valvola):** 1. Fugallo (Kali-Tm) 7giri in 6'56"89; 2. Senia (Brm-Tm) 7'02"37; 3. Rosolia (Brm-Tm) 7'02"84; 4. Giuliano G. (Birel-Tm) 7'05"49; 5. Pollara (Birel-Tm) 7'12"59.

■ **SAGITTARIO.** Sull'impianto di Borgo Grappa, in provincia di Latina, il 14 e 28 novembre e 8 dicembre vi svolgerà il Torneo d'Autunno della pista Sagittario. Tutte e tre le prove si correranno con un unico treno di gomme gestito in regime di parco chiuso. Alla manifestazione sono ammesse tutte le classi.

■ **FIOCO AZZURRO.** Il collega Giulio Capello nei giorni scorsi è diventato papà per la prima volta. La moglie Matilde ha infatti dato alla luce un bellissimo bambino al quale è stato dato il nome Paolo. Al neonato vanno gli auguri e ai genitori le felicitazioni di Autosprint.



A SEGNO NEL TROFEO DI LONATO NELLA 125

# Bozzoni star d'Autunno

**L**ONATO — Malgrado il maltempo, cessato solo un po' durante le finali, il Trofeo d'Autunno ha registrato al via oltre duecento conduttori. Ma andiamo a vedere nello specifico cosa è accaduto in pista. Nella 60 Minikart «Alex» scatta subito in testa e vi resta per i primi due giri, ma poi viene superato da Mirko Venturi che progressivamente lo stacca; gli inseguitori disputano in pratica... un'altra corsa: arrivano al traguardo con distacchi attorno al mezzo minuto dal battistrada. Nella 100 Junior il bergamasco Matteo Gamba azzecca un'ottima partenza con Douglas Bell subito nella sua scia. Al 5. giro l'inglese approfitta di una distrazione di Gamba per prendere il comando della gara e tenerlo sino alla fine. Anche in questa corsa il duo di testa fa gara a sé con gli inseguitori sensibilmente staccati. Se un po' di battaglia per il primo posto nella 60 e nella 100 Junior si è vista, ben diverso è il discorso per la 100 Nazionale: Gandolfi, infatti, scatta subito in testa e giro dopo giro fa il vuoto dietro di sé con Quintarelli secondo. A vivacizzare questa corsa ci pensano però Cazzaniga, Del Col e Capraro che danno vita a un confronto spettacolare per la conquista del terzo gradino del podio, concludendo nell'ordine. La

100 Internazionale, dopo aver consacrato vincitore sul campo Causio, nel dopo gara riserva un colpo di scena: viene retrocesso all'ultimo posto Forè, giunto secondo al traguardo, perché trovato sottopeso. Tra i kart con le marce, nella 125 Europa il veronese Bernardo Pellegrini, dopo alcuni problemi iniziali, riesce poi a battere, anche se con un margine contenuto, Albarello e Fotia. Più movimentata risulta la gara della 125 Nazionale. Savani, vincitore la scorsa settimana al Torneo delle Industrie di Parma, pare essere in grado di ripetersi, ma al 10. giro viene superato da Bozzoni che con un'ottima condotta di gara va poi a vincere, dopo aver battagliato anche con De Palma che giun-

ge terzo. In questa gara non va poi dimenticato l'esordiente, nella categoria, Josafat Zanelli, che con una rimonta entusiasmante risale dall'ultimo al 6. posto. Un acceso confronto lo propone anche la 125 Internazionale: Sala scatta subito al comando, ma al 6. passaggio Damioli, che lo pressava dall'inizio, lo infila, i restanti nove giri vedono Damioli allungare progressivamente sul rivale. Tra gli Amatori, nella 100 Claudio Rossi non ha problemi ad imporsi all'altro Rossi, Emanuele. Infine nella 125 valvola, quella riservata ai motori aspirati non c'era, Giovanni Iacchelli si impone a Ravera beffando anche il fratello Alberto, neocampione tricolore della categoria solo quarto.

### TROFEO D'AUTUNNO

Lonato (Bs), 24 ottobre 1993

#### 1. prova del Trofeo

**Classe 60 Minikart:** 1. Venturi (Top) 10 giri in 12'06"543; 2. «Alex» (Cmp) a 9"488; 3. Spinozzi (Tony) a 30"095; 4. Dalla Tor (Dap) 30"632; 5. Zanellato (Kali) a 34"638. Tutti motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Bell (Kali-Parilla) 15 giri in 16'00"129; 2. Gamba (Kali-Iame) a 2"065; 3. Pavlovic (Kali-Parilla) a 9"303; 4. Astolfi (Tony-Parilla) a 17"076; 5. Durante (Kali-Parilla) a 17"781.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Gandolfi (Kali-Parilla) 15 giri in 16'02"682; 2. Quintarelli (Tony-Parilla) a 9"644; 3. Cazzaniga (Kali-Sirio) a 14"718; 4. Del Col (Tony-Rotax) a 16"050; 5. Capraro (Tecno-Rotax) a 18"080.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Causio (Brm-Sirio) 15 giri in 15'53"260; 2. Culcasi (Tony-Italsistem) a 2"608; 3. Carradori (Tony-Italsistem) a 15"307; 4. Busnelli (Tony-Italsistem) a 15"709; 5. Von Euw (Tony-Sirio) a 16"024.

**Classe 125 Europa:** 1. Pellegrini 15 giri in 16'02"095; 2. Albarello a 0"549; 3. Fotia a 0"888; 4. Brocato a 1"335; 5. Offredi a 6"570. Tutti si Italia Motori-Gilera.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Marco Bozzoni (Kali-Tm) in 15'54"054; 2. Savani (Kali-Tm) a 3"032; 3. De Palma (Kali-Pavesi) a 4"001; 4. Paolo (Kali-Tm) a 9"562; 5. Mazzocchi (Kali-Pavesi) a 14"380.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Damioli (Kali-Tm) 15 giri in 15'47"757; 2. Sala (Kali-Pavesi) a 13"433; 3. Bombardelli (Kali-Tm) a 25"864; 4. Zarpellon (Kali-Pavesi) a 27"238; 5. Cressoni (Kali-Power) a 30"153.

**Classe 100 Amatori:** 1. Claudio Rossi (Kali-Parilla) 15 giri in 16'14"870; 2. Emanuele Rossi (Tony-Pcr) a 0"356; 3. Ferrari (Haase-Parilla) a 3"904; 4. Costacurta (Cmp-Cmp) a 6"629; 5. Goni (Tony-Parilla) a 10"182.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Giovanni Iacchelli (Birel-Pavesi) 15 giri in 15'40"525; 2. Ravera (Birel-Pavesi) a 1"766; 3. Bozzoni (Pierluigi) a 7"050; 4. Alberto Iacchelli (Kali-Tm) a 7"801; 5. Manessi (Crg-Pavesi) a 29"164.



Marco Bozzoni, in alto, si è imposto nella 125 Nazionale davanti a Savani con un'ottima gara. La 100 Junior è stata movimentata anche da questo contatto tra Pozzo e Verducci

CON I PILOTI DI F.1 E 150 KARTISTI

## FieraMotori in pole a Pordenone

Il 20 e 21 novembre la manifestazione FieraMotori di Pordenone proporrà una grande festa del kart. La rassegna motoristica friulana vedrà in gara sia i piloti di F.1 alla guida dei mezzi che i giovani in cerca di un lancio nella lunga strada che porta alla massima formula. Il richiamo dei piloti del Circus si è sempre mostrato

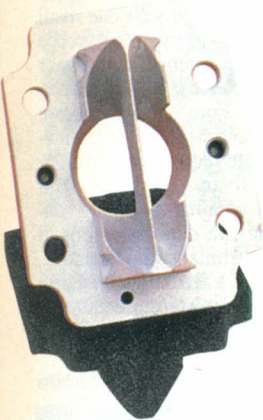
molto efficace a Pordenone: lo scorso anno furono ben centocinquanta i kartisti che si diedero battaglia nelle varie categorie. Il programma di quest'anno prevede per sabato 20 la corsa dei piloti di F.1, cui seguiranno la 60 Minikart, la 100 Junior e la 125 Europa. Mentre domenica sul circuito ricavato all'interno della Fiera saranno

di scena la 100 Nazionale, Internazionale e Amatori, come pure la 125 Nazionale, Internazionale e Amatori sia aspirato che valvola. Per ogni ulteriore informazione, e richiesta di iscrizione, ci si potrà rivolgere alla Bea: telefono e fax 0543-701371, oppure 0337-614865 (Giampiero Casadei) o 0337 - 546130 (Maurizio Favaro).

PER I PACCHI LAMELLARI

### Giugni propone nuovi diffusori per la classe 100

La Giugni Racing Kart di Voltana, in provincia di Ravenna, ha recentemente fatto realizzare nuovi diffusori per i pacchi lamellari dei motori da 100 cc. Questi diffusori, che stanno fra le lamelle e il carburatore, sono caratterizzati non solo dai due «becchi» che indirizzano meglio il flusso dell'aria aspirata, ma anche da una lamina centrale che separa in due parti questo flusso, indirizzandolo meglio verso i due lati del pacco lamellare, migliorandone la resa. Questo diffusore in alluminio è ricavato dal pieno mediante macchine a lavorazione automatizzata e ha un prezzo di circa 100.000 lire. Il numero di telefono della Giugni Racing Kart è 0545 - 72844.



A CESENA

### Insieme kart e rally

Il Rally car Cesena è entrato nel mondo del kart. L'operazione è avvenuta con la collaborazione dell'associazione piloti Italkart di Faenza. Fin dai primi passi, l'iniziativa ha subito raccolto buoni risultati, ciò grazie anche all'attività di Romagna kart, Tristano Miserocchi, Massimo Russo e dell'insostituibile pilota di rally Edo Ottaviani.

### IL CALENDARIO

7 novembre

- Pista South Garda Lonato (Bs) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Grottaminarda Grottaminarda (Av) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito S. Domenico S. Domenico di Talao (Ca) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Ottava Ottava (Ss) 60, 100, 125, Amatori

GARA ANNULLATA

### Chiusura anticipata alle Sirene

Si conclude anzitempo la stagione agonistica della Pista le Sirene. Gli organizzatori del kartodromo in provincia di Vercelli, hanno infatti annullato la manifestazione in programma per il prossimo 14 novembre. A questo punto le corse torneranno di scena alle Sirene soltanto nella primavera del prossimo anno.

MOLTI I TROFEI NON ANCORA RITIRATI

### Sos per i premi di Mentone

Qualche volta può accadere che i piloti non ritirino i premi conquistati, ma a parere degli organizzatori del Gp di Mentone gli italiani che non si sono curati di prendere ciò che hanno vinto nella gara della scorsa estate sono stati davvero molti. Così il delegato della Liguria, Piero Truffo, che da sempre tiene i contatti tra i conduttori italiani e gli organizzatori della Costa azzurra, è stato convocato per ritirare i premi degli azzurri, ora i trofei potranno essere ritirati prendendo contatto con Piero Truffo ai seguenti numeri di telefono 0173-750569 oppure 019-615953.

SORGERÀ A FLORIDIA IN PROVINCIA SIRACUSA

### Nuovo impianto per la Sicilia

L'occasione della gara che si disputerà il 13 e 14 novembre su di un circuito cittadino a Floridia, in provincia di Siracusa,

servirà per presentare la pista che sorgerà nella località siciliana. I piani degli organizzatori siracusani sono

molto precisi: per il marzo del prossimo anno contano di disputare la prima gara sul nuovo kartodromo.

## IL CASO

L'assenza di controlli efficaci sui carburanti ha fatto dilagare l'uso di benzine speciali. Ciò pone problemi di **sicurezza**

ARTURO RIZZOLI

La sostanziale mancanza di controlli sui carburanti sia nelle gare nazionali che internazionali, sta generando una serie di problemi che vanno ben oltre la possibilità che può aver questo o quel team di «barare». L'estrema specificità di questi carburanti fa sì che le squadre più grosse portino nei kartodromi fino a dieci-dodici tipi differenti di benzina col risultato che arrivano nel paddock con 1500-2000 litri di combustibili con un grado di infiammabilità ben superiore a quello della benzina, come dire una bomba. Il fenomeno carburanti speciali non riguarda però solo le Case costruttrici, ma anche i piloti, che corrono con team più o meno organizzati, non vogliono rimanere indietro. Purtroppo la situazione sta sfuggendo di mano sotto il profilo sicurezza. Gli impianti e la filosofia con cui anche i più attenti organizzatori affrontano il tema antincendio è quello di una manifestazione in cui corrono mezzi che hanno un serbatoio di otto litri circa. A proposito di questo problema abbiamo sentito i gestori di alcuni importanti impianti.

**ANGELO CORBERI** (Lonato): «Sono preoccupato perché alcune squadre portano quantitativi sempre maggiori di carburanti speciali, inoltre vedo che tra i «piccoli» questi liquidi altamente infiammabili non vengono maneggiati con la cura dovuta. Sulla sicurezza non si può scherzare, ma allo stesso tempo sarà necessario trovare soluzioni che non finisca»

**«L'obbligo di impiegare monobenzina dice Calzavara sarebbe una soluzione praticabile»**

no col rendere più complesso e costoso organizzare le corse».

**FRANCESCO CALZAVARA** (Jesolo): «L'uso delle benzine speciali sta minando la vita del kart non solo sul fronte della sicurezza, ma anche perché tanti piloti trovano impossibile continuare a correre con carburanti da 12-13.000 lire al litro. So che la Fik alcuni mesi fa ha analizzato alcune soluzioni per evitare che si continuino a usare carburanti speciali. Una monobenzina sarebbe una soluzione».

**GERMANO PELLEGRINI** (Parma): «Noi stiamo cambiando tutti gli apparati di estinzione a polvere in Halon, ma si tratta di cose utili in presenza di una situazione normale. È anomalo che certe squadre arrivino con quantitativi di carburanti speciali esagerati. Il 13 novembre nella riunione che si terrà a Roma per la stesura dei calendari '94 analizzeremo anche questo serio problema».



Nei paddock del kart si respirano sempre più odori di benzine speciali



**RALLY**

**La prima di Polo in Francia**

LE TOUQUET — Con già in tasca il quarto titolo rally francese. Beguin è partito anche in questa 9. prova al comando ma alla 7. p.s. ha rotto il motore della sua Ford Escort Rs Cosworth ed ha così lasciato a Polo la sua 1. vittoria con la Lancia Delta dopo i tre successi in Gr. N con la Ford Escort Rs Cosworth. Molto bello anche il suo duello nella 2. tappa fra Polo e Liettaer, poi attardato da noie tecniche, mentre Baroni è uscito di strada già alla 2. p.s. In 2. posizione, a 2'04", si è così piazzato l'equipaggio Bulgaski-Renaud con una Renault Clio William sulla quale è stata sperimentata la soluzione di un cambio semiautomatico.

René Alezra

**RALLY**

Le Touquet (F), 24 ottobre

**9. prova del campionato francese**

**La classifica:** 1. Polo «Slo» (Lancia Delta Integrale), 2.12'58"; 2. Bulgaski-Renaud (Renault Clio Williams) a 2'04"; 3. Loubet-Roisard (Lancia Delta Integrale) a 2'17"; 4. Panizzi-Panizzi (Lancia Delta Integrale) a 2'30"; 5. Vaisson-Breton (Ford Escort Cosworth) a 3'27"; 6. Ragnotti-Thimonier (Renault Clio Williams) a 5'02".

**La classifica del campionato:** 1. Beguin punti 108; 2. Bulgaski e Jordan 64; 4. Polo 63; 5. Loubet 56; 6. Ragnotti 46; 7. Baroni 40.

**Campionato finlandese a Lindholm**

TURKU — Terzo posto con una gara molto accorta e Lindholm, con la Ford Escort Rs Cosworth, ha confermato l'attesa vittoria del titolo rally finlandese. Il successo in gara è andato invece a Lampi dopo una dura lotta con Gronholm. Puhakka si è quindi aggiudicato il 1. posto in Gr. N il cui titolo è stato invece vinto da Hellman.

Esa Illoinen

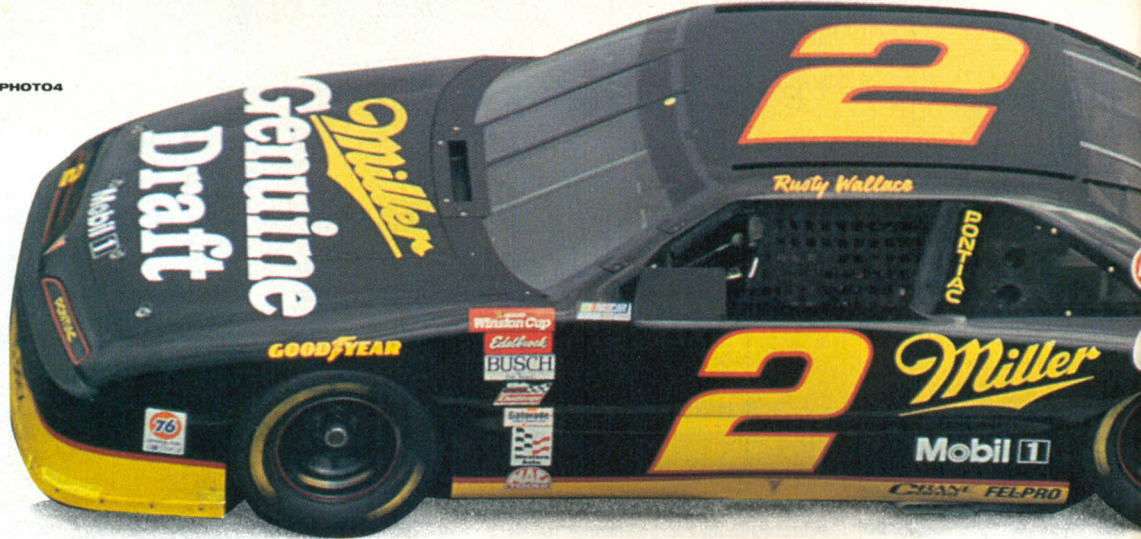
**RALLY**

Teboil Rally (SF), 24 ottobre 1993

**8. prova del campionato finlandese**

**La classifica:** 1. Lampi-Pontinen (Mitsubishi Galant Vr-4 Gr.A), 45'04"; 2. Gronholm-Silander (Toyota Celica 4Wd Turbo Gr.A), 45'23"; 3. Lindholm-Hantunen (Ford Escort Rs Cosworth Gr.A), 45'31"; 4. Saarenpaa-Hirvijarvi (Audi Coupé S2 Gr.A), 46'02"; 5. Sohlberg-Manninenmaki (Mitsubishi Galant Vr-4 Gr.A), 46'14"; 6. Puhakka-Eerola (Mitsubishi Galant Vr-4 Gr.N), 46'46".

PHOTO 4



STOCK CAR □ PER IL RUSH FINALE...

# Wallace suona la carica

ROCKINGHAM — «È frustrante dirlo ma non c'è nulla di più che posso fare per vincere questo campionato e ora non mi resta che sperare». È sbottato così a fine gara Rusty Wallace, vincitore quest'anno dell'ennesima battaglia contro Dale Earnhardt ma ormai in procinto di perdere contro questi la guerra. «Da quando corro in Stock Car questa è senza dubbio la mia stagione più bella, dove finora ho avuto le più grandi soddisfazioni» ha infatti proseguito Wallace; «ho vinto nove gare, ho siglato tre pole, non so nemmeno dire io per quanti giri in più sono stato complessivamente in testa nelle ventotto gare disputate. Da Earnhardt, che finora ha vinto sole sei gare, sono ormai distaccato di appena settantadue punti, pochissimi, e nelle prossime due gare ora ce la metterò tutta, davvero non mi arrenderò; ma anche vincendole entrambe posso totalizzare al massimo 360 punti e così l'unica chance che mi rimane è che lui almeno in una delle due si addormenti...». E invece, sempre ancora al comando della classifica generale, il 5

volte campione della serie americana Stock Car-Winston Cup di addormentarsi sembra non ne abbia proprio voglia. Pur battuto da Wallace in otto delle ultime nove gare, anche stavolta Earnhardt gli è infatti arrivato in scia, ad appena 3"23: troppo poco per consentire al pilota della Pontiac Gran Prix di accorciare il distacco nella classifica di campionato che infatti a Rockingham è sceso di ap-

pena 10 punti... Insomma, si preannuncia anche quest'anno un finale incandescente visto che Wallace ha appunto annunciato che in entrambi i prossimi appuntamenti intenderà giocarsi il tutto per tutto. Ma, tanto per innalzare ancora il livello della sfida, a giocarsi il tutto per tutto saranno anche Chevrolet, Ford e Pontiac, nell'ordine nella classifica marche e con un distacco di appena 7 punti fra la

prima e la terza che... è però in vantaggio sulle due rivali per 10 vittorie a 9. Avrebbe dovuto essere questa la gara del passaggio al comando della Ford, che per vincere il titolo Marche ha recentemente recuperato anche Ernie Irvan sulla Thunderbird del compianto Davey Allison. Ma dopo la vittoria di tre settimane fa a Charlotte, questi a Rockingham è però giunto solo sesto mentre Elliot e Martin hanno siglato un 3. e un 5. posto.

Steve Nickless

**STOCK CAR**

Rockingham (USA), 24 ottobre 1993

**28. prova della Winston Cup**

**La classifica:** 1. Wallace (Pontiac Gran Prix), 492 giri in 4.23'16", media 183,483 kmh; 2. Earnhardt (Chevrolet Lumina) a 3"23; 3. Elliot (Ford Thunderbird); 4. Gant (Chevrolet Lumina); 5. Martin (Ford Thunderbird); 6. Irvan (Ford Thunderbird); 7. Waltrip (Chevrolet Lumina); 8. Schrader (Chevrolet Lumina); 9. Trickle (Chevrolet Lumina); 10. Bodine (Ford Thunderbird).

□ Pole position: Martin (Ford Thunderbird), 24"679, media 238,699.

**La classifica del campionato:** 1. Earnhardt punti 4222; 2. Wallace 4150; 3. Martin 3862; 4. Jarrett 3734; 5. Shepherd 3605; 6. Schrader 3569; 7. Petty K. 3560.

FORMULA 3 SUDAM □ SOLO 7. FURLAN

## Neves torna al successo Croceri passa al comando

LONDRINA — Dopo la minaccia di scissione del campionato Sudam per «impossibilità di coabitazione» di argentini e brasiliani, le due rispettive federazioni sembra si stiano adoperando per ricomporre i dissapori. E in questo clima più mite e sereno la giovanissima rivelazione brasiliana Neves (nella foto), 18 anni, vittima nei precedenti appuntamenti di episodi di discutibile sportività, ha co-

si finalmente ritrovato la tranquillità e soprattutto la vittoria (dopo essere partito dalla 6. posizione) riportandosi in questo modo a ridosso dei leader del campionato

to. Solo 7. invece Furlan che ha ceduto così il comando della classifica generale a Croceri, a Londrina 2. al traguardo.

Lito Cavalcanti

CAVALCANTI-CORREO





## F. FORD

# Il World Festival premia McAuley e Ingall

BRANDS HATCH - Periodo di transizione per la Formula Ford che sta vivendo il passaggio dai motori Kent ai nuovi Zetec. Per il Ford Festival gli organizzatori hanno così ritenuto opportuno organizzare due finali distinte, la prima per le monoposto equipaggiate con il propulsore Kent, la seconda per quelle dotate del Zetec. L'una è stata dunque vinta dall'irlandese Andrew McAuley dopo l'autoeliminazione di Simon e Duke mentre in testa alla corsa lottavano per il successo; mentre Nadau, a quel punto secondo, per mancanza di esperienza si è fatto superare prima da Lofgren e poi anche da Lowndes. L'altra gara si è risolta invece con un

## FORMULA 3

Londrina (BR), 24 ottobre

### 9. prova del campionato Sudam

**La classifica:** 1. Neves (Ralt Rt33-Mugen), 34 giri in 43'12"248, media 148,500 kmh; 2. Crocero (Ralt Rt33-Mugen), 43'12"594; 3. Muffato (Ralt Rt34-Mugen), 43'12"837; 4. Pegoraro (Ralt Rt33-Opel), 43'13"053; 5. Salles (Ralt Rt34-Mugen), 43'18"517; 6. Kissling (Ralt Rt34-Mugen), 43'18"732; 7. Furlan (Dallara 390-Fiat Abarth); 8. Gurini (Ralt Rt34-Mugen), 43'22"347; 9. Benitez (Dallara 390-Ar), 43'27"690; 10. Malta (Ralt Rt34-Mugen), 43'37"386.

**Giro più veloce:** Neves (Ralt Rt33-Mugen), 1'14"999, 150,962 kmh, nuovo record.

**La classifica del campionato:** 1. Crocero punti 45; 2. Furlan 42; 3. Neves 30; 4. Margues e Martinez 18; 6. Matsubara 16.

dominio annunciato dell'australiano Russell Ingall mentre Ralph Firman, figlio del costruttore dei telai Van Diemen utilizzati dal 90% delle squadre di F. Ford, dopo il 2. tempo in prova in gara si è eliminato in un incidente con Mollikens. Il 2. posto è stato così facile appannaggio di Gene davanti a Kane sulla 1. delle Swift.

David Hodges

## F. FORD WORLD CUP

Brands Hatch (GB), 24 ottobre  
**World Cup Festival**

### Le classifiche

**1.a gara (motori Kent '92):** 1. McAuley (Reynard 92), 20 giri in 16'29"70, media 140,98 kmh; 2. Lofgren (Van Diemen Rt92) a 1"31; 3. Lowndes (Van Diemen 93) a 1"54; 4. Nadeau (Van Diemen Rt92) a 1"77; 5. Collier (Swift Sc92) a 2"42; 6. Gernay (Ray 92) a 2"60.

**Giro più veloce:** Lofren (Van Diemen Rt92), 48"29, media 144,44 kmh.

**2.a gara (motori Zetec '93):** 1. Ingall (Van Diemen 93), 20 giri in 15'56"21, media 145,92 kmh; 2. Gene (Van Diemen 93) a 2"72; 3. Kane (Swift 93) a 9"25; 4. Smith (Swift 93) a 10"43; 5. Viegas (Van Diemen 93) a 12"24; 6. Vosse (Van Diemen 93) a 13"53.

**Giro più veloce:** Gene (Van Diemen 93), 47"27, media 147,56 kmh.

## TURISMO

# Vittoria e titolo spagnolo per Sala su Nissan

CALAFAT — Uscito subito di pista con la sua Ford, Carlos Palau ha regalato un'altra vittoria a Luis Perez Sala, per la 2. volta campione di turismo spagnolo. Fertè, con il 2. tempo in prova, ha invece avuto parecchi problemi con la sua Bmw M3 e ha così lasciato 2. e 3. posto a Villamil e Campos con le Alfa Romeo 155 Q4. Grande successo nella 2. divisione delle Opel Calibra di Conrero che hanno portato alla vittoria in gara la damigella Belba Canino e al titolo Jose Arqué.

Ricardo Munoz

## TURISMO

Calafat (E), 24 ottobre

### 9. prova del campionato spagnolo

**La classifica:** 1. Sala (Nissan Skyline), 19 giri in 30'53"61, media 119,92 kmh; 2. Villamil (Alfa Romeo 155 Q4), 30'54"93; 3. Campos (Alfa Romeo 155 Q4), 30'55"38; 4. Fertè (Bmw M3), 30'56"05; 5. Albacete (Bmw M3), 31'03"29; 6. Bassas (Bmw M3), 31'16"27.

**Giro più veloce:** Sala (Nissan Skyline), 1'36"46, media 121,293 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Sala punti 138; 2. Albacete 93; 3. Palau 80; 4. Bassas 58 e A. Fertè 58.

# NOVITÀ DAL MESSICO

Con tecnologia italiana nasce oltreoceano la Nissan C3 2.4 Prototipo, una nuova vettura Sport che già dal prossimo anno darà vita a un campionato monomarca. Scopriamola...

**C**ITTÀ DEL MESSICO — L'obiettivo imposto era mettere in piedi un campionato monomarca con una macchina piccola, maneggevole e prestazionale. Il peso di questa non avrebbe dovuto superare i 500 chili e il passo i due metri e mezzo; mentre per il motore il punto di partenza doveva essere un quattro cilindri Nissan di due litri e quattro e da 240 cavalli. Inoltre, particolare non trascurabile, la vettura completa non sarebbe dovuta costare al pubblico più di 100 mila dollari. A finanziare progetto e realizzazione dei primi 20 esemplari ci avrebbe pensato invece un certo Freddy Tame, lo stesso ideatore dell'iniziativa, imprenditore molto conosciuto in Messico, tra l'altro importatore, guarda caso, della Nissan e proprietario di un reparto per la preparazione e l'assistenza di vetture da corsa. A Città del Messico alla fine di questa estate è nata così la Nissan C3 2.4, una Sport Prototipo in miniatura, risultato di una collaborazione messicano-giapponese. E con questo Prototipo è nato anche un campionato monomarca locale — promosso e sponsorizzato dalla Tecate, azienda nazionale produttrice di birra — che già quest'anno ha disputato con venti macchine le sue prime

tre gare e ora si sta preparando per affrontare la sua prima vera stagione, la '94, con almeno una trentina di partenti... per i protagonisti, invece, lo si dovrà scoprire. Il Messico ha scoperto dunque questa nuova formula proprio dopo che da noi europei, ma anche in America del nord, le Sport hanno chiuso i battenti e attendono di essere rimpiazzate da più miti «barchette» Wsc Imsa. E un altro aspetto interessante è che, a fronte di iniziazione, capitali e mezzi messicano-giapponesi, alla realizzazione della vettura si è arrivati attraverso la tecnologia italiana, quella dell'artigiano di origini venete Isaia Fiocco, che ha infatti costruito le scocche delle vetture in materiale composito di essere kevlar e carbonio. L'impresa non è stata né breve né facile. Tutto è iniziato nel '91 per concludersi, al primo stadio, nell'estate del '93; ma nel programma si è dovuta includere anche la realizzazione e la messa in funzione di stabilimento e impianti, che nell'azienda di Freddy Tame all'epoca neppure erano stati progettati. E questo ha significato dover creare da zero, a fianco dei già esistenti reparti Tome 1 (lavorazioni meccaniche e motoristiche) e Tome 2 (preparazione vetture da corsa), anche il reparto Tome 3, con

tre autoclavi, due forni, una clean room, un settore per la modellazione e la rifinitura dei pezzi e uno per la loro saldatura... fino insomma ad arrivare ad un'azienda che, dagli iniziali 2000 metri quadrati, oggi ne misura complessivamente circa 5000 e dà lavoro a 110 dipendenti. Nonostante soli 1500 chilometri preventivi di test, già alla prima gara le nuove Nissan C3 Prototipo Sport hanno portato al traguardo 18 dei venti partenti. Si sono inoltre fatte apprezzare per la maneggevolezza e la rigidità della struttura, costituita appunto da una monoscocca in fibra di carbonio e kevlar e da un telaio ausiliario in tubi al cromo molibdeno per l'ancoraggio del motore, posto in posizione centrale così da garantire una ripartizione dei pesi al 50% rispetto all'asse di roll bar. Neo strutturale, invece, l'estensione dell'abitacolo, e di conseguenza la disposizione dei piedi del pilota, oltre l'asse delle ruote anteriori, cioè contro tutte le correnti regolamentazioni tecniche internazionali. Per riuscire a stare in dimensioni vettura così ridotte non è stato possibile altrimenti; ma si è comunque rimediato al problema della sicurezza con una struttura protettiva anteriore in materiale composito di alluminio.



Le nuove Nissan C3 Sport hanno disputato quest'anno sole tre gare di assaggio con al via un lotto di 20 partenti



SONO KIT IN RESINA SCALA 1/43

## La... Gamma delle Bmw 318

Bravi e anche rapidi, ovvero le due qualità che sempre ci si attende dai costruttori di modelli «speciali» in kit di montaggio, scala 1/43. I romani della Gamma Models sono arrivati primi con le Bmw 318i che quest'anno hanno recitato un ruolo da protagonisti in vari campionati della categoria D2. Il modello è in resina, con alcuni elementi in fotoincisione, con interni abbastanza ben dettagliati. Apprezzabile il fatto che sia stata riprodotta la gabbia del roll-bar: in questo caso si può lavorare sul kit per renderlo ancora più dettagliato a livello di interni. Buona la qualità della resina, ben interpretate le linee di un modello decisamente interessante. E quasi tutte le più belle versioni della berlina bavarese possono essere riprodotte grazie al kit della Gamma Models. Si comincia, è d'obbligo, con la vettura della Cibiemme che Roberto Ravaglia ha portato al successo nel Super Turismo italiano. Di questa versione è riproducibile anche l'esemplare pilotato da Salvarani. Poi si passa alla vettura del team di Bigazzi, cioè la 318i pilotata da Johnny Cecotto, molto accattivante nella sua livrea dominata dagli scacchi come motivo grafico. C'è quindi, ultima delle versioni «italiane» della 318i quella schierata dall'Euroteam e pilotata da Stefano Modena. Per concludere ecco la Bmw dell'Oreca pilotata da Aiello. Un poker di vetture come detto molto interessanti, che i più appassionati non vorranno perdere per nessuna ragione. I kit costano (il prezzo è indicativo) 52.000 lire, mentre la loro distribuzione è curata da LaMini Miniera.

**Gamma Models:** Via Prinziavalli 27, 00133 Roma.



### La Stratos di Tabaton all'Elba

Le versioni presenti sul mercato della gloriosa Lancia Stratos non mancano certo, ma ancora oggi c'è chi si sbizzarrisce a prepararne di nuove. Come Marcolin Automodellismo, che della mitica berlina Lancia ha recentemente preparato l'esemplare portato al successo da Fabrizio Tabaton nel rally dell'Isola d'Elba 1982. La base è il solito, ottimo, kit in resina e in scala 1/43 commercializzato dalla Meri Kit. Il modello è venduto solamente già montato e completamente rifinito.

**Marcolin Automodellismo:** Corso Vittorio Emanuele 54/e, 33170 Pordenone. Tel. 0434-521300.

### Gran Turismo per tutti dalla Starter

La francese Starter ha recentemente immesso sul mercato una ricca serie di novità. Come al solito si tratta di kit in resina, scala 1/43, riproducenti interessanti Gran Turismo da corsa. Segnaliamo in particolare la Porsche 911 Gt LeMans; disponibile sia nella versione americana schierata dalla Brumos alla 12 Ore di Sebring per Stuck, Rohrl, Haywood, che nella versione europea schierata alla 24 Ore di LeMans per lo stesso equipaggio. Degne di nota anche la Venturi, la Mig e la Jaguar Xj220: anche in questo caso si tratta di Gran Turismo viste quest'anno nella classica maratona francese. Costano 72.500 lire.

**Starter:** 164 Chemin St Jean du Desert, 13005 Marsiglia (Francia). Tel. 0033-91925672.



### Affascinanti cabriolet di Bmw e Karmann Ghia

Cabrio che passione! Nella serie Classic della Minichamps sono disponibili infatti due bellissime riproduzioni in metallo pressofuso, in scala 1/43, di altrettante cabriolet tedesche: la Bmw 507 del '56 e la Karmann Ghia del '59. Si tratta di modelli molto ben realizzati, del costo di 41.000 lire l'uno, disponibili con la capotina in tela chiusa (nella foto), con questa completamente abbassata, o ancora in versione coupé o con l'hard top. I modelli sono inoltre commercializzati in varie colorazioni e sono decisamente molto ben realizzati. Sono consigliabili senza esitazione ai collezionisti di riproduzioni in metallo pressofuso.

**Minichamps:** La Mini Miniera, Via M. Peano 19, 12100 Cuneo.



speciale

DEB



# F1

Una immagine chiave della grande gara di Irvine a Suzuka, due domeniche fa. Siamo nella fase centrale di gara e sul bagnato il giovane nordirlandese della Jordan è in piena lotta con Hill per la quarta posizione. Ma alle loro spalle arriva Senna: le sue difficoltà nel doppiare Irvine causeranno il litigio di fine gara



fotoORSI

**Il super Gp di Eddie Irvine in Giappone getta nuova luce sul mondo dei debuttanti. Chi è stato il più aggressivo di sempre alla gara d'esordio? E il più veloce? Ecco tutte le risposte**

**MARIO DONNINI** ■

**D**iciamo la verità: la super-gara di Eddie Irvine due domeniche fa in Giappone ha risvegliato un interesse tutto particolare: quello per i volti nuovi capaci di esaltare, di emozionare, di muovere le acque scontrandosi «di petto» con i mostri sacri dei Gp e magari dando loro del filo da torcere. L'indagine istituita dalla Fia sull'ormai notorio scontro a fine Gp fra il debuttante della Jordan e Ayrton Senna conserva ancora oggi una posizione «in cronaca» alle gesta di Irvine a Suzuka, divide il Circus e anche l'ambiente degli appassionati fra critici ed estimatori, sia per quanto fatto dal giovane nordirlandese sia per quanto riguarda la reazione di Senna. E allora ci siamo chiesti: chi

Chi è riuscito ad andare subito forte in prova? Chi ha fatto il colpaccio in gara? Perché quello del debutto è sempre un momento particolare nelle corse. Addirittura fondamentale, in quanto permette — e se ben sfruttato — di salire immediatamente agli onori delle cronache attirando l'attenzione di sponsor e team manager. Ma il primo Gp è anche un momento terribile: può provocare ansia, se non addirittura potenzialità personale, così come al contrario un colpo di fortuna può addirittura esaltare caratteristiche che di per sé non sarebbero trascendentali.

**DIFFICILE.** E proprio perché si tratta di un momento difficile, pochi piloti in tutta la storia dei Gp hanno spiccato notevoli prestazioni al primo contatto. Pochissimi, poi, quelli riusciti a partire in prima fila, a vincere o comunque a mostrarsi subito affidabili e continuativi nelle loro prestazioni fra qualifiche e gara. Negli ultimi quindici anni, poi, le prestazioni super dei deb sono diventate merce rara, forse a causa della competitività sempre più esasperata, che lascia ben poco spazio alle improvvisazioni e all'entusiasmo dei giovani talenti. Ecco perché il week-end di Irvine a Suzuka ha colpito l'attenzione degli appassionati e certo anche dell'ambiente. Escluso Baghetti, vincitore all'esordio assoluto (Francia 1961 con la Ferrari) e destinato a detenere forse a lungo questo primato, l'ultima emozione per un deb subito incisivo risale al 1989,



**Eddie Irvine, super rookie di Suzuka, sembra osservare chi prima di lui fu protagonista di debutti rampanti in F.1. Alesi, in basso, fu quarto all'esordio in Francia '89, mentre Herbert, sotto a destra, centrò lo stesso risultato in Brasile. In Francia 1966 il deb Mike Parkes, in bianco-nero, fu affidabilissimo: 3. in prova e 2. in gara. Eppure nessuno di questi piloti ha (ancora) avuto una carriera al top. Invece Alain Prost, sotto, debuttò al volante della McLaren con un modesto 12. tempo in Brasile '80 concludendo poi sesto. Eppure...**

AMADUZZI



AMADUZZI



ORSI



ORSI





## IN 1. FILA AL DEBUTTO



Se si parla di piloti immediatamente velocissimi in prova, la memoria va senza dubbio a Mario Andretti (nella foto) e alla sua pole position centrata al debutto in assoluto in F.1 al Gp degli Stati Uniti 1968. La vettura era una Lotus 49-Cosworth, la stessa che guidava anche Graham Hill che quell'anno si laureò poi campione iridato per la seconda volta. Ma anche a Carlos Reutemann, in Argentina '72, è riuscito lo stesso, fantastico risultato. Ecco, nella tabella, i più veloci «deb» in prova di sempre.

IN PROVA	PILOTA	GP	IN GARA
1.	<b>Mario Andretti</b>	Usa 68	Rit.
1.	<b>Carlos Reutemann</b>	Argentina 72	7.
2.	<b>Ricardo Rodriguez</b>	Italia 61	Rit.
3.	<b>Chris Bristow</b>	Monaco 60	Rit.

## SUL PODIO AL DEBUTTO

Nessuno, dal 1971 a oggi, è riuscito a debuttare in un Gp centrando subito il podio. La tabella mostra chi sono stati, da quando il Mondiale F.1 è istituito, i piloti riusciti a salire sul podio alla prima gara disputata: colpisce l'assoluto primato di Giancarlo Baghetti che nel Gp Francia disputato nel 1961 a Reims «bagnò» addirittura il debutto con una strepitosa vittoria.

IN GARA	PILOTA	GP	IN PROVA
1.	<b>Giancarlo Baghetti</b>	Francia 61	12.
2.	<b>Mike Parkes</b>	Francia 66	3.
3.	<b>Peter Arundell</b>	Monaco 64	6.
3.	<b>Jean Behra</b>	Svizzera 52	7.
3.	<b>Mark Donohue</b>	Canada 71	8.
3.	<b>Masten Gregory</b>	Monaco 57	10.
3.	<b>Cesare Perdisa</b>	Monaco 55	13.
3.	<b>Reine Wisell</b>	Usa 70	9.



## IL DEB PIU' AFFIDABILE

PILOTA	GP	IN PROVA	IN GARA
<b>Mike Parkes</b>	Francia 66	3.	2.
<b>Peter Arundell</b>	Monaco 84	6.	3.
<b>Jean Behra</b>	Svizzera 52	7.	3.
<b>Mark Donohue</b>	Canada 71	8.	3.
<b>Clay Regazzoni</b>	Olanda 70	6.	4.
<b>Mike Hawthorn</b>	Belgio 52	6.	4.
<b>Ignazio Giunti</b>	Belgio 70	8.	4.
<b>Paul Frere</b>	Belgio 52	8.	5.
<b>Emanuel de Graffenried</b>	Svizzera 51	5.	6.
<b>Eddie Irvine</b>	Giappone 93	8.	6.

(Fra i primi 8 in qualifica e i primi 6 in gara)

Se già il primato in prova o in gara al debutto sono un dato eccezionale, la continuità del «deb» che alla prima uscita in F.1 è andato forte sia in qualifica sia nel Gp colpisce ancora di più. In questa speciale classifica detta legge Mike Parkes, che nel 1966 debuttò con la Ferrari 3.0 al Gp Francia centrando il 3. tempo in prova e addirittura la 2. posizione in gara. Ecco la classifica dei SuperDeb della storia del campionato F.1.



## ANNI 80-90: I MIGLIORI

Ed ecco i Super Deb dei nostri giorni. Il ricordo di Schumacher fortissimo in prova al debutto di Spa 1991 è ancora vivo, così come quello di Alesi a un passo dal podio quando esordì con la Tyrrell ex-Alboreto al Gp di Francia '89. E chi ricordava Prost in Brasile '80?...

IN PROVA		
PILOTA	GP	IN GARA
7. <b>Michael Schumacher</b>	Belgio 91	Rit.
8. <b>Eddie Irvine</b>	Giappone 93	6.
8. <b>Andrea De Cesaris</b>	Usa 80	Rit.
9. <b>Roberto Guerrero</b>	Usa West 82	Rit.
10. <b>Johnny Herbert</b>	Brasile 89	4.

IN GARA		
PILOTA	GP	IN PROVA
4. <b>Jean Alesi</b>	Francia 89	16.
4. <b>Johnny Herbert</b>	Brasile 89	10.
6. <b>Alain Prost</b>	Brasile 80	12.
6. <b>Eddie Irvine</b>	Giappone 93	8.

quando un giovane e quasi sconosciuto Jean Alesi esordì con la Tyrrell al Paul Ricard e concluse al quarto posto dopo essere stato a lungo secondo. Per quanto riguarda le prove, è ancora fresco il ricordo del settimo tempo in qualifica centrato da Schumacher con la Jordan al debutto in Belgio '91, dove poi non riuscì a concludere neppure un giro in gara. Ma se si va indietro nel tempo balzano agli occhi le incredibili pole position conquistate alla prima esperienza in F. 1 da Mario Andretti e Carlos Reutemann, rispettivamente nel 1968 e nel '72. Ecco quindi che in queste pagine abbiamo sintetizzato le tappe più importanti della storia dei debuttanti in F. 1. Ne esce un profilo che presenta una specialità certamente cambiata rispetto a un tempo, ma comunque sempre fedele a certi valori... □



La Ferrari 156 di Baghetti precede la Porsche di Gurney al Gp Francia '61 che poi vincerà. Il pilota italiano è l'unico — eccetto ovviamente Farina nel Gp inaugurale del Mondiale F. 1 — ad avere vinto al debutto nel Circus iridato

PERCHÉ OGGI I DEB FATICANO? BAGHETTI SPIEGA...

## Circus scorretto!

**R**eims 1961: è il 2 luglio quando si corre un Gp Francia destinato a restare storico e non solo per i colori italiani. La vittoria, infatti, va per la prima volta — e finora anche ultima — a un pilota esordiente: Giancarlo Baghetti. In gara con una Ferrari 156 affidata alla Federazione italiana scuderie automobilistiche (le tre Rosse ufficiali partono in prima fila in formazione Phil Hill-Von Trips-Ginther) il ventisettenne Baghetti si qualifica in quinta fila. In gara rimonta gradualmente e al 41. giro è in te-

sta, minacciato dalle Porsche ufficiali di Gurney, e Bonnier. Rimasto in lotta con il solo Gurney, malgrado la maggiore esperienza del pilota americano lo batte in volata dopo averlo superato proprio in uscita dall'ultima curva.

«Senza dubbio non fu una vittoria classica — ricorda oggi Baghetti — è maturo anche per un colpo di fortuna. Ma non mi sento di dire che una volta le grandi prestazioni dei debuttanti erano più frequenti in quanto le corse erano più facili di oggi: in fin dei conti, so-

no pur sempre l'unico pilota vincitore al primo tentativo. Certo io dispo-  
nevo in quel Gran Premio di una Ferrari che era una vettura vincente, anche se meno efficace delle Rosse ufficiali che montavano il motore a 120 gradi anziché come il mio a 65. Forse, se oggi venisse affidata una Williams a un debuttante...».

— E allora a che cosa attribuisce il fatto per cui oggi è molto più complesso centrare il risultato al debutto?

«Penso che una volta ci fosse più rispetto per lo spirito sportivo, per l'av-

versario. In quel Gp di Francia, i piloti della Porsche tentarono in tutti i modi di mettermi a disagio. Mi stringevano, mi toccavano da dietro in pieno rettilineo. Ma non arrivarono mai a essere davvero duri, scorretti. Io ero giovane, ma non ebbi paura: pensai subito che se fossi uscito di strada sarebbe andata male anche a loro. Ecco, forse oggi certe sicurezze non esistono più. È cambiata la vita normale, quindi sono cambiate

anche le corse. A quei tempi nessuno doveva difendersi da una vera e propria scorrettezza come quelle che si vedono oggi in gara. Senza dubbio la pressione è aumentata, la competizione si è fatta molto più dura, i ruoli sono più difficili da sovvertire. Forse non è un fatto determinante, ma senza dubbio contribuisce a limitare un po' l'intraprendenza dei giovani».



**IN  
EDICOLA  
IL  
NUMERO  
DI  
NOVEMBRE**

**auto**

ANTEPRIMA  
SUL SALONE GIAPPONESE

**TOKYO**  
NOVITA'

NOVEMBRE  
MENSILE - L.7000



**SUPERCAR**

PROJEKTZWO VW GOLF CABRIO

STEINMETZ-IRMSCHER-POSTERT OPEL CORSA

SENNI BMW 325 COUPE' BITURBO

IRMSCHER VM 77 | AMG MERCEDES C36



**PROVE VERITA'**

FIAT PUNTO 75 ELX 3p | SAAB 900 SE 2.0i 5p

NISSAN MICRA 1.3 SLX 5p N-CVT

OPEL CORSA 1.6 GSi 16V

VOLVO 850 2.0 GLT STATION WAGON

FORD MONDEO 1.8 WAGON GLX

PEUGEOT 306 XRd | BMW 518i - BMW 525 td



**TOP SECRET**  
**LE NUOVE FIAT TIPO,**  
**ALFA 33, LANCIA DEDRA SW**  
**E BMW SERIE 5**



*Cuore Sportivo*

# GUIDARE E' UN PIACERE SICURO.

Alfa Romeo progetta e produce con passione vetture sempre più performanti e sicure.

Da sempre mette la ricerca e la sperimentazione tecnologica al servizio della massima sicurezza, attiva e passiva.

Per estendere il concetto di sicurezza dalla macchina all'uomo, Alfa Romeo ha creato il Centro Internazionale Guida Sicura.

Diretto da Andrea de Adamich, il Centro si avvale di avanzate tecniche di insegnamento e di vetture Alfa Romeo dalle prestazioni eccezionali.

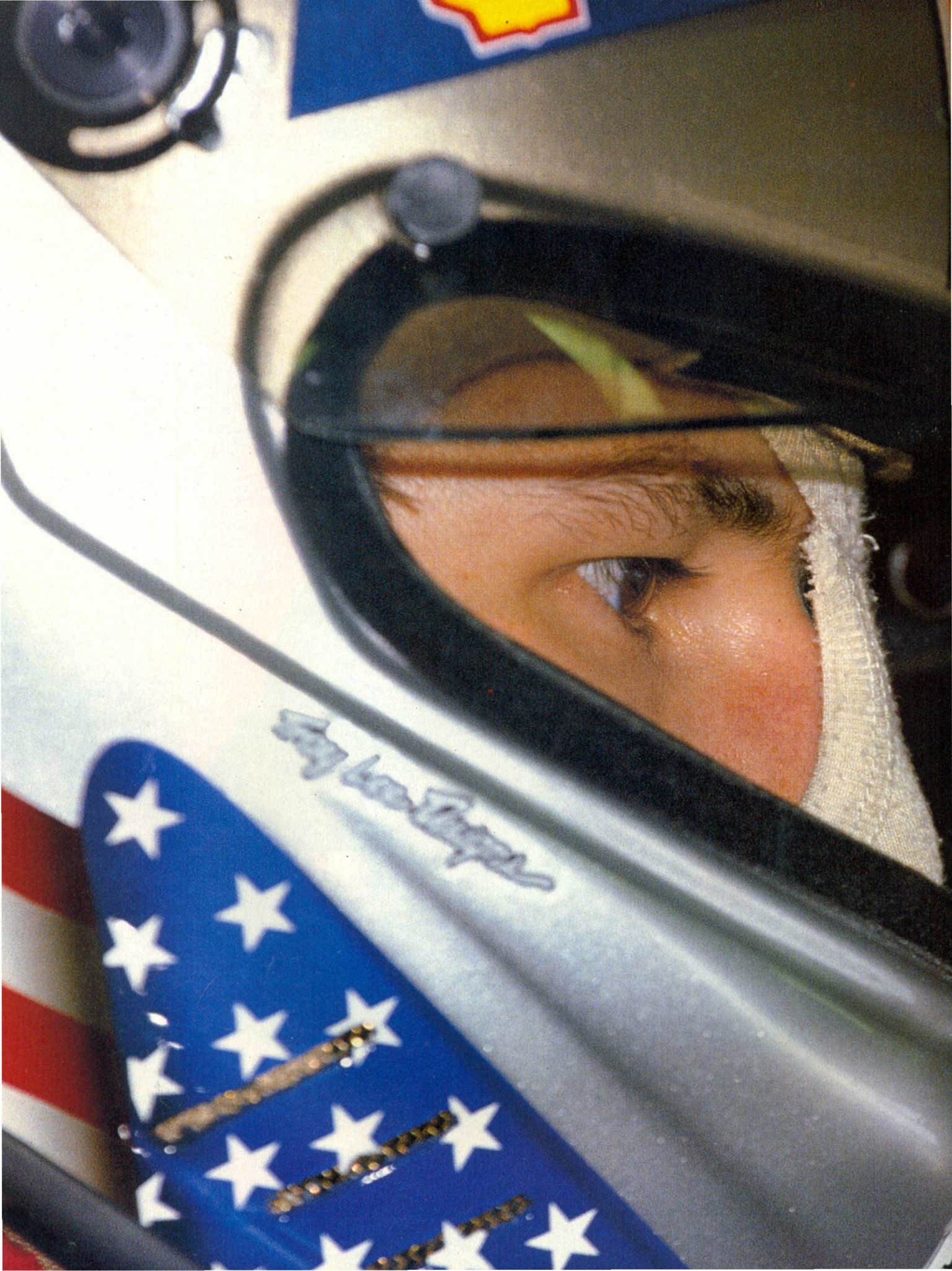
Il corso offre l'opportunità di approfondire le conoscenze sulle potenzialità della automobile e di affinare la propria tecnica ed il proprio stile di guida.

Il Centro è aperto a tutti. Ogni informazione sulle iscrizioni dai Concessionari Alfa Romeo.



CENTRO  
INTERNAZIONALE  
GUIDA SICURA

Andrea de Adamich



# LO SFOGO

## MICHAEL ANDRETTI

La McLaren lo appièda; il suo sostituto, Hakkinen, va subito fortissimo. E a questo punto lui non ci sta e vuota il sacco raccontando le amarezze della sua stagione F.1 e svelando i retroscena del suo licenziamento: una vicenda poco chiara e soprattutto nascosta per troppo tempo...

ROBERTO BOCCAFOLGI ■

# Fuori dai denti

**N**AZARETH - Sicuramente è più rilassato di un mese fa: di quando, subito dopo il Gp d'Italia, si rese irreperibile per non commentare il licenziamento in tronco appena subito dalla McLaren. Il Michael Andretti di oggi è senza dubbio più sereno: guardare al domani è sempre più importante che recriminare sul passato. Ma mentre l'ex-pilota McLaren è sprofondato nella quiete della sua Pennsylvania e pianifica il suo futuro in IndyCar, dall'altra parte del mondo una Mp4/8 rinnovata fa faville con Hakkinen — con il suo erede Hakkinen — che va praticamente quanto Senna. E questo a Michael non va proprio giù...

«Sono molto soddisfatto dei programmi con il team di Chip Ganassi per il '94 — inizia con il classico tono cantilenante della parlata americana — Abbiamo ottime prospettive: la nuova Reynard sarà una vettura innovativa, dovremmo es-

sere competitivi da subito. Questo è l'aspetto importante, oggi».

— Ti aiuta il sentirti nuovamente a casa?

«Forse sì... Ma da quel punto di vista non ho mai avuto problemi. Stare lontano da casa, essere sempre in aereo, dormire in hotel non mi ha mai dato molto fastidio durante questa stagione. Nella seconda parte del Mondiale F.1, poi, le cose stavano iniziando ad andare meglio: conoscevo di più la monoposto, avevo rapporti migliori con la gente dell'ambiente. Inizievo a sentirmi a mio agio con la squadra e quindi oggi non sento molto la differenza».

— Dici che ti sentivi bene in Formula 1. Allora che cosa è andato storto nella tua esperienza in McLaren? Perché tutto è finito così bruscamente? «È semplice: il problema è che non ho mai avuto occasione di provare a sufficienza. Non sono mai stato messo in condizione di fare test, di abituar-mi alla monoposto, di accumulare esperien-

za in pista. Secondo i piani, prima del mio debutto in Sudafrica avrei dovuto fare qualche migliaio di chilometri di prove in Inghilterra, e invece sono arrivato a Kyalami con una giornata e mezzo di test sulle spalle. Ero impreparato, semplicemente impreparato. Tutto era nuovo, non avevo un minimo di confidenza con alcun aspetto del mio lavoro».

— Ma come mai? Cosa ti ha impedito di fare un giusto apprendistato prima di iniziare il campionato? In fin dei conti fu la McLaren a cercarti, a volerti in squadra...

«Mah, ora non voglio criticare nessuno. È un fatto che fino a novembre '92 non sapevano con quale motore avrebbero gareggiato quest'anno, e quindi solo a quel momento hanno potuto iniziare a progettare la vettura '93. A febbraio di quest'anno la Mp4/8 è venuta pronta, ma ogni volta che l'abbiamo portata in pista riuscivamo a coprire un giro alla volta, due al massimo, perché l'elettro-

nica era nuova e ci lasciava sempre a piedi. Il team era in ritardo di preparazione: ecco perché non ho potuto provare a sufficienza».

— Le cose non sono cambiate a campionato iniziato?

«No, non tanto. La McLaren non ha fatto progressi significativi per parecchi mesi, mentre le altre squadre progredivano velocemente. In aggiunta a questa nostra scarsa competitività, io continuavo a non provare: lo faceva quasi sempre Hakkinen e tutta l'esperienza dovevo farmela nei fine settimana di Gran Premio. Per esempio, dopo Monza la squadra ha portato in pista il sistema di frenata servoassistito e questo è stato un enorme passo avanti. Me l'ha detto Ayrton Senna, e ha anche aggiunto che era un peccato che io non avessi potuto provarlo perché con quello la macchina aveva fatto un grande passo avanti. Cosa potevo fare?».

— Non è che per caso il team non ha po-

tuto farti provare perché tu eri troppo impegnato con l'andare e venire fra l'Europa e gli Stati Uniti?

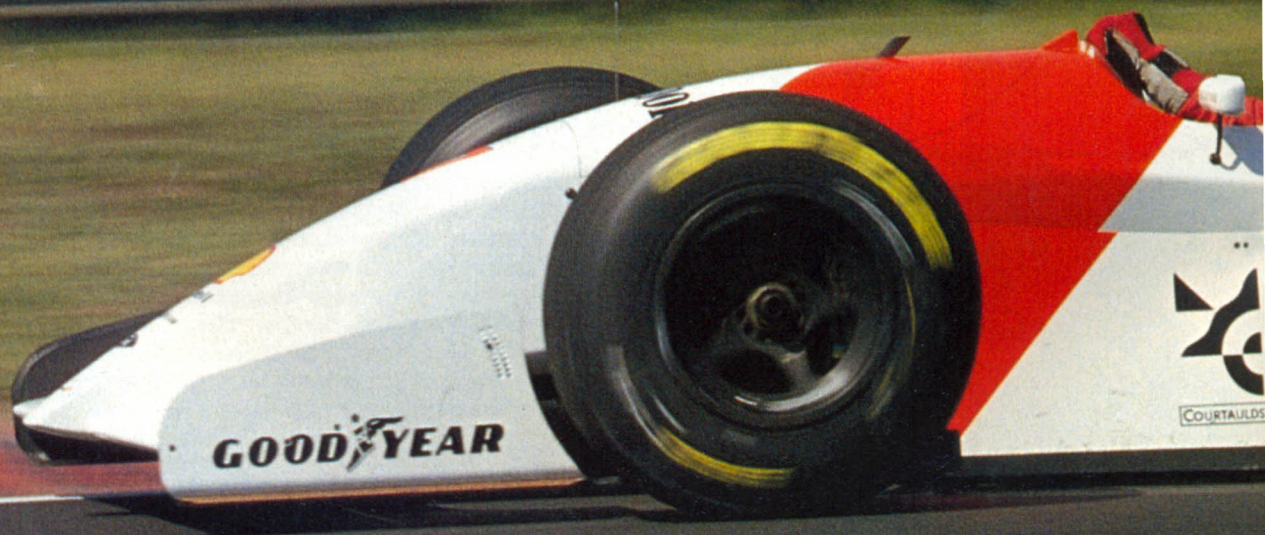
«Assolutamente no — il tono è decisamente no — Non mi sono mai tirato indietro davanti alla possibilità di provare: sono sempre stato disponibile a provare in qualsiasi momento e su qualsiasi circuito».

— All'inizio Ron Dennis ti giustificava dicendo che ti serviva esperienza. Perché non avrebbe voluto farti provare?

«Che ne so — il tono adesso è decisamente risentito — Penso che dovesse giustificare lo stipendio che pagava a Hakkinen. Io sono sempre stato disponibile a provare. Più volte gli ho chiesto: posso fare io la prossima sessione di test? La risposta è sempre stata: no, prova Mika».

— C'è un momento della stagione in cui hai capito che i tuoi rapporti con la squadra avevano preso una brutta piega?

«Mmhhh... Direi che in Spagna e quindi





# Hakkinen più veloce di me? Nei test non è mai successo

a Montecarlo ho iniziato a rendermi conto che Ron aveva perso confidenza in me».

— Non hai mai provato a parlargliene direttamente?

«Sì, ma ero sempre nella posizione di difendermi. Era difficile affrontare un dialogo aperto con lui su questo tema».

— È vero che Senna ti ha aiutato?

«Sì, senza dubbio. Senna è un uomo di prima classe: mi ha sempre difeso, è stato costantemente aperto e diretto nei miei confronti, anche nella critica. L'ho molto apprezzato per il suo comportamento: un compagno di team perfetto».

— Sappiamo che già prima del Gp d'Italia fra te e la McLaren le cose andavano a rotoli. È vero che hai rischiato di non fare nemmeno la gara di Monza?

«È stato tutto poco chiaro. Dennis ha iniziato a dire in giro che voleva provare Hakkinen negli ultimi quattro Gp (cioè da Monza compresa, ndr): si era anche parlato di iscrivere una terza McLaren

ORSI





◀ in Giappone e Australia, ma evidentemente l'operazione sarebbe stata troppo costosa e Ron ha preso a valutare l'idea di mettermi a piedi. A fine agosto, poi, lui non ha concretizzato l'opzione che aveva su di me: io volevo sapere che cosa sarebbe stato del '94, ma lui rispondeva che non era pronto a stabilire niente circa la composizione del suo team per la stagione successiva. D'altronde non volevo trovarmi spiazzato, senza un volante per il prossimo anno, e quindi ho avviato dei contatti con il team Indy Car di Chip Ganssi. Ma all'inizio anche in questa direzione ho incontrato tanti problemi e comunque non è vero che prima di Monza avevo già firmato un contratto: solo un'opzione».

— Chissà in che stato d'animo hai affrontato Monza...

«Era una situazione difficile, ma almeno la gara è andata bene e ho conquistato il mio primo podio in F.1. Ma

a quel punto non serviva più: i rapporti erano già compromessi.

Dopo quel Gran Premio speravo comunque di concludere il campionato

con la McLaren, ci contavo. Ma martedì dopo la gara, o forse mercoledì, con una telefonata mi hanno detto che era tutto finito».

— Ti ha chiamato direttamente Ron Dennis?

«Ha chiamato lui, ma non me: ha parlato solo con il mio manager John Caponigro, limitandosi a dire che nelle ultime tre gare avrebbe corso Hakkinen al fianco di Senna. Questa è stata la vergogna: niente di peggio poteva capitarmi, niente poteva danneggiare di più la mia immagine di pilota. Capisco la posizione di Dennis, al limite. Ma non posso accettare il modo in cui si è comportato. Poi ci siamo incontrati a Nazareth per la conferenza stampa congiunta: lui voleva essere gentile, ma eravamo tutti così tesi...».

— Si è detto che portando qualche dollaro in più dagli sponsor americani avresti potuto concludere la stagione...

«Non so come rispondere. Sono successe tante cose non chiare... Preferisco non fare commenti».

— E ora come ti senti vedendo la McLaren nuovamente competitiva e Hakkinen in grado di andare quasi quanto Senna? «È frustrante: dimostra quanto è importante provare, fare test a ripetizione, come è stato possibile a lui. Adesso tutti fanno paragoni fra lui e me, ma è una vergogna. Nel corso di tutto il '93 in tre o quattro occasioni Mika e io ci siamo trovati a provare insieme: nemmeno una volta lui è stato più veloce di me. Anzi: nemmeno rispetto a Senna sono mai andato tanto più piano nel corso dei test. A Magny-Cours, ad esempio, nei test dopo il Gp di Francia ho girato solo un decimo di secondo più lento di Ayrton: 1'15"0 lui, 1'15"1 io. Il fatto è che io non conoscevo quella monoposto, mentre oggi Hakkinen la conosce più di chiunque altro».

— Archiviamo la McLaren. Com'è oggi la tua vita negli Usa?

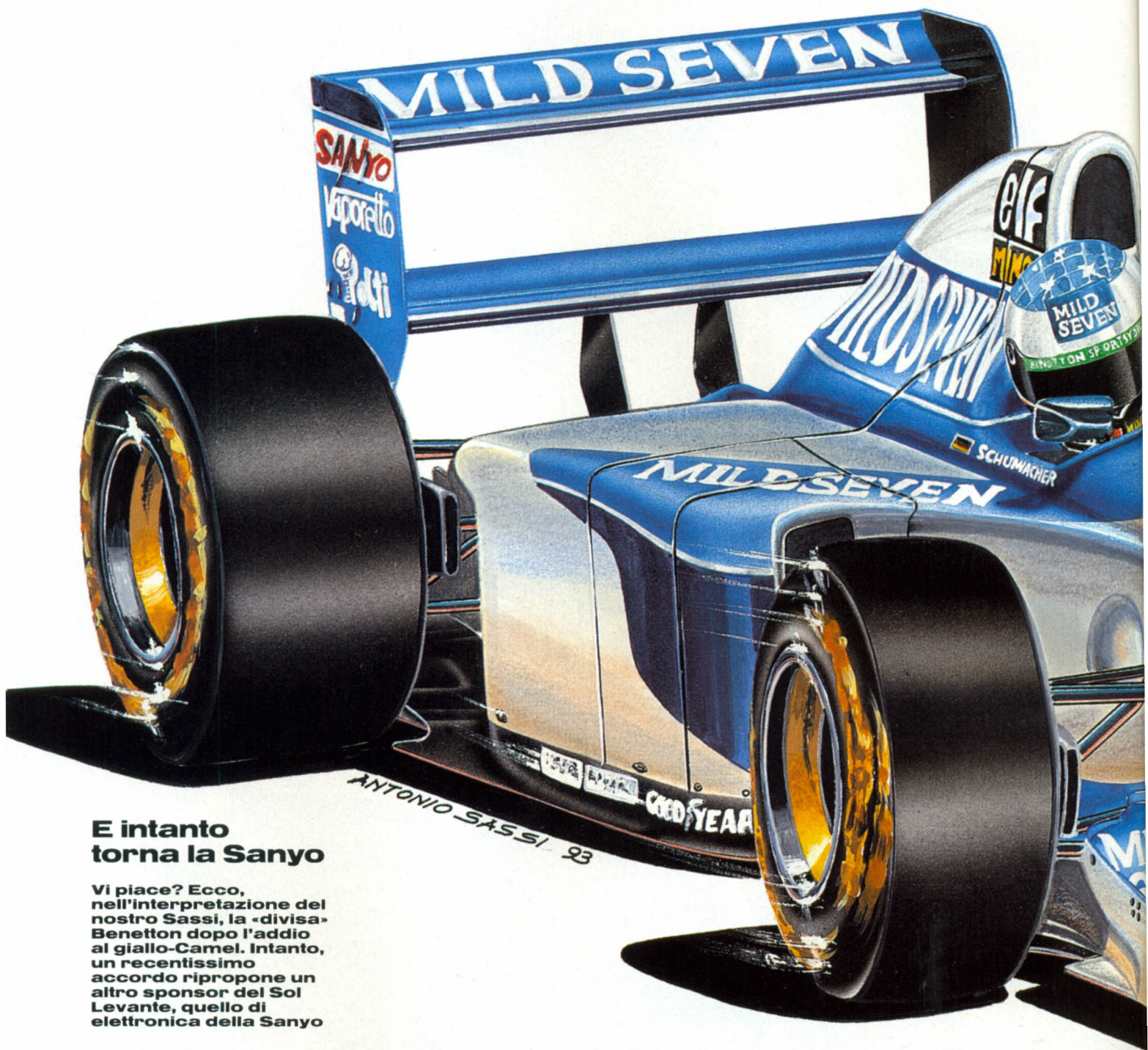
«Beh, non è certamente una vita di riposo. Sto lavorando come un matto per il mio programma '94 con il team di Ganssi. Stiamo mettendo insieme la squadra, non è facile. Il 4 novembre la nuova Reynard dovrebbe essere negli Stati Uniti: finora l'ho vista solo nei progetti, ma so che sarà una monoposto molto moderna, estremamente competitiva. Il 6 novembre la proverò per il primo shakedown a Naples, in Florida: uno strano circuito, con un rettilineo di ben 4 chilometri che ci permetterà di fare test aerodinamici molto importanti. Poi andremo a provare a Sebring. Io mi sono preoccupato soprattutto di restare in forma fisica ottimale per non trovarmi fuori allenamento quando dovrò iniziare i collaudi: dovremo provare a lungo».

— E la Formula 1? Una carriera chiusa per sempre?

«No, penso di no. Sarebbe una sconfitta troppo grande, soprattutto considerando come si è conclusa. Non so, vedremo. Se avrò una nuova opportunità la prenderò in considerazione: mi piacerebbe molto, in fin dei conti la Formula 1 è un mondo eccezionale. E la prossima volta saprò affrontarla».

**D** i Dennis accetto la posizione  
Non il comportamento





## E intanto torna la Sanyo

Vi piace? Ecco, nell'interpretazione del nostro Sassi, la «divisa» Benetton dopo l'addio al giallo-Camel. Intanto, un recentissimo accordo ripropone un altro sponsor del Sol Levante, quello di elettronica della Sanyo

# LA BENE

**V**ia il multicolore, ecco il tutto blu, o quasi: la livrea della Benetton '94, imposta dal nuovo mega sponsor Mild Seven, non è più un mistero e rompe decisamente con la tradizione. La nuova monoposto inglese attualmente in fase di realizzazione (quella qui raffigurata è invece la B193B

di quest'anno) si può quindi considerare una «evoluzione cromatica». Se il look arlecchinesco l'aveva fatta conoscere in tutto il mondo, ora che la sua popolarità è garantita si può anche cedere alle pretese di livrea del super sponsor nipponico, che ha assicurato a Briatore e C. una bella iniezione di yen

per i prossimi due anni. È evidente che il marchio di tabacchi Mild Seven farà la parte del leone sulla carrozzeria della vettura di Schumacher e del suo futuro compagno di team. Ma è dei giorni scorsi la notizia che la Benetton ha riallacciato i contatti con lo sponsor Sanyo, già avuto in passato e che nel '94

# IN COPERTINA

## COLORE STUPORE

Il team che si era fatto conoscere in F.1 per il look multicolore cambia stile: per la prossima stagione nel Circus adotterà la livrea del marchio giapponese di tabacchi Mild Seven. Ma la colorazione della carrozzeria è solo la prima certezza di una monoposto che il caso-motori rischia di far arrivare tardi...



# TTTON '94!

sarà presente sulla monoposto anche se con minore evidenza di Mild Seven.

**E SOTTO?** E ora, saputo come sarà «sopra» la Benetton del futuro, non resta che apprendere come sarà «sotto». In particolare: avrà o no il tanto sospirato V10 Renault? La situazione appare

sempre più intricata: davanti alla presenza ingombrante del team Ligier il cui futuro non è per niente definito (chi ne sarà il vero proprietario: il rissoso De Rouvre o Alain Prost? E ce la farà Briatore a comprare la squadra assicurandosi così anche il V10 francese?) riprende quota la soluzione Ford V8. E comun-

que sia, i tecnici Benetton avevano fissato nella prima settimana di ottobre il termine ultimo per sapere con esattezza se il propulsore '94 sarebbe stato un 8 o un 10 cilindri, pena il dovere riprogettare mezza monoposto. Ovvero: da super tempestiva che era, la Benetton '94 si può considerare già in ritardo... ■

**FORMULA UNO**

**IL MERCATO**

# La Marlboro spinge Badoer in McLaren

Alla Philip Morris non è piaciuto l'interessamento della Benetton al pilota italiano e così ha aperto una trattativa con Dennis in Portogallo. E Luca...

**FRANCO NUGNES**

**N**on ci sono solo i top driver. Il mercato della Formula 1 non insegue solo i campioni più celebrati del Circus. Sembra che le porte delle squadre più importanti possano aprirsi anche ai volti nuovi. Luca Badoer è diventato l'oggetto del desiderio: anche se ha vissuto una stagione travagliata alla guida della Lola-Bms, il veneto al primo anno di Formula 1 ha comunque impressionato gli addetti ai lavori confermando quanto di buono aveva dimostrato nel '92 con il titolo internazionale di Formula 3000. Il primo a mettersi sulle tracce di Luca è stato Flavio Briatore: il boss Benetton lo ha voluto mettere alla prova a Silverstone in un test sul bagnato. Badoer è andato oltre le più rosee previsioni: in soli 12 giri era già totalmente padrone della B193 e alla fine della giornata è risultato anche più veloce del fenomeno del momento che è Michael Schumacher (che provava altre soluzioni sulla seconda vettura). L'iniziativa di Briatore ha provocato la reazione della Marlboro, che ha «allevato» l'italiano. L'idea di vederlo al volante di una monoposto Camel proprio non è piaciuta. E così al Gp del Portogallo è partita un'altra iniziativa: presente Hogan, responsabile della Philip Morris Europa, si sono incontrati Luca e Ron Dennis. Beppe Lucchini, che per altro vanta un'opzione sul pilota, sarebbe ben felice

di vedere Badoer sistemato in un top team. Alla McLaren prendono tempo, non hanno fretta di designare gli altri due piloti. Il team di Woking, infatti, continuerà la politica di aver tre conduttori. «Non c'è fretta — ammette Norman Howell, addetto stampa McLaren — Dennis deciderà solo a dicembre chi affiancare a Hakkinen. Confermo l'appoggio Marlboro per Badoer: non è solo la filiale italiana a sostenerlo, ma intanto quella olandese spinge per Verstappen e quella brasiliana per Barrichello». La realtà potrebbe essere riassunta in questi termini: Dennis prima di fare un passo sul mercato vuole sapere a che livello di competitività si inserirà il motore Peugeot. Se potrà essere subito da prime file inseguirà un top driver esperto, diversamente prenderebbe volentieri un giovane da svezzare. E Badoer è fra quelli in cima alla lista. L'italiano in questi gior-

ni convulsi non parla: ha due grandi opportunità e teme che qualcuno possa mettergli i bastoni fra le ruote.

**NIGEL.** A proposito di mercato, merita di essere segnalata l'ultima su Mansell: il campione F.1 '92 e attuale re della F. Indy ha ricevuto una proposta da due team del Circus per disputare gli ultimi due Gp '94 con il numero 1 (Benetton?). Nigel si è dichiarato entusiasta dell'iniziativa, ma ha declinato l'offerta.. ■



**A** spettavamo con ansia il Gp del Giappone perché ero certo che avremmo potuto regalare delle soddisfazioni ai nostri tifosi. Purtroppo dall'inizio del week end le cose non sono andate per il vero giusto: prime noie elettriche, eppoi di affidabilità di alcune parti non mi hanno permesso di lavorare per «costruire» il Gran Premio. Sabato ho avuto anche la disgrazia di vedermi esporre la bandiera rossa che interrompeva le prove a 150 metri dal traguardo. Mi hanno messo nella condizione di non poter dare il meglio delle mie possibilità. Sull'annullamento del tempo ci sono state molte polemiche: dall'immagine della mia camera car la situazione era molto chiara. Si vede infatti la bandiera gialla agitata nella postazione dove è uscito Andrea De Cesaris con la Tyrrell, mentre in quella successiva c'era quella gialla fissa. Solo all'uscita della chicane è apparsa la rossa. Era giusto interrompere la sessione per togliere di mezzo la Tyrrell dalla posizione pericolosa, però si poteva esporre la

bandiera tenendo conto della situazione che c'era in pista. Insomma mi hanno tolto il tempo che valeva la temporanea pole position, e non mi hanno voluto nemmeno dare un altro treno di gomme! È un vero peccato perché quel giro era il migliore dei due giorni fino a quel punto e la sessione avrebbe preso senz'altro un'altra piega. Avrei dovuto sbollire il nervosismo e, invece, ho preferito tornare subito in pista. In quel momento ho commesso un errore gravissimo: ero tanto arrabbiato

che sono partito come un fulmine e alla prima curva ero in... testacoda. Buttate via le qualifiche, ero solo quattordicesimo in griglia. Sapevo comunque che avrei potuto disputare una buona gara: la F93A ha dimostrato di essere competitiva. Il lavoro fatto a casa doveva dare buoni risultati. Avevo impostato la gara tatticamente: sapevamo che erano previsti due cambi gomme, non valeva la pena di forzare l'andatura all'inizio. Il mio obiettivo era superare senza problemi il

# Calmati Ayrton!

COLOMBO





AMADUZZI



**Un Gp da dimenticare quello di Suzuka: problemi in prova, subito ko in gara. Davanti, intanto, Senna andava a vincere: ma i suoi atteggiamenti dopo-gara non si giustificano...**

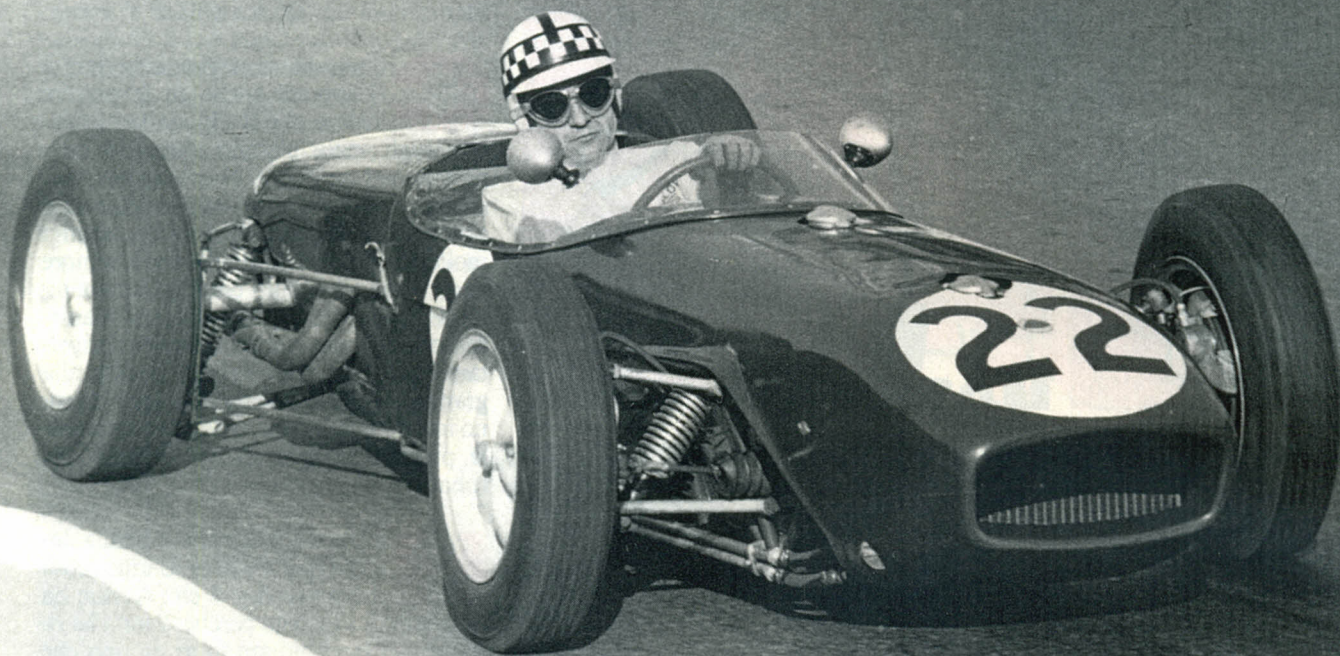
primo quarto d'ora di gara, per poi scatenarmi in un grande attacco. Ma non ho fatto in tempo nemmeno ad entrare nel clima della corsa che ho accusato un problema al motore. Non è vero che si è rotto, si è bloccata la centralina che comanda l'iniettore: così rimaneva aperto irrorando i cilindri di benzina in continuazione. Il propulsore si è ingolfato e poi spento. Il ritiro è stato frustrante: ero fuori gioco.

**C**omunque è meglio archiviare il Giappone anche se fa piacere vedere che il Gp sia seguitissimo: sugli spalti c'erano oltre 350 mila persone nei tre giorni. Niente male: sono sempre così tanti... Se ad Adelaide non avremo la sfortuna di Suzuka saremo molto avanti. In Australia sono sempre andato bene, i circuiti cittadini mi esaltano. È sufficiente che tutto vada in maniera normale, non voglio nemmeno aspettare i guai altrui e allora ci saremo alla grande. Prima di andare a Sydney mi sono intrattenuto a Tokyo dove ho fatto della promozione per alcuni sponsor personali.

**H**o letto la polemica di Senna dopo il Gp di Suzuka. L'unica cosa che posso dire è che Ayrton ha sbagliato. E vi spiego perché: Senna ha rischiato di farsi buttare fuori da uno che non c'entrava niente con la vittoria. Ma Ayrton ha vinto! Cosa pretende di più? Quando si vince si cancellano i momenti difficili di una corsa. Al più poteva andare da Irvine per dirgli di stare più attento la prossima volta. Credo faccia parte della sportività. Ma il brasiliano non è tipo da accettare le cose a metà: se non ha una monoposto competitiva la pretende. È fatto così. Eddie, invece, lo conosco bene dai tempi in cui correvamo in Formula 3000. Era un pilota che andava fortissimo però si comportava come ha fatto a Suzuka: è un tipo un po' scorretto. Potrebbe creare altri problemi in futuro. Ha voluto mettersi in mostra e c'è riuscito, ma anche lui prima o poi dovrà capire che non bisogna esagerare...

**LUXOTTICA** ★★

Il suo cognome significava Irlandese. Inner Ireland, invece, era scozzese, di Kirkcudbright, dove nacque nel dicembre del '30. In Formula 1 ha corso per la Lotus e la Brp: eccolo in azione al Gran Premio di Montecarlo del 1960 con la Lotus-Climax. Si classificò nono, a 44 giri dal vincitore, e compagno di squadra, Moss



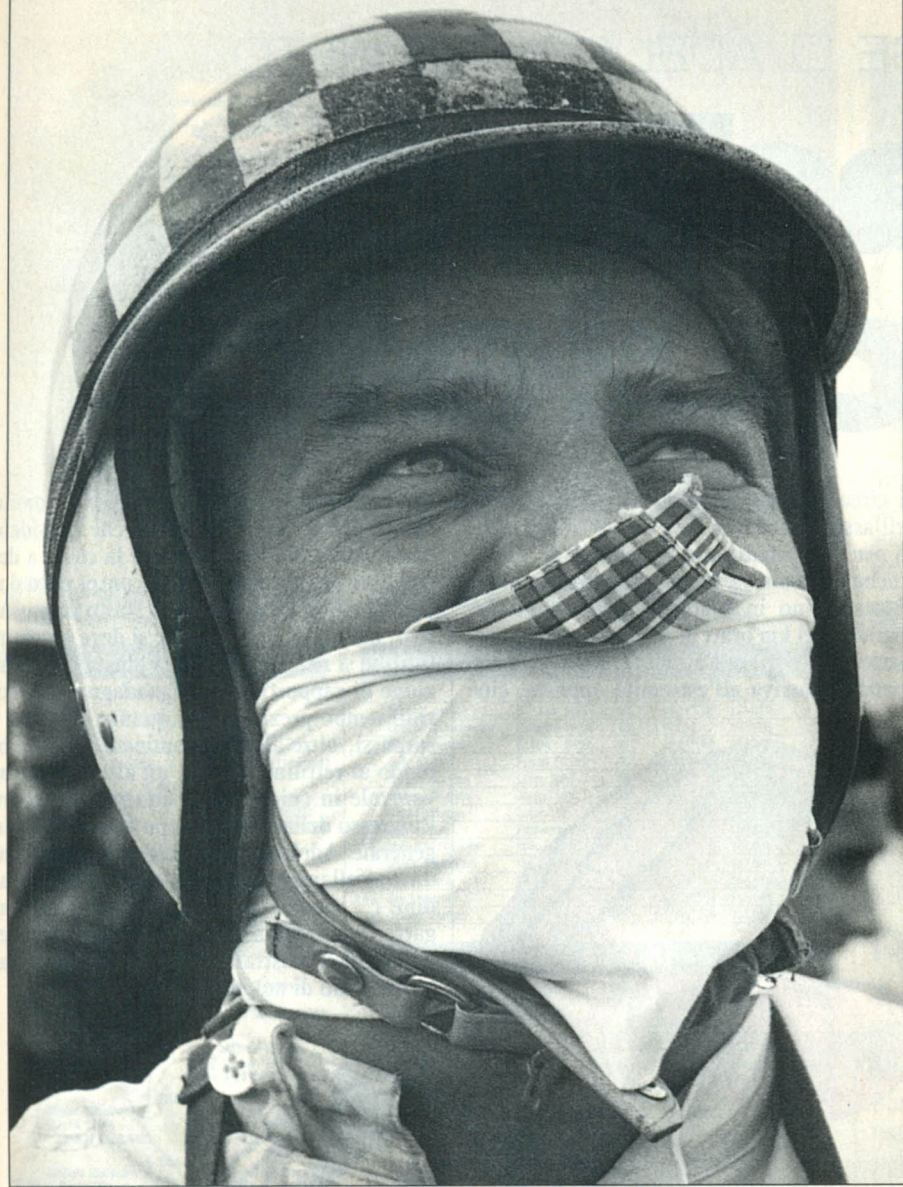
## IL RICORDO INNES IRELAND

# L'ultimo dei duri

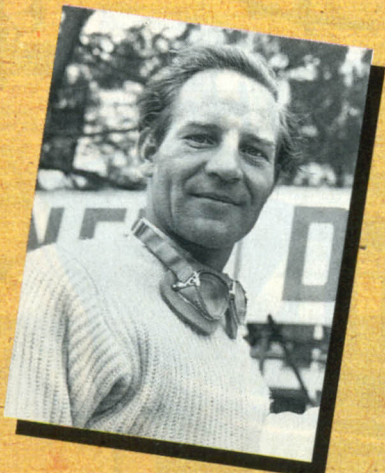
Si è spento lo scozzese che ruppe con Chapman subito dopo aver vinto il suo primo Gp con la Lotus

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

**N**egli ultimi anni, quando seguiva i Gran premi come giornalista, passava la maggior parte del suo tempo in compagnia di Rob Walker, l'eccentrico miliardario scozzese che negli anni sessanta era proprietario della più importante scuderia privata di F.1. Innes Ireland era nato a Kirkcudbright, in Scozia, nel 1930. Dalla sua terra natia aveva preso tutte le caratteristiche, aggressivo, coraggioso, polemico. Un vero duro. E come tutti gli scozzesi gli piaceva bere, e molto. Sovente di prima mattina era facile vederlo con il naso paonazzo, già in uno stato di «alterazione etilica». Nessuno ne faceva un dramma, anche perché, come tutti gli scozzesi che si rispettano, reggeva molto bene il whisky. In fondo Innes Ireland ha sempre vissuto la vita che voleva, costantemente immerso nel mondo della F.1, prima come pilota, e poi come giornalista opinionista. Non pensate però ad un vecchietto in pensione. Quel coraggio e quell'aggressività che Ireland metteva alla guida, e che



lo aveva portato ad essere, all'inizio degli anni sessanta, il pilota numero uno della squadra Lotus, Ireland lo aveva mantenuto anche nella vita di tutti i giorni. Nel 1988 a Rio, eravamo insieme a lui di fronte all'Hotel Othon. Da una macchina scesero tre energumani delle favelas con il chiaro intento di rapinarlo. In quei casi è buona norma lasciare perdere e dare quei pochi dollari che si hanno in tasca. Ma questo era contro l'etica di Innes Ireland. Si scagliò contro di loro come una belva, ringhiando, sferrando pugni di una violenza inaudita. Alla fine i tre malcapitati scapparono, pesti e sanguinanti, mentre Ireland aveva lo sguardo fiero del vincitore. Il giorno dopo, in circuito, mostrava a Frank Williams con grande orgoglio i graffi e i livi-



di della battaglia a Copacabana. Un uomo duro, come tutti quelli che correvano una volta nei Gran Premi, quando il principale problema non era trovare lo sponsor o stare ben attenti a non offenderlo — come accade oggi — ma più semplicemente sopravvivere a vetture e a circuiti che più pericolosi non potevano essere. Innes Ireland è passato alla storia come il primo pilota ad aver vinto un Gp con la Lotus ufficiale di Colin Chapman. Accadde a Watkins Glen nel 1961. Nel 1960 Stirling Moss aveva vinto con la Lotus i Gp di Monaco e Stati Uniti, ma la vettura era iscritta dalla squadra privata di Rob Walker. Paradossalmente il giorno in cui Ireland ottenne la sua prima e unica vittoria in un Gp valido per il campionato del mondo, fu il gior-

no più triste e brutto della sua vita. L'indomani, senza tanti complimenti, appena ritornato in Inghilterra, Colin Chapman lo licenziò, e per l'ultima corsa in calendario, in Sud Africa venne sostituito da Trevor Taylor. Che cosa era accaduto? Semplicemente Innes Ireland ebbe la sfortuna di incontrare sulla sua strada un altro scozzese di nome Jim Clark. I due erano compagni di squadra, ma sin dal primo momento Colin Chapman ebbe dei grandi problemi a controllare la rivalità sempre più esacerbata dei suoi piloti. A quell'epoca Ireland godeva di una reputazione superiore. Con la Lotus aveva già vinto di Gp Solitude, all'Avus, gara non valida per il campionato, sconfiggendo dopo un memorabile duello le Porsche di Bonnier e Gurney. Correva con la Lotus ormai da tre anni, e aveva conquistato piazzamenti di buon livello. Jim Clark sino a quel momento, aveva combinato invece molto poco. Di lui si era parlato soprattutto per il suo coinvolgimento nel tragico incidente in cui Von Trips e quattordici spettatori avevano perso la vita, a Monza. Ma Clark era veloce. Molto di più di Ireland che cominciava a sentirsi franare il terreno sotto i piedi. Già nelle corse precedenti, Colin Chapman — che allora disponeva di mezzi ridotti all'osso — aveva affidato il materiale migliore a Clark, e Ireland non sopportava più la cosa, anche perché da contratto aveva lo status di primo pilota. Durante le prove a Watking Glen la sua vettura ebbe dei problemi alla scatola guida, Ireland puntò i piedi, esigendo la vettura di Clark. La ebbe, vinse la corsa, ma aveva segnato in maniera inesorabile il suo destino. Clark mise Chapman di fronte alla scelta «O io o lui». Due giorni dopo la vittoria nel Gp degli Stati Uniti, Innes Ireland venne licenziato in tronco. Per anni Ireland non rivalse mai il minimo saluto a Clark e Chapman, rei, secondo lui, di avergli rovinato la carriera. Corse in F.1 per altri quattro anni, sino al 1965, alternandosi alla guida di Lotus private e Brp-Brm. Ottenne qualche punto, ma nulla di più. Corse anche con la Ferrari, vincendo nel 1962 il prestigioso Tourist Trophy per vetture Gp. Un uomo tutto di un pezzo, il cui carattere era stato temprato durante il servizio militare nel corpo dei paracadutisti dell'esercito britannico. Veloce ma poco costante. Se avesse avuto un carattere un po' più malleabile, se fosse stato un po' più diplomatico, il suo palmarès sarebbe stato certamente più ricco. Un uomo di grande coraggio, che ha continuato a frequentare le piste di tutto il mondo, anche quando il suo coro era ormai fiaccato dalla malattia. Merita rispetto per la sua coerenza e dignità. Grande amico di Jackie Stewart, che ha sempre ammirato per le sue grandi qualità «politiche» oltre che di pilota. Di persone come Innes Ireland, oggi, non se ne trovano più. ■



# Cittadino irrequieto

**C**he bel posto l'Australia. Adelaide non mi ha mai portato particolarmente fortuna, come Gran Premio; ma il paese dei canguri mi piace, e poi la settimana che precede la gara è sempre occasione, per noi piloti, per fare un po' di vacanza dopo Suzuka. Per essere un circuito cittadino, Adelaide è ben diverso da altri tracciati dello stesso tipo, come Montecarlo tanto per intenderci. È una pista tutt'altro che lenta, con una maggioranza di curve medio-veloci in appoggio che dovrebbero adattarsi bene alle caratteristiche della nostra Benetton, consentendoci di chiudere la stagione in bellezza. E poi il rettilineo è un allungo «vero», dove si arriva intorno ai trecento all'ora prima della staccata. Questo tratto

di circuito è molto importante nella scelta dell'assetto, che non deve essere troppo carico per non penalizzare la velocità di punta. Anche l'entrata va curata, in modo da poter sfruttare fino in fondo la potenza guadagnando quei km orari in più che possono permetterci di portare l'attacco a un avversario quando si arriva all'estremità opposta, cioè

alla staccata che precede la curva a gomito della Terrace. Un altro punto che considero particolarmente interessante è la curva a destra a novanta gradi che si incontra poco dopo la linea di partenza. È un tratto impegnativo, ma a fare le cose come si deve e soprattutto se si riesce a trovare la giusta combinazione di rapporti, si può guadagnare parecchio tempo prezioso. Per quanto concerne i sorpassi, oltre alla già nominata staccata in fondo al rettilineo lungo, un altro punto favorevole in cui portare l'attacco può essere l'ingresso della chicane dopo la partenza. In generale Adelaide non presenta i problemi di... affollamento tipici di altri circuiti cittadini; c'è sempre spazio sufficiente per la bagarre. Speriamo solo che il tempo sia inclemente; dell'Australia noi «vecchi» ricordiamo un paio di autentici diluvi...



COLOMBO

**Ultimo appuntamento stagionale per i piloti della Benetton, che in Australia cercheranno di conquistare il secondo posto nella classifica mondiale Costruttori**



AMADUZZI

# Così finì nel 1992

## IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

<b>1. FILA</b>	
<b>5</b> Nigel Mansell (Williams Fw14B) 1'13"732 (184,560)	<b>1</b> Ayrton Senna (McLaren Mp4/7) 1'14"202 (183,391)
<b>2. FILA</b>	
<b>6</b> Riccardo Patrese (Williams Fw14B) 1'14"370 (182,977)	<b>2</b> Gerhard Berger (McLaren Mp4/7) 1'15"114 (181,185)
<b>3. FILA</b>	
<b>19</b> Michael Schumacher (Benetton B192) 1'15"210 (180,933)	<b>27</b> Jean Alesi (Ferrari F92AT) 1'15"991 (178,838)
<b>4. FILA</b>	
<b>4</b> Andrea De Cesaris (Tyrrell 020B) 1'16"440 (178,822)	<b>20</b> Martin Brundle (Benetton B192) 1'16"562 (177,738)
<b>5. FILA</b>	
<b>26</b> Erik Comas (Ligier Js37) 1'16"727 (177,356)	<b>11</b> Mika Hakkinen (Lotus 107) 1'16"863 (177,042)
<b>6. FILA</b>	
<b>9</b> Michele Alboreto (Footwork Fa13) 1'16"937 (176,872)	<b>12</b> Johnny Herbert (Lotus 107) 1'16"944 (176,856)
<b>7. FILA</b>	
<b>3</b> Olivier Grouillard (Tyrrell 020B) 1'17"037 (176,842)	<b>22</b> Pierluigi Martini (Bms Dallara 192) 1'17"047 (176,819)
<b>8. FILA</b>	
<b>32</b> Stefano Modena (Jordan 192) 1'17"231 (176,199)	<b>24</b> Gianni Morbidelli (Minardi M192) 1'17"333 (175,966)
<b>9. FILA</b>	
<b>23</b> Christian Fittipaldi (Minardi M192) 1'17"367 (175,889)	<b>10</b> Aguri Suzuki (Footwork Fa13) 1'17"489 (175,794)
<b>10. FILA</b>	
<b>28</b> Nicola Larini (Ferrari F92A) 1'17"485 (175,666)	<b>33</b> Mauricio Gugelmin (Jordan 192) 1'17"895 (174,889)
<b>11. FILA</b>	
<b>29</b> Bertrand Gachot (Larousse Lc92) 1'17"898 (174,892)	<b>25</b> Thierry Boutsen (Ligier Js37) 1'17"957 (174,556)
<b>12. FILA</b>	
<b>17</b> Emanuele Naspetti (March 911B) 1'18"138 (174,153)	<b>21</b> J.J. Lehto (Bms Dallara 192) 1'18"585 (173,207)
<b>13. FILA</b>	
<b>16</b> Jan Lammers (March 911B) 1'18"843 (172,586)	<b>30</b> Ukyo Katayama (Larousse Lc92) 1'18"882 (172,555)

## I PRIMATI

**SUL GIRO IN PROVA**  
Nigel Mansell (Williams Fw14B) ha stabilito il nuovo record con il tempo di 1'13"732 alla media di 184.560 kmh

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

**SULLA DISTANZA**  
Gerhard Berger (McLaren Mp4) ha stabilito il nuovo record percorrendo 81 giri pari a km 306.180 in 1'46"54786 alla media di 171.829 kmh

## IN 13 AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Gerhard Berger	McLaren Mp4/7	81	1.46'54"786	171.829	
2. Michael Schumacher	Benetton B192	81	1.46'55"527	171.908	0"741
3. Martin Brundle	Benetton B192	81	1.47'48"942	170.391	54"156
4. Jean Alesi	Ferrari F92AT	80	1.47'31"593	168.740	1 giro
5. Thierry Boutsen	Ligier Js37	80	1.47'51"171	168.229	1 giro
6. Stefano Modena	Jordan 192	80	1.48'02"179	167.944	1 giro
7. Mika Hakkinen	Lotus 107	80	1.48'16"268	167.579	1 giro
8. Aguri Suzuki	Footwork Fa13	79	1.47'03"350	167.363	2 giri
9. Christian Fittipaldi	Minardi M192	79	1.47'04"310	167.338	2 giri
10. Gianni Morbidelli	Minardi M192	79	1.47'17"281	167.001	2 giri
11. Nicola Larini	Ferrari F92A	79	1.47'18"115	166.979	2 giri
12. Jan Lammers	March 911B	78	1.48'06"134	163.645	3 giri
13. Johnny Herbert	Lotus 107	77	1.47'06"199	163.054	4 giri

## 13 I RITIRATI

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

## I GIRI PIU' VELOCI

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

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

# DENIM

## GUIDA AL Gp Australia

GLI ORARI (ora italiana)

**Prove non valide:** venerdì 5 e sabato 6 dalle ore 0 alle 1.30

**Qualificazioni:** venerdì 5 e sabato 6 dalle ore 3.30 alle 4.30

**Warm-up:** domenica 7 ore 0

**Gara:** domenica 7 con partenza alle ore 4.30

## LA DISTANZA

**Lunghezza circuito:** 3,780 km

**Lunghezza Gp:** 81 giri (effettivi) pari a 306,180 km

## LA GARA IN TV

## RAI QUALIFICAZIONI

Venerdì e sabato (Rai 1): telecronaca diretta dalle ore 3.30; sintesi su Rai 3 alle 15.15

## RAI WARM-UP

Domenica ore 0 (Rai 2)

## RAI GARA

Domenica: collegamento (Rai 2) a partire dalle 4.15; replica alle 12.30

**N.B.** Il canale tv via satellite Eurosport trasmetterà le qualificazioni in differita venerdì e sabato alle ore 9; warm-up e gara saranno invece trasmessi in diretta

# DENIM



Questi gli appuntamenti radiofonici sul Gp diffusi da Radio 105 Network con commenti di Riccardo Patrese ed Ercole Colombo: **GIOVEDÌ** ore 19.00, **VENERDÌ** e **SABATO** ore 15.00 e 19.00, **DOMENICA** ore 18.00



# DENIM

## Accordo vicino Davy Jones-Foyt per la F. Indy

È imminente l'accordo tra Davy Jones e il team di A.J. Foyt per la prossima stagione di F. Indy. L'ex pilota della Twr nell'Imsa dovrebbe così prendere il posto di Robby Gordon. Davy Jones, che in passato ha corso per Foyt solo alla 500 Miglia di Indianapolis, sarà alla guida per tutto il campionato '94 di una Lola-Ford.

■ **VAN DE POELE.** Uscito dalla scena della F.1, anche il pilota belga, come altri colleghi che hanno lasciato il Circus della massima formula, si sta per sistemare nel Turismo, una serie nella quale Van de Poele aveva peraltro gareggiato prima di arrivare in F.1. Il belga è attualmente corteggiato dalla Nissan per disputare il prossimo campionato di Turismo britannico. Negli obiettivi della Casa del Sol Levante pare che ci sia anche quello di ingaggiare Derek Warwick.

## Test-piloti della Mythos a Misano

L'intenso programma di test autunnali della Mythos finalizzato alla ricerca dei piloti da schierare nella prossima stagione di F. 3000 prosegue il 10 novembre sempre a Misano. Questa volta a cimentarsi con le Reynard 93D-Judd della formazione veneta saranno chiamati Massimiliano Papis, Giancarlo Fisichella, Marcello Ventre, mentre la presenza del neocampione italiano di F.3, Christian Pescatori, è ancora da confermare.

■ **TAVERNA.** Mentre si accinge ad affrontare la 6 ore di Vallelunga con una Bmw M3, nuovo tipo, assieme a Ragazzi e Gini, Gigi Taverna sta guardando anche all'America per i programmi '94. Il pilota piemontese ha avviato nei giorni scorsi contatti con Tom Milner per correre nell'Imsa il prossimo anno. La trattativa con il team-manager statunitense sembra che abbia buone prospettive, ciò anche perché pare che gli organizzatori americani siano intenzionati a concedere una deroga alle vecchie Gr.C. Il nuovo regolamento dell'Imsa prevede infatti la partecipazione solo delle barchette, ma verosimilmente le vetture pronte per l'inizio della stagione non saranno molte, così per evitare di avere una griglia povera di partecipanti si potrebbero vedere di nuovo in gara le Gr.C.

PER IL GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

# Accordo a 500 cv

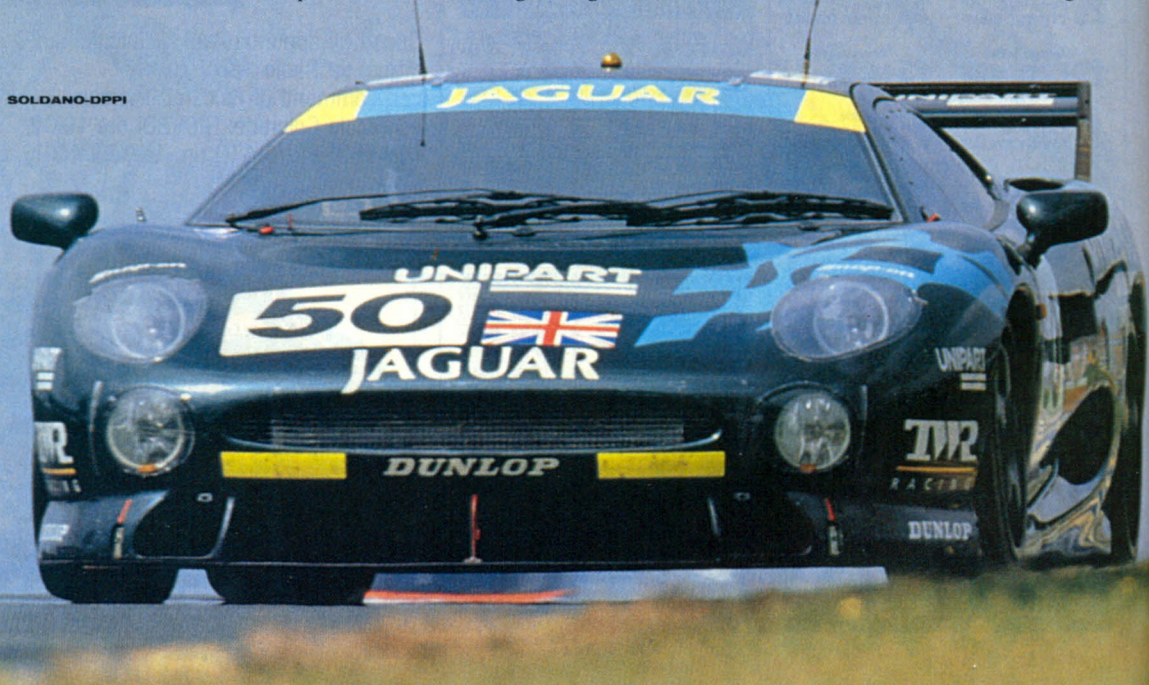
**C**inquecento cavalli di potenza massima, 1100 kg di peso minimo, un minimo di 25 esemplari identici prodotti, crash test, omologazione stradale in almeno due paesi scelti fra Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo, Germania, Gran Bretagna, Italia, Giappone, e... non se ne parli più! Su queste regole base in sede Fia si è finalmente trovato l'accordo relativo alle caratteristiche che dovranno possedere le vetture della divisione top di un Campionato internazionale Gran Turismo che potrebbe nascere nel '95. Rispetto alle tante proposte avanzate sino ad oggi, si è dunque arrivati a una via di mezzo che ha privilegiato sensibilmente l'aspetto delle prestazioni. Dal peso minimo di 1300-1350 kg prospettato inizialmente, si è scesi infatti a 1100 kg accogliendo così le richieste di case come McLaren, Lotus, Ferrari, Jaguar, Honda, Venturi e Porsche

che ora ci si augura intendano davvero impegnarsi. Ma al tempo stesso si è anche voluto dare un freno rispetto alla direzione già decisa dall'Aco, l'Automobile Club dell'Ouest, per le Gt della sua 24 Ore di Le Mans del '94; e cioè 1000 kg. di peso minimo, 650 cv di potenza massima, niente crash test, omologazione stradale ma nessun numero di esemplari prodotti, ammissione anche di Gt-Prototipo da 900 kg. e 550 cv. Inoltre, per favorire l'ingresso di case costruttrici con coupé più «stradali», la Fia ha istituito anche una 2. divisione per coupé con peso minimo sempre di 1100 kg ma potenza massima di 350 cv e omologazione anche in Gr. B, che richiede un minimo di 200 esemplari prodotti in 12 mesi consecutivi. Infine, sia per la 1. divisione che per la 2. le vetture a quattro ruote motrici saranno ammesse con peso minimo di 1250 kg. e purché la trazione integra-

le sia montata anche sulla vettura «di serie» e utilizzi gli stessi componenti di quest'ultima. Per quanto riguarda tutti i pesi sinora riportati, è comunque importante precisare che la Fia si riserva di «aggiustare» quelli delle singole vetture (con una sorta di zavorra handicap), così da livellare quanto più possibile le loro prestazioni; ancora incerto è però se tali aggiustamenti verranno stabiliti solo prima dell'inizio della stagione o anche durante. Come sarà quindi controllato e garantito il rispetto di tutte le potenze massime fissate? Tramite una flangia all'aspirazione che per i motori aspirati sarà di 46 mm per la 1. divisione e 39 mm per la 2. mentre per quelli sovralimentati sarà rispettivamente di 44 e 37 mm nel caso dei monoturbo e di 31 e 26 mm nel caso dei biturbo. E a proposito di motori, che dovranno rimanere nella loro disposizione originaria, sui monoblocchi e

sulle testate non sarà ammessa alcuna aggiunta di materiale; saranno vietati i cornetti di aspirazione a lunghezza variabile e l'uso di magnesio e di componenti ceramici mentre il titanio è ammesso per le sole valvole e relative sedi e il carbonio per la frizione. Per quanto riguarda invece le sospensioni, quelle della 1. divisione sono libere a patto che rimanga originale il tipo e il metodo di funzionamento; quelle della 2. dovranno rimanere originali (molle e ammortizzatori a parte) e potranno solo essere rinforzate e dotate di unibal. Per le ruote, infine, le dimensioni massime (gomma compresa) saranno di 14" (12" per la 2. div.) di larghezza e 28" di diametro. Per il '94 non c'è ancora un calendario ma si sta pensando a gare di durata: Paul Ricard (4 ore, aprile), Jarama (4 ore, aprile), Digione (4 ore, aprile), Montlhéry (1000 km, maggio).

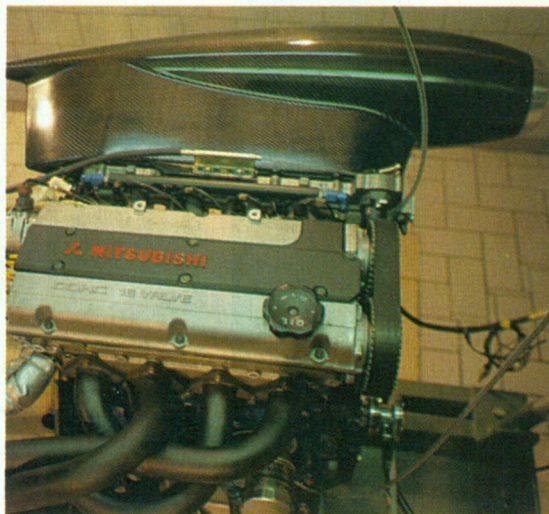
Marco Ragazzoni



SOLDANO-DPPI

**E**cco il motore Mitsubishi che la Gätmo ha preparato per la F.3 (nella foto, a lato) e che al prossimo Motorshow di Essen sarà presentato ufficialmente dalla filiale tedesca della Casa nipponica. Dalla factory, situata in terra francese, di Peter Gärtner, sono usciti negli ultimi anni molti propulsori che hanno sempre fornito ottime prestazioni in particolare nella F.3 tedesca. Il nuovo motore per la serie cadetta è andato al banco nei giorni scorsi con performance che sia Peter Gärtner che Bill Auler, ingegnere capo dello sviluppo della Gätmo, hanno definito perfettamente in linea con gli altri propulsori della F.3. «Il grosso vantaggio — spiega Peter Gärtner — sta ad ogni modo nel peso del motore che, una volta installato sulla vettura con tutti i componenti esterni, sarà di 15-20 kg inferiore agli altri, ciò porta inoltre un altro beneficio: il baricentro risulterà più basso di un valore compreso tra i 35 e i 65 mm».

## ECCO IL MOTORE NUOVO Mitsubishi in F.3 con Gätmo



DOPO TRENT'ANNI DEDICATI ALLE TURISMO

## Percy lascia le corse

Anche per Win Percy è arrivato il momento di appendere il casco al chiodo. Dopo trent'anni di corse lo specialista britannico di vetture Turismo ha deciso di chiudere con la stagione disputata come pilota ufficiale della Nissan nel Turismo britannico (nella foto), anche se non è stato presente a tutte le gare a causa di un incidente. Il momento di maggior fulgore Percy lo ha vissuto nel 1986: alla guida della Rover del Twr contese fino all'ultimo il titolo europeo Turismo a Roberto Ravaglia. L'ultima importante vittoria, prima di emigrare all'inizio degli anni '80 nel Turismo australiano, Percy la ottenne nel 1989 alla 24 ore di Spa con la Sierra Cosworth.



ORSI

## Paglicci in F.3 con Coloni

Enzo Coloni non ha perso tempo: ha già iniziato a pianificare la prossima stagione di F.3 firmando con Gianluca Paglicci. Il pilota aretino appena definito l'accordo ha svolto subito una serie di test con la formazione umbra a Magione su una Dallara 393-Fiat. I programmi del Coloni Motorsport prevedono di schierare una seconda vettura nel Tricolore di F.3 del prossimo anno, entrambe le monoposto saranno Dallara 394-Fiat. Quanto al futuro agonistico del figlio del costruttore e team-manager umbro, si sa che Paolo ha in corso alcune trattative per il SuperTurismo o per emigrare nella F.3 tedesca.

## Nuova chance per Zen-F.3000

Con il blocco regolamentare imposto alla Formula 3000 per la riduzione e il contenimento dei costi torna in ballo il motore 6 cilindri realizzato da Pietro Zen. Inizialmente questa unità sembrava fosse fuori gioco dalla serie cadetta in quanto era previsto un regolamento che limitava i propulsori agli 8 cilindri, mentre ora il veto è caduto. Zen sta parlando con un team italiano per effettuare un test del V6 su una monoposto di quest'anno onde valutare l'effettivo potenziale. Il motore, infatti, è stato sviluppato rispetto al progetto iniziale e la stabilità regolamentare garantita dalla Fia ne facilita l'inserimento nel mini-Circus.

## LA SFIDA

Sulla pista di Balocco piloti professionisti e gentlemen si sono dati battaglia nella **Pro-Am** con auto da sogno

**MARCO TICCA**

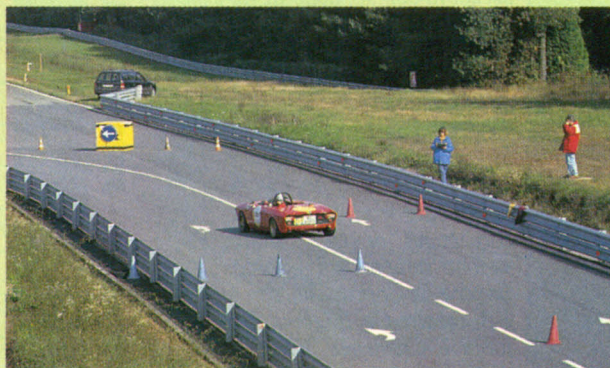
**P**er una giornata la pista di prova dell'Alfa Romeo a Balocco ha ospitato piloti professionisti e gentleman driver, per la seconda edizione della Pro-Am, sigla ripresa dal golf e che significa appunto professionisti e amatori. La sfida ha visto coinvolti i gentleman driver del Club Italia assieme ai conduttori dell'Alfa Romeo, Nicola Larini, Alessandro Nannini e Giorgio Francia. La formula della manifestazione si è basata su prove di regolarità e di slalom, ed è stata organizzata dalla scuderia Supergara. Oltre alle classifiche individuali — regolarità, slalom riservato alle vetture Anni '50 e '60, slalom per quella degli Anni '60 e '70 e poi Anni '70 e '80 e, infine, Moderne — era prevista una graduatoria a squadre: ciascun team era formato da sette piloti, sia professionisti che gentleman driver. In questa speciale classifica, il successo è andato alla formazione composta da Pochettino, Iachino, Ammendola, Tognana, Avandero, Morazzoni e da Giorgio Francia, il professionista dell'équipe. Al secondo posto è giunta la squadra in cui la punta di diamante era Nicola Larini: gli altri «giocatori» erano Marin, vincitore della classifica Regolarità, Cajani, Ormezzano, Chiavelli e Sordi. Giorgio Francia, invece, ha vinto la speciale sfida riservata ai tre piloti dell'Alfa Corse: il milanese ha preceduto Nannini e Larini. Le singole classi sono state appannaggio di Giorgio Marin (Osca Maserati Zagato Gts) nella Regolarità,



fotografie BACCHI

## Tra slalom e regolarità Francia ha portato al successo la sua squadra davanti a Larini

di Edilberto Mandelli (Lancia Aurelia B20) nello Slalom Anni '50-'60, di Claudio Magnani (Lancia Fulvia Hf) nello slalom Anni '60-'70, di Roberto Gaetano (Ferrari 330 Gt), ancora per lo slalom ma riservato alle vetture degli Anni '70-'80. Tra le Moderne, la vittoria è andata a Giorgio Schön, con la Lancia Delta S4 Gruppo B. La manifestazione si è dunque rivelata una formidabile occasione per vedere al via alcune tra le più straordinarie vetture che hanno contribuito al successo dell'industria automobilistica italiana negli ultimi quarant'anni.



Francia, in alto con la 155 Gta  
Una rara Fulvia Hf barchetta, sopra

# TUTTO IL 1994

**L**a gestione Piccinini sta facendo sentire i propri effetti anche sui calendari della pista. Nella prima stesura questo difficile gioco di incastri aveva portato a ben cinque concomitanze tra Turismo e F.3, i due più importanti campionati che si disputano in Italia; ma il numero uno dell'autorità sportiva ha perentoriamente chiesto agli autodromi di trovare una soluzione a questo problema. Che non si tratti di una questione nuova, oltre che complessa, lo si nota andando a guardare le date della stagione che si avvia alla conclusione: la F.3 ha corso quattro volte nelle stesse giornate del Turismo. Così lo scoprire che solo il 4 settembre le due serie saranno concomitanti suona come un successo: non bisogna infatti dimenticare che il prossimo anno c'è anche da fare i conti con i mondiali di calcio che, oltre a sottrarre spazi televisivi, finiscono per togliere potenziali spettatori. Se a livello di concomitanze «interne» è andata bene, non si deve però dimenticare che proprio in occasione del ritorno della F. 3000 a Vallelunga, il 5 giugno correrà anche il Turismo a Misano. Sempre a proposito delle vetture derivate dalla produzione si nota che, pur rimanendo a Monza la prima gara, l'apertura è decisamente anticipata, 6 marzo, rispetto a quest'anno, 21 marzo. Nel caso della F.3 la gara iniziale nel '94 torna a Vallelunga, una cosa che non accadeva dal '90, dopo tre anni di start a Misano. Ma il fatto più rilevante nel calendario di F.3 è che, come ci si attendeva, gli appuntamenti sono scesi da 12 a 10, sempre in attesa della eventuale decisione relativa alla doppia gara per ogni week-end. Gli accorpamenti di gare, infine, vedono sempre la F. Europa Boxer e la Coppa Clio con la F.3; mentre Gt, F. 2000, Prototipi e Challenge 348 viaggiano assieme.

		F.1	F.3000	CIVT	F.3	EUROPA BOXER
MARZO	6					
	13					
	20	ARGENTINA			VALLELUNGA	VALLELUNGA
	27	BRASILE		MONZA		
APRILE	3					
	10				PERGUSA	PERGUSA
	17	PACIFICO		VALLELUNGA		
	24				VARANO	VARANO
MAGGIO	1	SAN MARINO				
	8			MAGIONE		
	15	MONACO				
	22		PAU (23)	BINETTO		
	29	SPAGNA			MAGIONE	MAGIONE
GIUGNO	5		VALLELUNGA	MISANO		
	12	CANADA			BINETTO	BINETTO
	19			IMOLA		
	26				MONZA	MONZA
LUGLIO	3	FRANCIA		MUGELLO		
	10	GRAN BRETAGNA				
	17		PERGUSA			
	24				VALLELUNGA	VALLELUNGA
	31	GERMANIA	HOCKENHEIM (30)			
AGOSTO	7					
	14	UNGHERIA				
	21		NÜRBURGRING			
	28	BELGIO	SPA (27)			
SETTEMBRE	4			PERGUSA	MUGELLO	MUGELLO
	11	ITALIA				
	18			VARANO		
	25	PORTOGALLO	MAGNY COURS			
OTTOBRE	2			MUGELLO		
	9		NOGARO		IMOLA	IMOLA
	16					
	23				MISANO	MISANO
NOVEMBRE	30					
	6	GIAPPONE				
	13	AUSTRALIA				
	20					
	27					

# N PISTA

COPPA CLIO	F. MONZA	GT	PROTOTIPI	F.2000	COPPA PORSCHE	STORICHE	CHALLENGE FERRARI 348
	MONZA (5)					MAGIONE	
VALLELUNGA		MONZA	MONZA	MONZA			MONZA
		MAGIONE	MAGIONE	MAGIONE	VALLELUNGA		MAGIONE
		PERGUSA	PERGUSA	PERGUSA			PERGUSA
VARANO					MUGELLO	MAGIONE	
MISANO		MUGELLO	MUGELLO	MUGELLO			MUGELLO
	MONZA MONZA (21)					VALLELUNGA	
MAGIONE		IMOLA	IMOLA	IMOLA		MONZA	IMOLA
BINETTO	MONZA	VARANO	VARANO	VARANO			VARANO
	MONZA	MISANO	MISANO	MISANO		MAGIONE	MISANO
					MISANO		
		VALLELUNGA	VALLELUNGA	VALLELUNGA			VALLELUNGA
PERGUSA	MONZA (16)					VALLELUNGA	
	MONZA (30)						
MUGELLO		BINETTO	BINETTO	BINETTO	MONZA	VARANO	BINETTO
MONZA							
	MONZA (17)						
		VALLELUNGA	VALLELUNGA	VALLELUNGA		MAGIONE	VALLELUNGA
IMOLA					VARANO	MONZA	
	MONZA (15)						
	MONZA (22)					BINETTO	
						VALLELUNGA	
						MAGIONE	

## IL PERSONAGGIO

ALESSANDRO NANNINI

# Morale della favola

Ha vinto nel Dtm, ha convinto a Monza nel Challenge Fia: eppure Alex rivela di aver passato quest'anno momenti di sfiducia. Ma alla fine è tornato a credere in se stesso. E adesso...

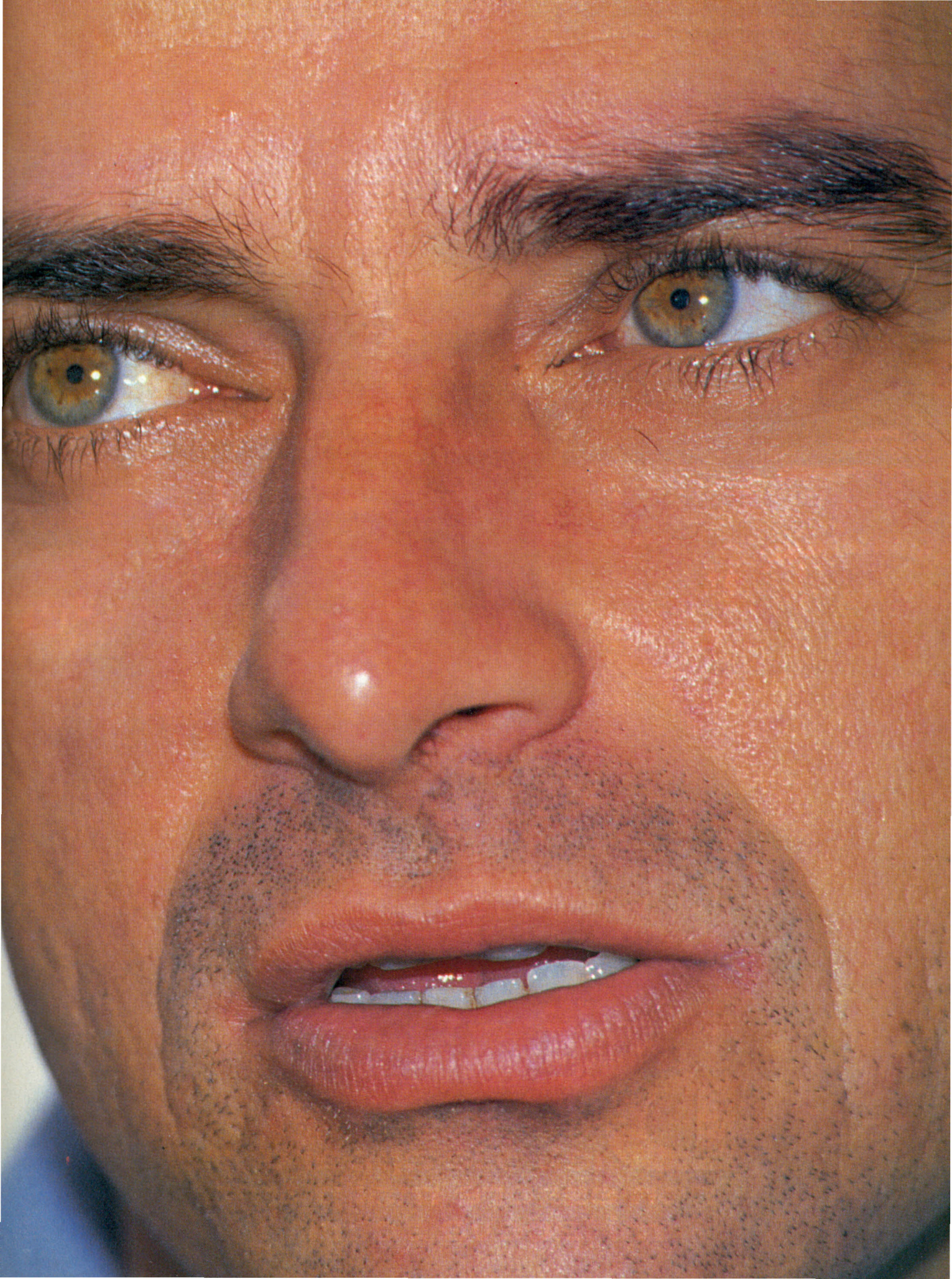
**FABIO RAVAIOLI**

**E**sattamente tre anni fa era per tutti un ex pilota, beffato da un destino crudele nel momento più fortunato della sua carriera in F.1. Con un recupero incredibile, Alessandro Nannini tornò in breve tempo a correre. E più tardi — ma non tanto più tardi — a vincere. Prima nel Superturismo italiano, al Mugello. Poi quest'anno, sempre in Alfa Romeo, con la doppietta di Hockenheim nel

Dtm tedesco. In entrambe le occasioni, curiosamente, era presente in pista Paolo Cantarella, amministratore delegato della Fiat Auto: «*il mio portafortuna*», scherza Sandro, che dalla Germania è rientrato in Italia per il Challenge Turismo di Monza, dove ha impressionato tutti per la grinta sul bagnato al volante dell'Alfa D2. È stato l'ultimo appuntamento di rilievo di un'annata densa di emozioni, ma che poteva essere più ricca di soddisfazioni...

Trentaquattro anni compiuti il 7 luglio, la F.1 prima e ora le gare Turismo; tre anni dopo l'incidente in elicottero Alex ha saputo vincere ovunque ha corso. Anche contro le sue paure nascoste

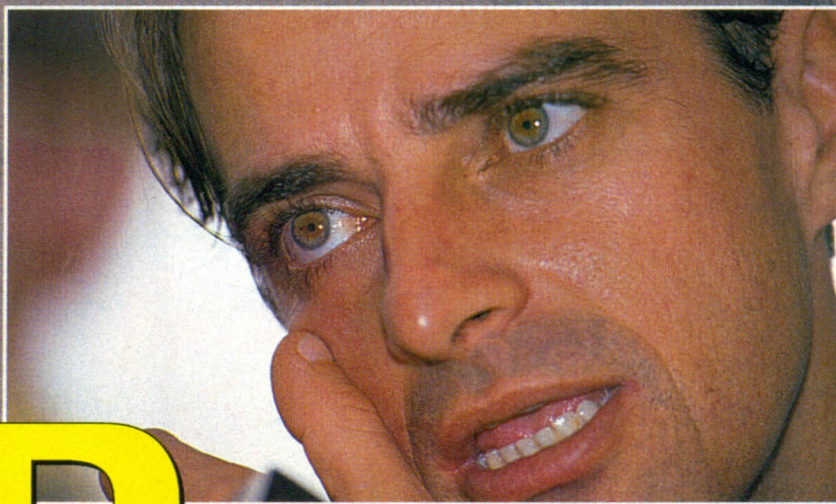








fotografie ACTION



**D**ietro le apparenze non essere mai primo mi faceva soffrire



Gli inevitabili problemi di guida di Alessandro sono stati in gran parte risolti con l'adozione del nuovo cambio a doppi comandi: e a Hockenheim si è visto il risultato...

«Eppure era cominciata bene — ricorda — le mie prestazioni erano all'altezza di quelle di Larini e solo la sfortuna mi aveva impedito di vincere a Zolder (motore rotto) e sul "corto" di Hockenheim (dechappamento di una gomma). Poi andai in crisi e solo nelle ultime gare ho ritrovato la giusta verve. A Diepholz avrei potuto vincere, ma ho commesso un errore da pivello al via: dopo aver superato le due Mercedes in prima fila ho fatto una staccata da F.1, dimenticandomi di essere al volante di una Turismo, più pesante e con meno freni, e sono finito lungo. A Singen mi ha tradito il motore, all'Avus c'è stato un problema nel cambio gomme, ma ero conscio

di essere nuovamente competitivo». — A cosa attribuisce questa ripresa? «In gran parte al nuovo comando sequenziale del cambio con doppia leva. La sua adozione è un grande vantaggio per me: non sbaglio più le marce, sono velocissimo anche in scalata e posso tenere più a lungo entrambe le mani sul volante. Le ultime gare che ho fatto prima di avere il sequenziale sono state una sofferenza. Il comando tradizionale è molto duro da azionare, poi ci si è messo quel maledetto strappo muscolare alla spalla destra rimediato a Palermo nella "partita del cuore" e ho dovuto veramente stringere i denti per riuscire a guidare. Ora ho riscoperto il diverti-

mento di correre». — Quella crisi di metà stagione ti aveva anche prostrato moralmente. Hai mai pensato di smettere? «Il mio morale è sempre stato ballerino. Quando ero più giovane mi riprendevo in fretta, dopo un paio di gare, ora ce ne vogliono quattro o cinque. Sarà che ho più tempo per pensare di quanto ne avessi quand'ero in F.1, sarà che invecchiando sono maturato... almeno un pochino. Sì, c'è stato un momento in cui ho pensato: ma che ci sto a fare qui, se non riesco a competere per il successo, non è meglio lasciar perdere? Se sei abituato a lottare per la vittoria, quando non la ottieni senti che ti manca qualco-

sa. A me piace essere primo, corro per vincere e anche dietro a questa ficiata menefreghista e sempre sorridente ci rimuginano sopra e soffro ad essere "solo" secondo. D'altra parte se non avessi lo stimolo di puntare al successo non sarei qui. Fino alle ultime gare mi sono dovuto adattare a lottare per il podio, ma dentro di me pensavo: chissà che non ritrovi il sistema per rimettermi in corsa per la vittoria. È un'idea che non ho mai abbandonato e alla prima occasione... ho castigato Larini!».

— Già, Larini: uno dei migliori piloti del mondo nel Turismo, un termine di paragone veramente scomodo per te...

«L'anno scorso gli ero più vicino. Forse mi si addiceva di più la guida della Gta turbo, forse ero partito con maggiore determinazione. Fatto sta che dopo le prime gare di quest'anno mi sono un po' fatto travolgere dagli eventi e mi sono buttato giù. Nel frattempo lui si è "gasato", non ha mai fatto un errore e si è tirato subito fuori dalla mischia. Ecco, proprio questa sua supremazia schiacciante mi ha aiutato a capire che non ero solo io a non stargli dietro, neppure gli altri ce la facevano. E allora, se riuscivo a competere con Thiim, Ludwig, Danner e Schneider, tutto sommato non dovevo essere proprio da buttar via...».

— Che impressione ti ha fatto il circus del Dtm?

«Mi piace, è bene organizzato, è un grande show. Richiede un grosso impegno da parte di noi piloti, non solo in pista, ma anche a livello di pubbliche relazioni. In questo aspetto è simile alla F.1, ma fa tutto parte del suo enorme successo».

— A Pergusa e al Mugello hai preso contatto

con l'Alfa 155 Ts che poi hai guidato anche nel Challenge Internazionale di Monza, sfiorando il podio. Che sensazioni hai provato con la berlina della classe D2?

«Passare dai 430 cavalli della 155 V6 ai 285 della 155 Ts è più impegnativo che fare il passo inverso. Bisogna fare la mano alla scarsa potenza, che ti costringe a guidare in punta di forchetta, e all'aerodinamica, che rende la vettura ballerina nel posteriore quando si affrontano i curvoni veloci. Il cambio sequenziale Hewland, invece, è fantastico, così dolce negli innesti è ancora migliore di quello che ho adottato nel finale del Dtm. A Monza mi dispiace di aver fatto quel testa coda all'uscita dell'Ascari, stavo facendo una bella corsa e forse avrei potuto soffiare il secondo posto a Larini».

— Che consuntivo puoi trarre di queste due stagioni che hanno visto il tuo rientro alle corse dopo l'incidente in elicottero dell'ottobre '90?

«Non posso dirti insoddisfatto, perché è quasi un miracolo essere tornato a guidare auto da corsa. Però è normale aspirare sempre al massimo. Devi farlo, se ti accontenti di poco vuol dire che sei un perdente e che l'automobilismo non è lo sport che fa per te. Per questo inseguo sempre la speranza di fare ancora meglio».

— E difatti si riparla del test con la Benetton di F.1 dotata di idroguida. Quanto c'è di vero e quanto si cerca di sfruttare il tuo nome in un'iniziativa promozionale?

«Stanno ancora lavorando al sistema di idroguida. Se tutto andrà bene saranno pronti al rientro dalla trasferta in Giappone e Australia. Quanto c'è di vero? Nulla per quel che riguarda un mio ritorno in F.1, per il resto è

una cosa che stanno facendo per me, a livello di favore. Una specie di gioco, come quello del test con la Ferrari dello scorso anno».

— E proprio lo scorso anno dicesti che le tue possibilità di rientrare in F.1 erano del 2%. È cambiato qualcosa o dovrai tirare avanti senza la speranza di tornare ai Gran Premi? «Non è cambiato nulla, la percentuale realistica è sempre quella. Sopravviverò, potrei farlo anche senza correre affatto. Il segreto è quello di accettare la vita sempre positivamente. D'altra parte, se non l'avessi fatto dopo l'incidente oggi non saremmo qui a parlare. È logico che ti resti un po' di rimpianto per ciò che avrebbe potuto essere e non è stato. Dev'essere una sensazione che provano anche i piloti che decidono di smettere. E poi, non è che la F.1 mi manchi più tanto. Le gare Turismo sono competitive e comincio a divertirmi molto. L'ambiente è simpatico, ho un po' più tempo da dedicare alla famiglia e a me stesso, è un impegno meno stressante, ma ti prende e ti appassiona».

— Quindi nel '94 sarai di nuovo in pista nel Dtm?

«Di sicuro, e questa volta per vincere. Larini l'ho fatto sfogare quest'anno, il prossimo tocca a me. Ho solo un problema, convincere l'ingegner Cantarella a venire a tutte le gare. Sono anche disposto ad offrirglielo io le trasferte...».

Non c'è che dire, Alessandro Nannini sarà anche molto cambiato in questi ultimi due anni, ma il suo spirito è rimasto quello di sempre. I miracoli, si sa, accadono di rado. Ancor più raramente si è miracolati una seconda volta. Ma che male c'è a sperare? Continua a farci sognare, Sandro! ■



**Alex in azione al Challenge Turismo di Monza con l'Alfa 155 della classe D2. Il divario di potenza rispetto alla V6 Ti che impiegava nel Dtm è notevole: la due litri non arriva a 300 cv e la 2500 è ben oltre i quattrocento. Ma sull'asfalto bagnato, dove contano soprattutto precisione e sensibilità di guida, il «Nano» ha fatto faville. A destra un bel primo piano del «più amato dagli italiani». E non solo da loro, visto che la Fisa ha inserito nel regolamento F.1 una clausola per l'idroguida...**

**Q**uest'anno  
ho fatto sfogare Larini  
Ora tocca a me...



# Canta il Gallo



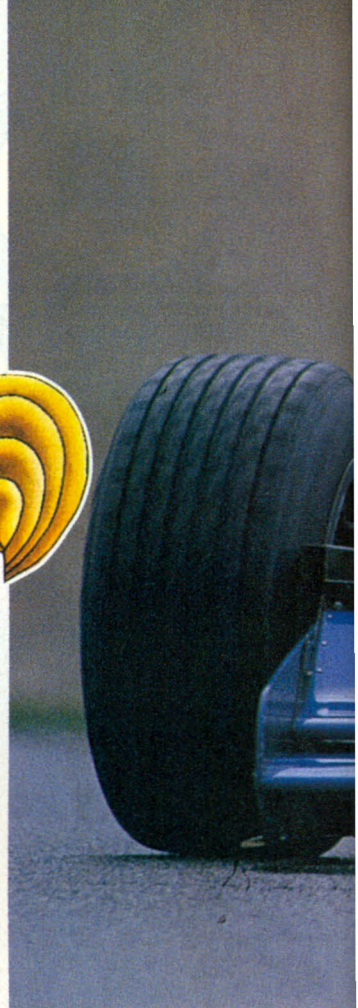
La Francia cerca l'erede di Prost e trova Olivier Panis, terzo campione transalpino della serie cadetta e candidato a un test con Benetton. Scopriamo il nuovo protagonista di un mercato piloti in gran fermento

**PAOLO BOMBARA**

**L**a Francia ha il suo nuovo... galletto. Mentre Alain Prost, unico pilota transalpino a vincere un mondiale F.1, si appresta a uscire di scena, i riflettori si puntano su Olivier Panis, ventisettenne di Lione (ma vive da tempo a Grenoble) e fresco campione di F. 3000. In nove edizioni della categoria cadetta, è il terzo francese — dopo Alesi nell'89 e Comas nel '90 — che si porta a casa il titolo. E come quasi tutti i campioni di Francia, compreso il giovane Prost, Panis ha seguito un'immutabile trafila che ha come passaggio obbligato il volante d'oro della Elf: un riconoscimento che apre la porta a una stagione — pagata — in F. Renault, poi alla terza formula, al Tremila... e per chi ci riesce alla F.1. Al Circus, Panis è molto vicino: dopo Adelaide accetterà l'offerta di Briatore di provare la Benetton B193B e comunque finora il titolo della F. 3000 è stato un buon passaporto. Mentre la scuola tedesca si inventa «scorciatoie» per i Gp — basti pensare al caso-Schumacher — i francesi sono più tradizionalisti nella ricerca dell'erede di Prost.

Panis è un tipo schivo, ma sa il fatto suo. Sarà forse anche merito dell'età (è più anziano della maggior parte dei suoi avversari di F. 3000), ma la maturità è proprio la sua grande caratteristica. Lo ha dimostrato per tutta la stagione, resistendo ad una pressione che altri non sono riusciti a sopportare. E se in extremis ha avuto uno scatto di nervi nei confronti di Sospiri, reo d'averlo eliminato al terzo giro di gara a Nogaro, può essere scusato. In fondo si è trattato di una reazione umana e a caldo, e visto che lo stesso Senna si permette di aggredire Irvine, che neppure lo ha toccato e per di più a freddo, due ore dopo aver vinto il Gp del Giappone... «*Ho perso le staffe e mi dispiace — ammette Olivier — ma quando Sospiri mi ha centrato mi è crollato il mondo addosso e non spiaceva soltanto per me, ma soprattutto per tutta la squadra, che ha lavorato duro tutta la stagione e ha rischiato di vedere tutto andare in fumo. Non ne voglio a Sospiri per il nostro incidente. So che non l'ha fatto apposta, sono cose che succedono ed in fin dei conti ci ha rimesso anche lui.*»

**TUTTO PER TUTTO.** In precedenza, invece, Panis aveva perfettamente resistito alla pressione senza dare segni di nervosismo; anche quando aveva gettato al vento prima una possibile vittoria e poi un sicuro podio a Pau, anche quando ha commesso un errore a Magny-Cours, alla penultima gara. E si che in questa stagione si giocava il tutto per tutto. «*Sì, è vero. Se non fossi riuscito a vincere o almeno a emergere veramente quest'anno, non avrei probabilmente potuto continuare la mia carriera. Non provengo da una famiglia ricca e senza l'aiuto della Elf non avrei neppure potuto iniziare a correre. La loro politica, quando appoggiano a fondo un pilota, è quella di concedere due anni in ogni disciplina sino alle porte della F.1: uno per imparare ed uno per vincere. Forse mi avrebbero aiutato lo stesso anche nel '94, ma sicuramente non avrei avuto a disposizione un budget completo e io so di non valere nulla come promotore di me stesso. Non avrei mai trovato di che completarlo. Ebbene, nonostante sapessi ciò, anzi forse proprio perché lo sapevo, sono rimasto sempre sereno. Anche*

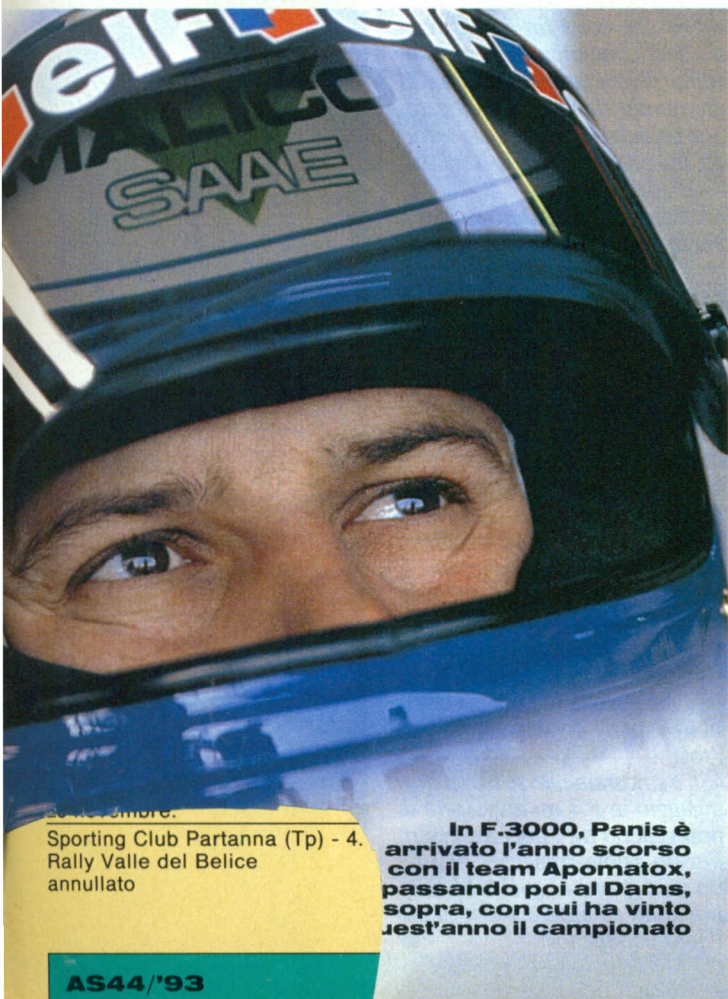


SOLDANO-DPPI





PHOTO4



In F.3000, Panis è arrivato l'anno scorso con il team Apomatox, passando poi al Dams, sopra, con cui ha vinto quest'anno il campionato

Sporting Club Partanna (Tp) - 4. Rally Valle del Belice annullato

perché non penso che lasciarsi invadere da simili pressioni possa avere influenze positive. La prima vittoria si è fatta attendere, è arrivata solo ad Hockenheim alla quinta gara. Ma la sentivo nell'aria da tempo ed in particolare dalla gara di Pau, dov'eravamo estremamente competitivi. Per fortuna, in questo lasso di tempo, nessuno dei miei avversari ha preso il largo». Quattro piloti diversi hanno infatti vinto le prime quattro gare, rubandosi punti a vicenda, poi è iniziata l'incredibile serie di tre vittorie consecutive di Panis, che dopo Spa aveva dato l'impressione d'aver chiuso in anticipo il campionato. Anche perché le ultime due gare si sarebbero svolte in Francia, dove lui giocava in casa.

**INCERTEZZA.** «Dopo la vittoria di Spa sono stato il primo a gettare acqua sul fuoco, perché so che nelle corse non c'è nulla di scontato. E la realtà mi ha dato ragione. La mia vettura è sempre stata competitiva ma mi son dovuto ritirare due volte. Lamy avrebbe potuto farcela. Proprio l'incertezza che vi regna costituisce del resto il fascino

della F. 3000. Quest'anno, tutti hanno corso con vetture identiche o quasi. La vittoria avrebbe quindi premiato la miglior combinazione squadra-pilota. E questo è per me un motivo in più di soddisfazione».

— A parte a Pergusa, tu hai sempre avuto a disposizione una vettura molto competitiva. Lo stesso si deve dire del tuo principale avversario, Lamy, che però ti ha aiutato commettendo qualche errore di troppo...

«È vero, ma Pedro è comunque un pilota molto veloce e di talento. Ha solo pagato la sua mancanza d'esperienza, soprattutto quando si è trattato di non perdere la testa di fronte ad una F.1 che gli faceva l'occhiolino. Se devo essere sincero, ad inizio stagione temevo di più Coulhard, che conoscevo già. E infatti è stato un avversario pericoloso anche lui. In ogni caso non avrei mai creduto di vincere tre gare. Ci avrei fatto la firma ad occhi chiusi».

**BENETTON.** Gli occhi invece Panis ha saputo tenerli bene aperti quando sono giunte anche a lui le prime concrete possibilità di salire su una F.1. Il sogno proibito di tutti i piloti, capace di



far perdere la ragione a molti. Soprattutto se ad offrire un provino è una tra le quattro migliori squadre. Panis invece ha saputo dir di no per ben due volte alla Benetton, rinviando una sessione di prove per non perdere la concentrazione sul Campionato di F. 3000. Un'altra prova di maturità che ha portato i suoi frutti. Ora Olivier ha il titolo in tasca e proverà la B193B con tranquillità a Silverstone, dopo il Gran Premio d'Australia. «Sono molto riconoscente a Flavio Briatore per la fiducia che mi ha dimostrato. Devo dire che grazie a gente come Schumacher e Alesi, in questi ultimi tempi si sta assistendo ad un cambiamento d'atteggiamento da parte

delle squadre nei confronti dei giovani piloti. Sino a qualche anno fa le porte della F.1 erano ermeticamente chiuse o quasi, oggi invece le squadre sono più propense a ingaggiare anche piloti esordienti. E non dipende sempre e soltanto dalle sponsorizzazioni che possono portare, anche se senza un aiuto non si va avanti».

— Tu, appunto, sei oggi alle porte della F.1. Se riuscirai a trovare un ingaggio sarà più per merito del titolo F. 3000 o dell'appoggio Elf?

«Di tutti e due. Il titolo e le tre vittorie sono sicuramente servite a farmi conoscere. Ma non bastano. Del resto, proprio quel titolo e quelle vittorie mi sono ser-

vite per convincere la Elf a continuare ad aiutarmi, quindi... Per il momento comunque non c'è ancora nulla di fatto, ma non ho motivo di preoccuparmi».

— L'idea di esordire in F.1 ti esalta o ti fa paura?

«Mi esalta sicuramente, perché si tratta della realizzazione di un sogno che covo fin da ragazzino. Nel contempo però mi spaventa perché so che si tratta di un mondo alquanto complicato, non solo dal punto di vista tecnico, ma anche da quello umano».

— E adesso?

«Adesso, mi preparerò a fondo per la gara di karting che si svolgerà a dicembre a Parigi e a cui parteciperanno molti piloti di F.1. Non voglio assolutamente mancare l'occasione di ben figurare confrontandomi ad armi uguali a gente come Prost, Senna e Schumacher. Del resto allenarmi in kart non sarà un problema: ho corso per sette anni e mio padre gestisce una pista vicino a Grénoble, dove mi alleno intensamente ogni inverno. È un ottimo mezzo per tenere in forma i riflessi ed il colpo d'occhio al volante».

— Quella gara di kart a Parigi sarà del resto la tua ultima occasione per rivaleggiare con Prost...

«Sì, e sinceramente se troverò un ingaggio in F.1 mi dispiacerà di non vederlo tra i miei avversari. Per un pilota francese, Alain è un mito grazie al quale abbiamo imparato ad amare ancor di più l'automobilismo». ■



fotografie SOLDANO-DPPI

Con tre successi stagionali Olivier si è meritato l'ovazione della sua squadra, in alto; ma l'incidente con Sospiri a Nogaro, qui sopra, aveva rischiato di compromettere la corsa al titolo...

## ECCO LA SETTIMANA DISPENSA SUL MONDIALE F.1 1993

In tutto saranno 14 di cui 12 dedicate ai Gp, 1 a tutte le cifre e 1 al pilota campione del mondo. Alla fine si otterrà un volume di 224 pagine da rilegare con la copertina che è stata distribuita con il n. 38 di

AUTO  
SPRINT



Collezionate i 14 bollini e spediteli al nostro indirizzo. Vi assicurerete una esclusivissima T-shirt del Marlboro Championship Team e potrete vincere un giorno di sogno alla Ferrari Corse!

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.

## NORME TECNICHE CINTURE DI SICUREZZA

La norma FIA n. 8854-1991, disponibile presso la CSAI, si applica alle cinture dotate di una cintura addominale e di due bretelle (a 3 o 4 punti di attacco). Le cinture di sicurezza utilizzate su tutti i veicoli appartenenti ai gruppi N, A, B, T1, T2, T3, F e T4 partecipanti a competizioni internazionali devono essere omologate in conformità a questa norma (o alla norma esistente n. 8853-1985 per le cinture a 5 o 6 punti) a partire dal 1° gennaio 1994 e devono portare l'etichetta di omologazione appropriata. Per le rimanenti gare questo obbligo scatterà col 1° gennaio 1995. Tutti i veicoli utilizzati in competizioni su circuito devono essere equipaggiati di cinture di sicurezza con sistema di apertura «girevole». È vivamente raccomandato che tutti i veicoli partecipanti a gare comprendenti dei settori su strade aperte alla circolazione siano equipaggiati di cinture dotate di sistema di apertura a «pressione», sistema questo omologabile in conformità con le norme FIA.

## AGGIORNAMENTI AL CALENDARIO CSAI

### SLALOM

21 novembre:

Motoclub Canguro (Ag) - Slalom Fontanelle - Gara Nazionale rinviata dal 16 maggio.

### RALLY

7 novembre:

A.S. Alle Cave (Tv) - 1. Rally Sprint Vittorio Veneto annullato

27 - 28 novembre:

Ac Venezia - 4. Rally Sprint Portogruaro anticipato dal 3.4/12

28 novembre:

Sc. Tre Cime (Bl) - 1. Valbelluna Rally Sprint annullato

28 novembre:

Sporting Club Partanna (Tp) - 4. Rally Valle del Belice annullato

## RICHIESTA INFORMAZIONI SEGRETERIA AUTO STORICHE

Si informano gli organizzatori, i piloti, gli ufficiali di gara e tutti i licenziati interessati che, a causa dei numerosi adempimenti della segreteria in oggetto, le richieste di informazioni via telefono verranno rilasciate esclusivamente dalle ore 10.30 alle ore 12.30 nei giorni da lunedì a venerdì (telefono 06/4454304).

## ASSICURAZIONI RCT COMITATI ORGANIZZATORI

Con riferimento a quanto pubblicato nella pagina Notiziario CSAI su Autosprint n. 42/93 del 19 ottobre u.s., si comunica che stanno pervenendo alla CSAI i dati richiesti agli organizzatori. Preghiamo gli interessati di voler comunque inviare una comunicazione nel caso non si siano verificati incidenti durante le ga-

re da loro organizzate nel periodo 1990/1993. Qualora invece si siano verificati incidenti si prega di voler indicare l'ammontare dei premi pagati per ogni singola manifestazione.

## CAMPIONATO ITALIANO MONTAGNA 1994

8 maggio	39. Alghero/Scala Piccada
22 maggio	Biella/Oropa
5 giugno	Caprino/Spiazz
19 giugno	26. Trofeo Vallecamonica
3 luglio	22. Trofeo Città di Potenza
10 luglio	29. Coppa Bruno Carotti
24 luglio	26. Cesana/Sestriere
21 agosto	10. Pian Camuno/Montecampione
11 settembre	Trento/Bondone
25 settembre	37. Monte Erice

### Riserve

7 agosto	37. Coppa Selva di Fasano (1. riserva)
4 settembre	7. Lima/Abetone (2. riserva)
3 luglio	25. Verzegnis/Sella Chianzutan (3. riserva)
26 giugno	XV. Trofeo provincia di Oristano (4. riserva)

## Coppa Italia

### ZONA NORD

15 maggio	8. Morbegno/Albaredo
29 maggio	11. Levico/Vetrioloanarotta
12 giugno	17. Cividale/Castelmonte
3 luglio	25. Verzegnis/Sella Chianzutan
17 luglio	XXV. Vittorio Veneto/Cansiglio
28 agosto	XXI. Coppa Alpe del Nevegal
18 settembre	Pedavena/Croce d'Aune

### ZONA CENTRO-SUD

26 giugno	XV. Trofeo Provincia di Oristano
17 luglio	9. Salita della Sila
31 luglio	29. Cronoscalata Pieve S. Stefano Passo dello Spino
7 agosto	37. Coppa Selva di Fasano
15 agosto	XXXIII. Cronoscalata Svolte di Popoli
4 settembre	7. Lima/Abetone
18 settembre	40. Coppa Nissena

### Riserva

1 maggio	XXIII. Trofeo Città di Orvieto
----------	--------------------------------

## CALENDARI 1994 CAMPIONATI VELOCITÀ IN CIRCUITO

### Campionato Italiano Velocità Turismo (CIVT)

27 marzo	MONZA
17 aprile	VALLELUNGA
8 maggio	MAGIONE
22 maggio	LEVANTE
5 giugno	MISANO
19 giugno	IMOLA
3 luglio	MUGELLO
4 settembre	PERGUSA
18 settembre	VARANO
2 ottobre	MUGELLO

### Campionato Italiano F.3 Campionato Italiano F. Europa Boxer

20 marzo	VALLELUNGA
10 aprile	PERGUSA
24 aprile	VARANO
29 maggio	MAGIONE
12 giugno	LEVANTE
26 giugno	MONZA
24 luglio	VALLELUNGA
4 settembre	MUGELLO
9 ottobre	IMOLA
23 ottobre	MISANO

### Campionato Italiano Granturismo Campionato Italiano Prototipi

20 marzo	MONZA
3 aprile	MAGIONE
17 aprile	PERGUSA
8 maggio	MUGELLO
29 maggio	IMOLA
12 giugno	VARANO
26 giugno	MISANO
10 luglio	VALLELUNGA
4 settembre	LEVANTE
25 settembre	VALLELUNGA



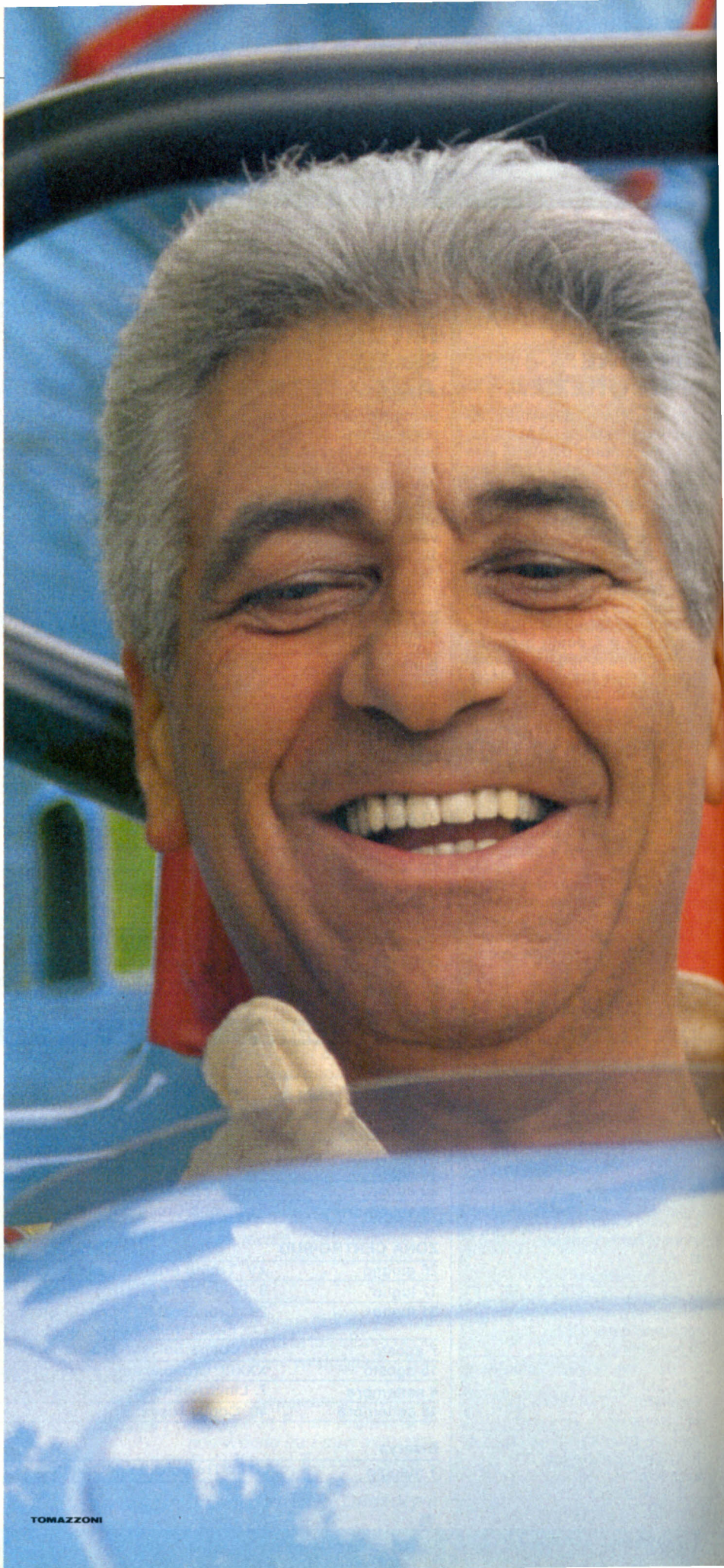
**Cinquantotto anni, tredici titoli italiani vinti, compreso quello di quest'anno. Ma la pensione è ancora lontana... Il «dinosaurio» della montagna sta già mettendo a punto la sua Lucchini per il '94. Nel frattempo valuta i giovani colleghi e auspica che altre Case, oltre all'Alfa, approdino nelle gare del Civm...**

**PIETRO GASPARRI** ■



PHOTO4

<b>Nome</b>	Mauro
<b>Cognome</b>	Nesti
<b>Nato il</b>	12 agosto 1935
<b>Dove</b>	San Marcello Pistoiese (Pt)
<b>Segno</b>	Leone
<b>Altezza</b>	1,70
<b>Peso</b>	68 kg
<b>Hobby</b>	armi, tiro al volo
<b>Auto stradale</b>	Bmw 318 Is
<b>Curriculum</b>	Inizia la sua carriera di pilota nel 1955 correndo in moto, diventando ben presto pilota ufficiale Mv Agusta. Dopo alcuni anni di interruzione torna alle gare ma con le quattro ruote, alla guida di una Fiat Abarth 850. Il primo campionato italiano lo vince nel '66 proprio con l'Abarth 850. Nel 1970 è alla guida del suo primo Prototipo, un'Abarth 1000. L'anno seguente è campione italiano assoluto della montagna. Inizia così quella serie, quasi ininterrotta di titoli tricolori, che con quello conquistato quest'anno è arrivato a quota tredici. Nel 1983 addirittura ne conquista tre: un europeo, un italiano assoluto e l'italiano della salita. A questi titoli vanno aggiunti altre nove corone europee.



TOMAZZONI

# Dino... Mauro

*A cinquantotto anni continuare a correre e a vincere, conquistando alla grande il tredicesimo titolo italiano non è una cosa da poco. Quale è la ricetta di Mauro Nesti per mantenere questa condizione?*

«Nella vita ho avuto due cose: la famiglia e le corse. Ho dato molto, in entrambi i casi, e in cambio ho ricevuto altrettante soddisfazioni».

*In molti casi però corse e famiglia non vanno molto d'accordo...*

«Proprio così: allora precisiamo, forse nella mia vita ho dato qualche cosa di più alle corse e sinceramente mi hanno ricambiato con altrettante soddisfazioni».

*Parliamo del campionato appena terminato. In molti hanno criticato il Cvm '93 dicendo che il parco delle vetture Sport era ridotto al lumicino e quindi che eravamo di fronte ad una serie snaturata della sua essenza.*

«Si è sentita molto la mancanza di almeno una decina di Prototipi, ma tutto sommato era lo scotto da pagare dopo l'avvento del nuovo regolamento. Ma da qui a dire che si è snaturata l'essenza delle cronoscalate ce ne corre. All'inizio della stagione anche io ero molto scettico sulla scelta di far correre solo Prototipi con motori Gruppo N. Poi mi sono buttato nella mischia, realizzando una vettura nuova di zecca e con tanta rabbia addosso perché volevo dimostrare che si poteva vincere anche con questo tipo di Prototipi. E alla fine riconosco che mi ero fatto un'idea sbagliata».

*Cosa è stato che ti ha fatto capire l'errore?*

«L'economicità di queste nuove vetture Sport».

*Come economicità?!*

«Queste sono vetture che una volta acquistate non costano una lira di revisioni. Inoltre è difficilissimo, a parte gli errori, che i motori si rompano. Ecco perché dico che sono economiche. Con uno sponsor medio e i costi ridotti di gestione, un campionato italiano non costa certo di più di cinque gare di Coppa Italia».

*In sostanza la Salerno Corse e la Csai hanno imboccato la strada giusta?*

«Direi proprio di sì. La dimostrazione, sono sicuro, si avrà il prossimo anno. Da quanto so ci sono molti piloti che si stanno preparando nel verso giusto».

*Ma insomma dove è finito il Mauro Nesti polemico scontento di tutto e di tutti, che lo scorso anno decise di mandare a quel paese il campionato italiano?*

«Personalmente rimango critico su quei temi che mi videro estremamente polemico lo scorso anno. Non è giusto, e ribadisco... non è giusto, che i vincitori delle gare, dei Gruppi e delle classi non percepiscano una lira di premio a fine gara».

*Ma allora la promozione?*

«Secondo me erano sufficienti i soldi elargiti dalla Csai per fare la promozione, anche se il lavoro che è stato fatto in realtà è stato positivo».

*Quest'anno Nesti quanto ha guadagnato con il titolo?*

«Dieci milioni meno la ritenuta d'acconto. Una goccia nel mare».

*Vediamo di dare un po' di pagelle: chi sono secondo te i giovani che possono aspirare a diventare i tuoi eredi?*

«Prima di parlare di eredi dovrò

andare in pensione... A parte gli scherzi mi ha molto ben impressionato Fabio Danti: è quello che va più forte di tutti. Anche Irlando non va piano ma avrebbe dovuto stare più attento alle affermazioni e poi per il prossimo anno dovrà attrezzarsi come si deve secondo le... regole. Tra coloro che corrono con le Turismo, «Susy» non ha rivali anche se Bisinelli ha dimostrato di avere molto cervello e manico. Con la M3 non era facile fare i tempi che ha fatto. In alcuni casi è stato anche davanti a Cappellari. Di Luca c'è da dire che ha avuto a disposizione una vettura fantastica, la più bella di tutte. Era impossibile non vincere con i suoi mezzi».

*E dell'Alfa Romeo che è tornata a correre in salita che cosa ne pensi?*

«Io mi auguro che il prossimo anno ci siano più 155, non una. È stato bellissimo vedere questa vettura in gara. All'inizio dell'anno tutti avevamo paura della SuperTurismo, poi nella realtà abbiamo visto che erano paure infondate. Comunque resto del parere che la partecipazione dell'Alfa è stata e sarà fondamentale per queste gare, soprattutto perché trascina ancora più gente».

*Quale è la tua speranza per il prossimo campionato italiano della montagna?*

«Che accanto all'Alfa arrivino altre Case. Peugeot e Bmw, per esempio, certo non sfuggerebbero. Che qualche cosa stia bollendo in pentola è certo. Non per nulla il presidente della Bmw Italia, Falco ha voluto un dossier sull'italiano salita. Da parte della Casa bavarese c'è molto interesse per questa specialità anche perché c'è molta gente che ci segue sui campi di gara, e perché si corre con motori di serie».



7

GRAN TURISMO  
CRISI DI IDENTITA'



# Campionato in bilico

Attese da tutti, le grandi sfide sono rimaste solo un... miraggio. Poi è iniziato a scemare anche il lotto dei partenti. Per il rilancio ora si guarda all'Europa...

MARCO RAGAZZONI ■

**P**er piloti gentlemen o per professionisti? A stagione appena finita il Campionato Supercar Gt si interroga, si chiede a chi è destinato, senza peraltro trovare una risposta... che non c'è, né ci può essere. Il tema è stato al centro di un vivace dibattito proprio in occasione della gara conclusiva al Mugello. Da una parte c'era la squadra del Jolly Club «rea incolpevole» di un preannunciato dominio incontrastabile, grazie alla sua organizzazione professionale e due piloti praticamente ufficiali. Nel 1. raggruppamento con Marco Brand e la Ferrari F40 ha vinto sette gare su dieci e il titolo assoluto correndo contro un nugolo di F40, due Jaguar Xj220 e una Porsche 911 Turbo S. Nel 2. raggruppamento con Oscar Larrauri e la più piccola Ferrari 348 Gt ha dominato contro Porsche 3.8 Rsr e Carrera Cup. Dall'altra c'erano invece i cosiddetti privati. «Ma se la risposta non c'è, né ci può essere, noi che possiamo farci» sbotta Andrea Muller, la mente organizzativa del Jolly Club, la squadra che in un solo anno, al debutto, ha vinto, stravinto, esaltato e che al tempo stesso, con il suo arrivo, ha mandato in scompiglio il Campionato. «Prima di tutto le gare si corrono per vincerle» continua Muller «e poi non è affatto vero che, come ci accusano, per raggiungere questo obiettivo abbiamo investito capitali da capogiro mandando fuori mercato tutto l'ambiente. C'è chi con le F40 e le Xj220 ha speso 45 milioni a gara per macchina: noi il 25% in meno e... abbiamo ottenuto i risultati; perché i soldi bisogna anche saperli spendere nella direzione giusta». E a conferma, basandosi su un'analisi tecnica concreta, gli fa eco anche l'unico che poteva realmente essere l'avversario di



PHOTO4

Dal bilico spunta il muso di una Ferrari F40, a sinistra. Gran lotta fra le Mazda nel 3. raggruppamento. Di traverso, sopra, la Rx7 di Monti, giunto 2. assoluto in campionato

Larrauri se solo avesse preso parte con costanza a tutte le gare della stagione: Olofson, con la Porsche 3.8 Rsr, che non è mai apparso neppure contrariato dalla decisione della Csaì di dare alle Rsr 40 kg. in più di peso (perché «troppo competitive»); decisione vista da molti come una vera e propria... penalizzazione per le Porsche. «Anche con i nostri 40 chili in più, la 348 di Larrauri possiamo batterla» dichiarava infatti a fine estate l'ex pilota ufficiale della Nissan, vincitore sino a quel momento della sola gara di Magione grazie anche alla

rottura del cambio della 348; «nella prima manche al Mugello, ad esempio, Larrauri ha vinto per appena 3/10 di secondo. Certo, la Ferrari è forse più efficace sul veloce, visto che non ha appendici aerodinamiche posteriori; ma in curva siamo pari e quando riusciremo a mettere bene a punto l'Abs, che per ora ci ha dato solo problemi... sì possiamo battere la 348. Il Jolly Club ha un solo vantaggio: l'organizzazione, ma questa non gli può certamente essere imputata come una colpa». Così, accantonato l'interrogativo «senza via d'u- ▶

scita», il campionato appena concluso ha già cominciato a cercare altrove le risposte sul suo futuro. Dove? In alcune importanti modifiche al regolamento, di cui parliamo a parte, e soprattutto in tante nuove idee e prospettive. In primo luogo, dal momento che la Fia è finalmente in procinto di varare un regolamento internazionale unico, si sta cominciando a guardare in un'ottica più europea. Molto poi è nelle mani del nuovo presidente della Csai, Marco Piccinini, che in un recente incontro ha manifestato la volontà di un proprio impegno nel far sedere attorno ad un unico tavolino le case attualmente impegnate: Ferrari, Jaguar, Porsche, Mazda, Alfa Romeo, Nissan e magari anche Lamborghini, Bugatti e... Bmw che, dopo la vittoria con Cecotto nell'Adac Gt Cup tedesca sembra stia progettando un proprio ingresso con il team Bigazzi anche nella serie italiana. E tutto questo mentre anche la Honda a settembre ha chiesto e ottenuto dalla Csai le fiche di omologazione della sua Nsx e il Jolly già pensa al raddoppio: almeno 4 piloti nel '94, due con le F40 e due con le 348 («una tantum» qualcuno anche ex di F.1), e Larrauri in Germania con la 348 a battere in casa Bmw e Porsche. ■

**È finita a «fuoco e fiamme» la gara di Truffo a Misano, anche perché prima di fermarsi il pilota dell'Alfa Romeo Sz, a destra, ha atteso un po' troppo... Sette vittorie in dieci gare; questo è stato il bottino di Marco Brand, sotto a sinistra, mentre porta la Ferrari F40 all'ennesimo successo assoluto. In 2. divisione è mancata la sfida Ferrari-Porsche. Larrauri, sotto a destra, con la sua 348 ha avuto facile ragione delle 3.8 Rsr e Cup**



PHOTO4

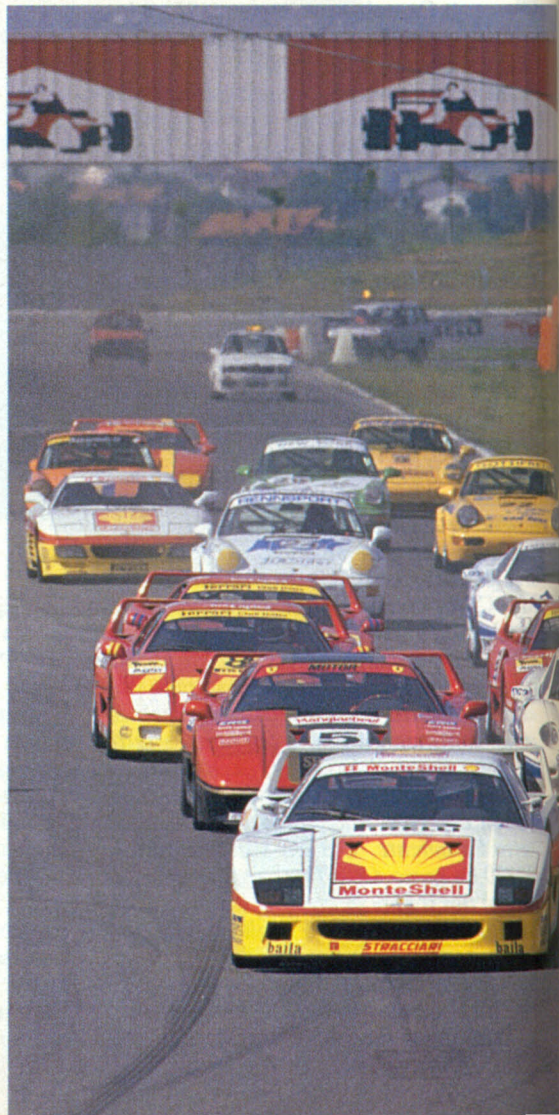
NOVITA' '94 □ PESI HANDICAP RIVISTI E...

## Qualificazioni con giro unico per i Top five

Italia chiama Germania e Germania chiama Italia. Il futuro del Gran Turismo in Europa per il momento sembra si stia giocando fra questi due paesi che si fanno sempre più... l'occhietto, mentre guardano al regolamento Fia internazionale, in dirittura d'arrivo anche se manca ancora un programma europeo di gare per il '94. Le differenze dei regolamenti tecnici per il momento sono però molte e l'Italia non si sente quindi ancora disponibile a un cambiamento che potrebbe essere anche radicale. In Germania si punta infatti sempre su coupé di prestigio ma da un lato dalla preparazione più libera e dall'altro dalle dimensioni, dai costi e dalle prestazioni più contenuti, essendo il rapporto kg/cv minimo ammesso pari a

4. In Italia, invece, con Ferrari F40 e Jaguar Xj220 si sfiora un kg/cv di 2,5. Così da noi anche nel '94 si continuerà con la suddivisione delle Gt negli attuali 4 raggruppamenti (a seconda del rapporto kg/cv) ma con delle importanti novità per avvicinare le prestazioni delle vetture e rendere le sfide più accese: verrà introdotta la supersfida su un solo giro fra i Top 5 delle prove di qualificazione, che si giocheranno così i primi 5 posti in griglia di partenza; le attuali due manche conterranno ciascuna come gara singola, con proprio punteggio, e sarà ammesso fra l'una e l'altra il cambio di pilota (che acquisirà punteggio «personale»); al termine di ogni singola manche/gara verrà assegnata una zavorra handicap più elevata (ri-

spetto a oggi) alle vetture dei primi 3 classificati, pari a 30 kg al 1., 15 al 2. e 10 al 3.; verrà finalmente abolita la possibilità per la Sottocommissione Tecnica della Csai di decidere lo spostamento durante la stagione di una vettura da un raggruppamento all'altro (cosa che ha creato quest'anno scompiglio con l'incresciosa vicenda Bugané-Porsche 944 Turbo). Resteranno invece alla Csai le facoltà di fissare prima dell'inizio della stagione il peso di fiche delle vetture e di decidere così in quale raggruppamento inserirle... e durante la stagione di variarlo ancora fino a un massimo di tre volte lasciando comunque la vettura nell'ambito del raggruppamento di appartenenza. Si preannunciano nuove diatribe... ■



LA NUOVA 348 GT È NATA CON LARRAURI

## Il segreto nell'assetto

**S** secondo me non si dovevano dare 40 kg di peso handicap alle Porsche 3.8 Rsr. Non voglio entrare nel merito della decisione della Csai, magari sulla carta è stato anche giusto, per livellarne caratteristiche e prestazioni con quelle della nostra 348; ma le avremmo battute comunque». Oscar Larrauri, che nel 2. raggruppamento ha appena portato alla vittoria la sua Ferrari 348 Gt contro le 3.8 Rsr, non ha dubbi perché conosce il valore del lavoro svolto dall'equipe di Roberto Bettin, responsabile tec-

nico della squadra Jolly Club, per adattare la vettura al regolamento tecnico Gt. «Nelle prove della prima gara di Monza appena sceso in pista giravo in 2'04; poi, dopo un po' di test e una buona messa a punto di sospensioni e frenata, sono arrivato a 1'58"80 usando lo stesso identico motore di serie della 348 Challenge, da poco più di 300 cv; se oggi dovessi tornare a Monza potrei girare sul piede dell'1'54» prosegue l'ex campione europeo di F.3 e protagonista per anni del Mondiale Sport: «e tutto questo, ci tengo a

sottolinearlo, solo grazie al lavoro fatto su distribuzione dei pesi, ammortizzatori, molle, barre e freni: io chiedevo e Muller (d.s. del Jolly Club, n.d.r.) e Bettin provvedevano subito a risolvere, con un lavoro di squadra eccezionale. Solo assetto e niente lavoro sul motore insomma, sul quale mi risulta sia stato appena aumentato il diametro delle valvole di aspirazione, in modo da raggiungere 325 cv. Adottando portiere e fascioni in kevlar e parafanghi in alluminio abbiamo distribuito il peso per il 40% sull'anteriore e per il 60% sul posteriore, ottimale per far lavorare bene a terra tutte e quattro le ruote. Per i freni abbiamo adottato gli stessi della F40 mentre tutto il sistema delle sospensioni è stato dotato di supporti in teflon. Alla fine di questo lavoro di messa a punto in uscita delle curve riuscivo ad aprire prima il gas anche di 5-6 metri rispetto alle Porsche e a compensare così il loro vantaggio di coppia a 4.900 giri contro quella a 5.500 giri della 348. Così riuscivo a sfruttare molto meglio tutta la progressione in alto del motore, dimenticavo, sempre lo stesso in 4.500 chilometri della stagione». E così è nata la 348 Gt, sull'esperienza della quale la Ferrari sta costruendo la sua nuova 348 Competizione, in 50 unità come richiesto dal regolamento Gt. Ora l'aspetta l'Adac Gt tedesca, dove il prossimo anno correrà sempre con Larrauri che al Salzburgring l'ha già portata a 1'24"60, 1" più veloce delle Honda Nsx di Hahne.

fotografie ACTION



CON LA RX7 R VUOLE SFIDARE LA FERRARI IN 2. DIVISIONE

## La Mazda anti rosse

Terzo e quarto raggruppamento hanno stimolato molte riflessioni quest'anno; troppe. Il primo è stato in pratica un monarca per quattro Mazda Rx7 che con Monti hanno conquistato il 2. posto assoluto in campionato; il secondo un autentico monarca per le Alfa Romeo Sz se si fa eccezione per la presenza a inizio stagione della Porsche 944 Turbo di Bugané, «troppo vincente» e per questo ingiustamente (come a fine anno ha stabilito il Tribunale Nazionale d'Appello) spostata d'autorità a maggio nel 3. raggruppamento, dove ovviamente la sua competitività è risultata... annientata! Così ora 3. e 4. raggruppamento per il '94 saranno tutti da rivedere e riscoprire. La Mazda ha in-

fatti intenzione di portarsi nel 2. con la nuovissima Rx7 type R per andare a sfidare Ferrari 348 Gt e Porsche 3.8 Rsr. E l'impresa non è impossibile: la Rx7 type R, già prodotta in Giappone in 150 esemplari, oltre a pesare meno (1260 kg.) ha anche cerchi di dimensioni maggiori (17" x 8,5") che le permettono di montare gomme e soprattutto freni più grandi, essenziali per competere nel 2. raggruppamento. Le Alfa Romeo Sz non si sa invece che fine faranno: a fine stagione erano rimaste in quattro, compresa quella del vincitore Trione. Ma gli organizzatori assicurano che nei garage ce ne sono ferme almeno altre 12 e... vorrebbero recuperarle.

**FORMULA 3**  
**MARCIA INDIETRO**

# Giro di valzer

Con una decisione a sorpresa, la Csaì riammette i piloti «senatori» alzando l'età massima per il tricolore e il periodo di permanenza. Al tempo stesso sono elevate le gare e limitate le prove libere

**FABIO RAVAIOLI**





**La Formula 3 italiana compie un... testacoda: la Csaì fa retro marcia e riapre ai piloti con più di 25 anni di età la possibilità di disputare il campionato '94**



**R**iduciamo il prepensionamento! È questa la nuova direttiva Csaì per la Formula 3. Il bando ai «senatori», deciso lo scorso anno, sta per essere rivisto portando da 25 a 27 anni l'età massima per correre nel tricolore, e da tre a quattro stagioni il periodo di permanenza dei piloti. Nello stesso tempo si pensa a una drastica riduzione delle prove invernali e all'abolizione di quelle libere pre-gara del venerdì, per contenere i costi in un campionato che si annuncia ancora più duro di quello del '93, almeno dal punto di vista dell'economia. Dunque, siamo di fronte ad un'inversione di tendenza: quest'anno si è puntato sui giovanissimi e sui debuttanti, facendoli provare a lungo perché prendessero confidenza con monoposto e piste. Nel '94 saranno i più esperti a trarre vantaggio dal nuovo orientamento? Inoltre, meno prove libere dovrebbe significare meno spese; se si considera che la Dallara commercializzerà un kit di aggiornamento per



le sue monoposto 393, un ulteriore risparmio deriverebbe dalla rinuncia all'acquisto del nuovo modello 394.

Tutto ciò si tradurrà in un'azione calmieratrice delle richieste economiche che i team rivolgono ai piloti? Per saperne di più abbiamo condotto una piccola inchiesta; il risultato è estremamente interessante ma complesso, a dimostrazione che una stessa realtà può avere facce diverse a seconda di chi la interpreta.

**CONCESSIONI.** L'estensione dei termini di permanenza consentirebbe a 9 piloti di trattarsi in F.3. Dando per scontato, che gente quali Ventre, De Simone, e il neoacquisto Pescatori trovino collocazione in F.3000, i vari Gemmo, Riccitelli, Paglicci, Grieco, Gasbarri, Belluzzi, Tibaldo, Galli e Coloni dovrebbero riuscire ad evitare il «taglio». Usiamo il condizionale perché alcuni di loro hanno già militato in F.3 per un periodo superiore ai quattro anni, ma non a tempo pieno, quindi la loro riammissione avverrà a discrezione della Csai.

**ECONOMIA.** L'eliminazione delle prove libere del venerdì dovrebbe consentire un risparmio valutabile attorno ai 40 milioni a vettura, mentre la riduzione dei test invernali altri 20. Aggiornare la Dallara 393 costerà 25-30 milioni (20 di kit, il resto di revisione meccanica), contro i 100 milioni necessari all'acquisto della versione 394. Ciò significa evitare l'esborso di altri 70 milioni. La semplice somma indica un risparmio di 120-130 milioni, che eviterebbero di gravare sul budget stagionale richiesto ai piloti e che nel '93 si aggirava mediamente sui 400-450 milioni. Se ne dovrebbe dedurre che per correre nel '94 saranno sufficienti 300 milioni. Siamo però nel campo della teoria. Chi invoca l'aumento sconsigliato dell'elettronica, chi ricorda che si passerà da 12 a 20 gare (si correrà anche il sabato) moltiplicando quindi le partenze e i conseguenti rischi di incidenti, chi si lamenta che i piloti più esperti vorranno o dovranno per mancanza di sponsor spender di meno. Alla fine, gira che ti rigira, nessuno parla di una diminuzione dei costi e nella migliore delle ipotesi si accenna all'aver scampato un eventuale aumento. L'impressione è che si peschi nel torbido e che, per quanto si predichi bene, si continui a razzolare male. Il momento è grave e, lo riconoscono tutti. La Csai fa bene a cercare una soluzione che consenta alla F.3 di superarlo indenne in attesa di tempi migliori. Nel '94 ai nastri di partenza del tricolore ci saranno 24-26 monoposto, ma andrà bene così a patto che siano tutte di buon livello e... pagate. Avere schieramenti di partenza stracolmi con piloti che girano 3" più lenti e team disastriati che sono alla canna del gas già a metà stagione, non interessa a nessuno. ■



ACTION

PER L'EMERGENTE DANILO ROSSI NORME INUTILI

## I più giovani sono penalizzati

**Q**ual è la posizione dei piloti? Ne abbiamo interpellati tre: Federico Gemmo, un «anziano» salvato in corner dal prolungamento della «ferma», Danilo Rossi, un giovane emergente al secondo anno in F. 1 e Massimiliano Angelelli, respinto l'anno scorso dal bando ai senatori.

### FEDERICO GEMMO.

«Permettere ai piloti di trattarsi in F. 3 era l'unica soluzione ragionevole in questo periodo di crisi. La via imboccata è quella giusta: la riduzione delle prove libere farà calare il numero degli incidenti e la rinuncia all'ultimo modello della monoposto servirà a risparmiare almeno 80 milioni. Che un team decida di ingaggiare un pilota esperto o un debuttante, non cambia le carte in

tavola. Dovranno smetterla di sparare cifre esorbitanti».

**DANILO ROSSI.** «È difficile capire se si potrà veramente risparmiare. Dopo tutto ogni squadra avrà sempre le spese fisse e poi si correrà sia il sabato sia la domenica. Alla fine credo che non cambierà nulla. Per quel che riguarda il problema dei piloti «anziani», non penso sia stata una buona idea allungare i termini della loro permanenza. Dopo tre anni di F. 3 chi non è riuscito a trovare uno sbocco è, comunque, al capolinea della carriera, indipendentemente dall'età che ha. Può succedere, allora, che un team lo confermi, per mantenere l'affiatamento maturato negli anni precedenti. In questo modo si rischia di tagliare le gambe ai più giovani,

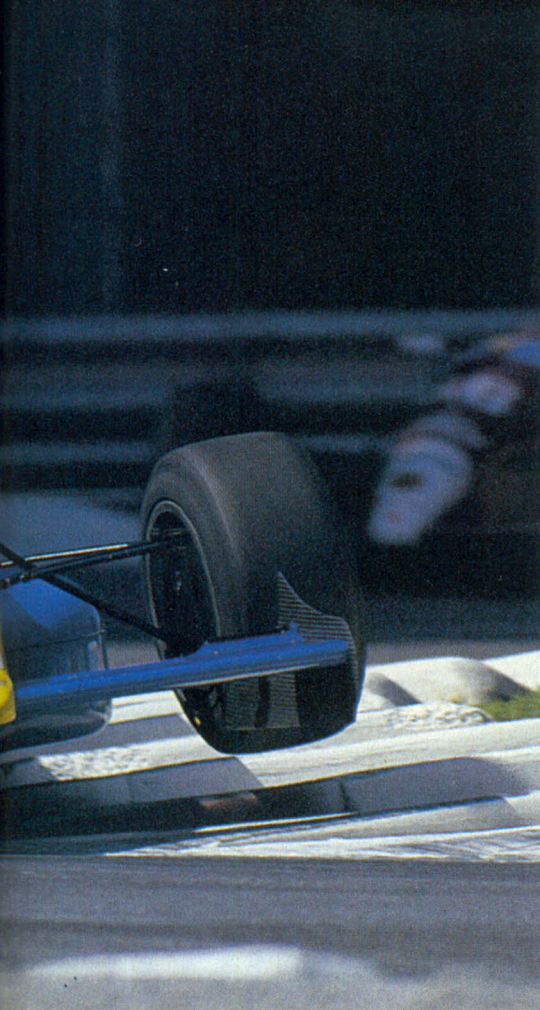
negando loro l'accesso ai posti nelle squadre più competitive».

### MASSIMILIANO ANGELELLI.

«L'Italia è l'unico Paese dove non c'è un campionato «open» ed è per questo che le Case non si impegnano a livello ufficiale. In Germania, dove ho corso quest'anno, Opel e Volkswagen vogliono piloti che possano garantire risultati e, quindi con un curriculum di tutto rispetto. Io mi sento defraudato dalla decisione dell'anno scorso: il nostro campionato non abbia guadagnato nulla, anzi, il livello del '93 mi è sembrato basso. I team chiederanno comunque sempre gli stessi soldi e se saranno limitate le prove, andranno a farle all'estero, come fanno i tedeschi». □

TEAM MANAGER CONCORDI SU UN DATO...

# Diminuzione dei costi impossibile...



**I**l problema delle squadre è conciliare competitività con sopravvivenza. Chi scegliere per il '94, piloti esperti o no?

«La tendenza — afferma Giorgio Piccolo, team manager della Pre-Ma-Racing — sarà di avere in squadra un pilota esperto e un giovane. Il problema è che spesso i piloti più "anziani" non hanno un budget». Ma come faranno i debuttanti a prendere confidenza con le monoposto prima dell'inizio della stagione? «La loro sola possibilità — dichiara Edmondo Spinelli, direttore sporti-

vo della Tatuus — è di firmare presto un contratto e fare più test possibile entro la fine di dicembre, visto che la limitazione partirà dal 1. gennaio». Sembra comunque difficile che possano presentarsi competitivi ai nastri di partenza del campionato. «A mio avviso — ribatte Spinelli — i debuttanti potranno maturare più in fretta con la novità della doppia gara per week-end. D'altra parte un team non può svenarsi per un top-driver, rischiando di affogare nei debiti per puntare al titolo». «Secondo me — aggiunge Giordano Maggi, team manager della Pemme Motors — la validità di un pilota non si misura in base all'esperienza. Chi è bravo lo è anche nel primo anno, lo ha dimostrato Fisichella, capace di vincere da esordiente a Imola nel '92. Ha subito fatto vedere di possedere il potenziale, poi può aver migliorato dal punto di vista della mentalità, ma non è andato tanto più forte dell'anno scorso. Perciò noi abbiamo puntato su Antonelli, un giovanissimo di talento». Tuttavia, non tutti sono d'accordo. «Ma dove sono questi giovani talenti! — esclama Mario Coperchini, team manager dell'Italracing — Non c'è ricambio, dal kart e dalla Formula Europa Boxer non sta emergendo nessuno. La Csai ha fatto una cosa sacrosanta nel prolungare la permanenza dei piloti in F.3. Noi, ad esempio, stavamo per perdere due ragazzi bravissimi Gemmo e Riccietelli, il secondo dei quali

ha appena 22 anni». Ma alla fin fine la diminuzione delle prove e la possibilità di aggiornare il telaio invece di acquistarlo nuovo, porteranno a una riduzione dei costi? «Un po' si risparmierà — ammette Coperchini — ma la diminuzione delle prove è solo apparente. Contano veramente solo quelle che vedono la partecipazione di tutti i team e lo scorso anno esse si risolsero in otto giorni, tanti quanti quelli su cui si basa la nuova limitazione». «Per quanto riguarda il telaio — racconta Piccolo — la tendenza sarà di optare per l'aggiornamento, ma se i piloti vorranno a tutti i costi la nuova Dallara, dovremo soddisfare le loro richieste». «E poi, se si risparmia da una parte — commenta Maggi — si continua a spendere dall'altra. Un'importante voce di spesa è l'elettronica, che si evolve con rapidità incredibile. Quest'anno noi, con il Volkswagen, siamo passati dalla Bosch Motronic 1.2 alla 2.2; nel '94 arriverà la 2.3 e ci vorranno 35 milioni per averla. Bisogna mettere un freno, non dico di tornare ai carburanti, ma se la stessa F.1 ha ridotto l'elettronica, sarebbe bene che la Fia intervenisse anche per la F.3». «Il problema è a monte — conclude Spinelli — non dipende dal rapporto età del pilota-giri di prova. C'è la drastica diminuzione degli sponsor, allora bisogna operare dei tagli incisivi e ottimizzare il rendimento, il che non significa, però, spendere di meno».



**In alto, Paolo Coloni, ormai tra i piloti più «anziani» della Formula 3 italiana, almeno per quanto riguarda gli anni di militanza in questa categoria. Sopra, un gruppo di cadetti e, a lato, Pescatori, vincitore quest'anno del titolo tricolore**

PHOTO4

PHOTO4

**EUROPA RALLY**  
**ITALIANI AL TOP**

# Nazionali esportazioni

I confini della Penisola non bastano a piloti e squadre di casa nostra che all'estero hanno già raccolto parecchio e che nel '94 contano di fare ancora meglio...

■ **GIANNI COGNI**



foto grafie PHOTO4

**Piero Liatti a Madeira con la Subaru Legacy della Art, a destra: il primo team in Italia a passare dalla Lancia a una vettura giapponese. A sinistra Vanni Pasquali e Paolo Spollon, pilota e manager della Pro.Motor.Sport: con la Ford Escort hanno trionfato all'Halkidiki**

**L**a ciliegina sulla torta l'ha messa Franco Cunico a Sanremo, ma il sospetto che i rally oltre a parlare sempre più latino (non fosse per quel Kankkunen...) abbiano nell'Italia la loro punta di diamante era già nei fatti. Certo i francesi sono oggi gli unici a vantare due piloti ai vertici della specialità, e comunque quando si corre sulle strade di casa gli «indigeni» non possono che trarre un robusto vantaggio dal fatto di conoscere meglio le strade, ma l'italian style non è una novità (prego, dare un'occhiata all'albo d'oro dell'Europeo) ma è indubbio che la convinzione generale legasse i tanti successi tricolori al fatto che i rally era-

no dominio del Gruppo Fiat e che i nostri piloti e preparatori vincessero esclusivamente con le Lancia: altrimenti non si spiegherebbe neppure il fatto che il solo Biasion sia riuscito ad arrivare tanto in alto. La stagione che si sta concludendo invece sta proprio minando questa certezza e gli stessi team ufficiali stranieri cominciano a guardare con occhio diverso quanto accade a casa nostra ed è indiscutibile che l'Italia sia il Paese rallisticamente più ricco. Oltre 130 gare, con una media di partecipanti che rasenta le 100 presenze a corsa e, crisi economica o no, gli elenchi iscritti abbondano di supercar dell'ultima generazione. Al rally di Bassano, ▶



one



per fare un esempio, si contavano oltre venti fra Ford Escort e Ford Sierra Cosworth più una dozzina di Lancia Delta, mentre a Sanremo l'ultima vettura della classe maggiore del Gruppo N partiva con il numero 78... E la stagione '93 ha continuato a segnare i successi delle squadre italiane, ma stavolta non più soltanto con le Lancia. La Mazda made in Italy (esempio di Casa giapponese che non si è affidata a nordici o anglosassoni per la gestione di un programma nel mondiale) è sempre più forte nel mondiale di Gruppo N. Le Ford Escort della Pro.Motor.Sport hanno fatto il pieno a Sanremo, preceduto da una puntata vincente con Pasquali all'Halkidikis in Grecia. La Renault Clio si appresta a raccogliere il primo successo internazionale (l'Europeo di «F.2») grazie agli italiani mentre, e questa non è una novità, è dalla Peugeot Italia che arrivano le note rallistiche più liete per la Casa del Leone. E il futuro sembra confermare la tendenza: la Ford-Ras è sempre meno belga e sempre più italiana (Mauro Pregliasco il proprietario, Rino Buschiazzi il faro tecnico) mentre il Jolly Club rompe con il tradizionale abbinamento Abarth e diventa il maggior candidato alla gestione, dal 1995, del programma iridato della Ford. Per non parlare dell'odor di Toyota che si respira in casa Grifone, del sapore di Subaru già apprezzato a Modena dagli Alesandrini e delle aspirazioni Italtecnica per fare della Peugeot 306 S 16 l'erede della 405 Mi16 made in Italy nella prospettiva di un futuro rallistico senza turbo e trazione integrale. E quel che vale per le squadre è confermato dai piloti. Non solo Cunico vince il Sanremo con una Ford e Fassina ha una mano sul mondiale Gruppo N con una Mazda, ma c'è anche Fiora che cattura il neonato «euro F.2» con la Renault ed i piloti italiani assolutamente privati che si concedono gioie del tipo di quelle di Pasquali (vittoria all'Halkidikis) e Navarra (puntata e vittoria nel campionato francese terra al Terre de Corse). Poi ecco Manfrinato che si permette di far suo il Gruppo N al Tour de Corse mondiale; i giovani leoni delle vetture produzione (Dallavilla e Travaglia soprattutto) che almeno in patria surclassano i protagonisti stranieri della Coppa Fia Gr. N e le micro Peugeot tricolori di Andreucci e Medghini che danno un saggio di quello che si può tirar fuori da 1400 cc. Così Subaru e Prodrive affidano, a ragion dei fatti, a Liatti e alla Art il compito di rappresentarli ufficialmente a Sanremo e lo stesso David Richards pensa... tricolore per trovare una asfaltista. Ma allora, il made in Italy funziona ancora! ■



LHONNAY



PHOTO4

NELL'EUROPEO CON LA CLIO DI RENAULT ITALIA

# In Formula 2 Fiora superstar

**L**a colpa è della Renault, che ha indotto la Fia a puntare sulla F.2 e poi non si è presentata al via delle neonate serie per le vetture aspirate 2 litri, 2 ruote motrici, con l'eccezione tutta italiana di Gianni Fiora. Però lo scacchiere dei regolamenti internazionali indica ancora in questa soluzione

la strada futura più probabile: dal '94 la Coppa Fia F.2 iridata avrà un proprio calendario, mentre l'ostracismo giapponese all'abolizione dei turbo è caduto, almeno a livello di Gruppo N: dunque è da attendersi che a medio termine, e sicuramente prima del previsto '98, il Gruppo N metta in pensione le quasi incontrollabili (a

livello di potenza) vetture sovralimentate. E gli italiani sembrano all'avanguardia nell'abbracciare questa soluzione: dalla stagione '96 i due campionati principali (Assoluto e Promozione) saranno preclusi alle attuali supercar, mentre Gianni Fiora (a sinistra mentre festeggia un successo con Max Sghedoni) sarà verosimilmente

Tre esempi di vetture gestite da italiani e vincenti anche all'estero: in questa foto la Lancia della squadra Astra, a destra quella della scuderia Grifone, sotto a destra la Ford Escort della Ras il team belga di Mauro Pregliasco



IMPEGNATI DA OVEST A EST I NOSTRI TEAM

# Rivolgiti a noi se vuoi vincere



fotografiePHOTO4



**C**on il loro lavoro contribuiscono, e non poco, a migliorare il rapporto fra import ed export dell'azienda Italia. Stiamo parlando di Mauro Nocentini, della Hf Engineering, della Alessandrini Racing & Technology, di Mauro Pregliasco. Un concentrato di artigiani dall'altissimo livello tecnologico che, seppur per certe forme in misura minore rispetto al passato, anche in questa stagione hanno esportato molta materia prima... da corsa. La Art ha avviato un rapporto con la Subaru; Pregliasco, tramite la Ras, ha creato un'alternativa alle Lancia (che egli stesso gestisce) con le Ford Escort. E i suoi piloti hanno vinto con entrambe le vetture. Anche la scuderia Grifone, tramite la Hf Engineering, si è data una nuova dimensione che in parte aveva già ma che ha esteso, quella cioè di team in grado di fornire macchine e assistenza per un programma completo. Quest'anno la Grifone è stata presente anche in Francia, dove ha fornito le Delta alla Grenoble AutoSport di Bruno Saby. Un altro italiano da sempre molto impegnato nei campionati esteri è Mauro Nocentini, che con le sue Delta corre in mezza Europa, spaziando anche lui da ovest a est. E in Ungheria Laszlo Ranka ha bissato nel '93 il successo nel campionato nazionale, che aveva fatto suo già lo scorso anno, sempre con le Delta di Nocentini: cinque gare su cinque vinte, contro la Ford Escort Gruppo A dell'idolo di casa Attila Ferjancz. Nel carnet di Nocentini ci sono poi il campionato delle Canarie con Luis Monzon, e quello céco, nel quale le sue Delta hanno preso il via a tre gare con i piloti Pavel e Kreckek. È, in sostanza, una tradizione consolidata quella dei team italiani impegnati all'estero, che ha buone probabilità di essere rinvigorita nei prossimi anni. Così, se per la pista la patria può essere considerata a pieno titolo la Gran Bretagna, i rally parlano italiano. Anche se, come dice Nocentini, «spesso all'estero è tutto più facile perché non ci sono mai molte vetture super competitive e, soprattutto, effettivamente complete di tutti i pezzi previsti per quelle ufficiali». Che gli italiani invece, di solito hanno...

il primo pilota a fregiarsi di un titolo Fia per le Gruppo A con motore di 2 litri e trazione su due ruote. Ma com'è il correre con una di queste auto, con una «Formula 2»? «Arrivare ad un passo dal titolo europeo è stata soprattutto una conseguenza della corsa al tricolore: quando, dopo il Lana, mi sono trovato con l'italiano vinto ed in testa all'Europeo, abbiamo deciso di dedicare a quest'ultimo quel che restava del nostro budget. Onestamente la concorrenza non è tanta: del resto è logico che un campionato nuovo abbia bisogno di un paio di stagioni di rodaggio per ingranare, specie in una serie dispersiva

come quella europea. La prima è l'efficienza della Clio Williams e la serietà del nostro programma: i titoli ne sono solo l'aspetto più evidente ma credo che l'unico ritiro stagionale (Elba) e lo stesso quarto posto assoluto su un fondo scassamacchine come quello dell'Halkidiki siano molto indicativi. La seconda è il valore assoluto delle moderne F.2. Nella classifica finale dell'italiano io ed Andreucci abbiamo davanti solo le cinque supercar Gruppo A e anche nelle singole gare siamo stati mediamente più performanti delle migliori Gruppo N turbo, malgrado le esigenze di campionato non mi abbiano

fatto spremere a fondo il mezzo. Certo rinunciare alle turbo integrali per un pilota può suonare come una retrocessione ma in realtà le F.2 non sono meno probanti, anzi forse sono ancora più selettive. Ed anche sul piano spettacolare penso non sia sminuente, né per chi corre né per gli spettatori. Piuttosto: le F.2 rappresentano, credo, l'unica strada per riavere un buon numero di Case Europee impegnate ufficialmente nei rally e non mi sorprenderei se in pochi anni le loro prestazioni si avvicinasero a quelle delle Gr. A turbo. Così come è accaduto per queste ultime rispetto ai mostri del Gr. B».

# RALLY MONOMARCA FIAT CINQUECENTO

# Poveri ma belli

Per i due vincitori del Rallygame la stagione, anche senza i mezzi dei big, è positiva. E Calabrini...

## ■ SERGIO REMONDINO

**N**on è vero che per vincere o comunque mettersi in evidenza nel Trofeo Cinquecento occorrono, come si dice, perfino a centoventi milioni di lire. Con un terzo di questo budget Aldo Calabrini ha preso parte a tutta la «regular season» del neonato monomarca di Casa Fiat; vincendo l'appuntamento più importante, quello conclusivo a Sanremo, e qualificandosi molto brillantemente per la finalissima di novembre che si svolgerà a Varano de' Melegari e che laureerà il campione. Un risultato che ha dell'incredibile se si pensa che il ragazzo lombardo (ma in realtà è nato in Francia, anche se poi i genitori si sono trasferiti in Italia quando lui aveva un anno) era partito rimediando distacchi abissali. Nella gara d'apertura al Mugello, Calabrini prendeva infatti dai migliori da uno a quattro secondi al chilometro. Una differenza che avrebbe tagliato le gambe a molti, non a lui: Calabrini, sin dall'inizio, ha sempre affermato che era impossibile che lui le prendesse così di santa ragione da Ascheri e



foto grafie PHOTO4

## L'acuto finale di Corrado

**Una stagione particolarmente piena di problemi quella di Cristiano Corrado ma alla fine, al Sanremo, un'ottima prestazione e una vittoria in prova. Con un pizzico di fortuna in più in finale avrebbe potuto arrivarci anche lui**

compagnia. Una cocchi-tagline, la sua, che poteva sembrare poco realista guardando, appunto, i distacchi. Tali da sembrare davvero irrimediabili. Invece Calabrini ha compiuto il miracolo e, un poco alla volta, ha recuperato tutto lo svantaggio, sino a trovarsi a metà stagione a lottare ad armi pari con i migliori. Ad armi pari? Beh, non del tutto, perché Calabrini un certo gioco al risparmio lo ha comunque fatto, ad esempio utiliz-

zando due sole gomme nuove a gara anziché il massimo di dodici consentite dal regolamento. Non solo. La sua vettura era palesemente a corto di preparazione rispetto a quelle dei migliori e ha iniziato a svilupparla per conto proprio, calandosi dunque nella doppia veste di pilota e preparatore. Niente male per un ragazzo di 27 anni aiutato dalla sola passione e da quella (forse ancora più grande) di suo padre. Un bell'esempio di come

nelle corse ci sia ancora la possibilità di emergere se davvero lo si vuole, se ci sono le qualità e se c'è un minimo di disponibilità. Certo, per Calabrini è stato determinante avere un'officina dove poter lavorare di persona sulla propria vettura, ma contro i super agguerriti team che popolano il Trofeo Cinquecento bisogna avere anche delle doti se si vuole emergere. Basti pensare che nel monomarca Fiat si sono impegnate strutture co-

me quelle del team Supergara, che, con la Rally Sport ha allestito numerose vetture e schierato buona parte dei protagonisti, da Ascheri a Dallavilla a Pianezzola a Caviglioli, oppure come la Art di Alessandrini, o ancora come la scuderia Grifone con le auto preparate da un big del Trofeo A112: Nicola Albanese. Tanti rivali, molta competitività, molto onore. E Calabrini le ha prese di santa ragione all'inizio, per poi ridurre le



**Aldo Calabrin impegnato al rally di Sanremo, dove ha coronato la sua stagione con la Fiat Cinquecento del Rallygame di Autosprint ottenendo una squillante vittoria. E adesso c'è la finalissima...**

PER LA GARA A VARANO

## Tutti i nomi dei finalisti

Ecco l'elenco completo dei 55 piloti che potranno partecipare alla finalissima del Trofeo Cinquecento in programma a Varano de' Melegari dal 24 al 28 novembre. L'elenco è stato redatto in base al totale dei punti raccolti dai singoli nel girone di appartenenza: il numero di gara corrisponde, in pratica, a una ipotetica classifica assoluta di tutti e tutti i gironi, Centro-Nord e Centro-Sud. Nella tabella viene indicato anche se

il singolo concorre alle classifiche speciali («under 21», debuttanti, femminile), ricordando che il super premio (300 milioni di lire più 150 in gomme dalla Michelin) sarà assegnato al migliore dei piloti sotto ai 25 anni. Un peccato per Calabrin, che ha 27 anni. Il pilota del Rallygame potrà comunque cercare di vincere la finale e mettere così per primo la firma nell'albo d'oro del nuovo monarca Fiat...

N.	PILOTA	PUNTI	GIRONE	CLASSIFICA SPECIALE
1	Marco Caviglioli	51	Sud	
2	Marco Ascheri	48	Nord	under 21
3	Francesco Pozzi	40	Nord	
4	Matteo Luise	37	Sud	
5	Fabio Olocco	36	Nord	
6	Aldo Calabrin	30	Nord	
7	Franco De Barba	29	Sud	
8	Tiberio Ciscato	25	Sud	
9	Marco D'Amico	22	Sud	
10	Manuel Villa	19	Nord	
11	Nicola Caldani	16	Nord	
12	Walter Ussai	16	Nord	under 21
13	Antonio Pascale	15	Sud	
14	Antonio Dal Bo	15	Sud	debuttante
15	Sandro Sottile	13	Nord	
16	Davide Gatti	13	Nord	
17	Andrea Dallavilla	12	Nord	
18	Sergio Pianezzola	12	Sud	
19	Davide Biasiolo	12	Nord	
20	Walter Ballestrero	11	Nord	
21	Bruno Guidi	11	Nord	
22	Norberto Cangani	10	Sud	
23	Antonio Gioli	9	Sud	
24	Lorenzo Saracco	9	Nord	
25	Fabrizio Bacci	9	Sud	
26	Carlo Galliano	8	Sud	
27	Paolo Lavagna	8	Sud	
28	Adriano Lovisetto	7	Sud	
29	Pietro De Giacomi	7	Nord	
30	Cristian Melluzzo	7	Sud	under 21-deb.
31	Marco Veroni	6	Nord	under 21
32	Massimiliano Fissore	6	Nord	
33	Giovanni Manfrinetti	5	Nord	
34	Roberta Rossi	5	Sud	femminile
35	Franco Bucci	4	Nord	
36	Gianni Assirati	4	Nord	
37	Walter Peirone	3	Nord	
38	Luigi Perugia	3	Nord	
39	Ilaria Serra	3	Sud	femminile
40	Corrado Fontana	3	Nord	under 21-deb.
41	Guido Acerbis	2	Nord	under 21-deb.
42	Massimiliano Bolacchi	2	Nord	
43	Federico Fanuele		Sud	under 21-deb.
44	Paolo Zinna		Nord	under 21
45	Ugo Filosa		Sud	under 21-deb.
46	Simone Romagna		Sud	under 21-deb.
47	Marinella Vallini		Nord	femminile-deb.
48	Dilva Dutto		Nord	femminile
49	Luciana Bandini		Nord	femminile
50	Elena Perini		Nord	femminile-deb.
51	Dusolina Marcolin		Sud	femminile
52	Vito Fusaro		Nord	debuttante
53	Davide Bianchi		Sud	debuttante
54	Filippo Pacinotti		Nord	debuttante
55	Massimo Artusi		Nord	debuttante

distanze dopo le prime gare. A Limone Piemonte il pilota del Rallygame è arrivato sesto, ma soprattutto ha fatto segnare tempi a livello di quelli dei migliori, mentre a Biella ha concluso al terzo posto e prima che esaurisse la scorta di gomme nuove (le solite due...) era a soli undici secondi dal leader Ascheri. A Sanremo, infine, il capolavoro: vittoria nella gara riservata ai piloti del girone Nord e questo dopo aver comunque avuto

ragione di Ascheri e Pozzi nella prima prova speciale, quando sia questi due protagonisti di tutta la stagione che lo stesso Calabrin sono usciti di strada. Se poi i rivali si sono dovuti fermare, il pilota del Rallygame ha continuato eccome, provvidenzialmente aiutato dalla Grifone: ad esempio quando aveva solo le gomme slick e pioveva... E poi, a gara finita, mentre magari qualche «pilotino con la valigia» se ne andava in

albergo a riposare, per il nostro cominciava un altro rally. È stato lo stesso Calabrin, infatti, a portare in verifica la sua Cinquecento e a smontare tutto quello che i commissari gli chiedevano di smontare (praticamente mezza macchina). Solo allora, ed erano le tre di giovedì mattina, quando la gara era terminata alle dieci di sera di mercoledì, Calabrin ha potuto andare a dormire. E dev'essere stato proprio un bel sonno...



## Eriksson non farà Montecarlo

Niente rally di Montecarlo '94 per Kenneth Eriksson, il veloce pilota svedese della Mitsubishi che avrebbe dovuto disporre della seconda Mitsubishi Lancer «Evo2» nella gara del Principato. Il motivo è da ricercare nel fatto che Eriksson sarà impegnato con il programma Parigi-Dakar-Parigi della Sotnauto-Mitsubishi e non avrebbe potuto affrontare in maniera adeguata la preparazione e le ricognizioni in vista del «Monte». Dove ci sarà Armin Schwarz, mentre ancora non si sa da chi sarà pilotata la seconda Lancer.

(m. h.)

■ **SPAGNA.** Doppietta Peugeot nel rally di Linares valido per il campionato spagnolo su asfalto. Ha vinto Borja Moratal davanti a Oriol. Pioggia e terreno reso molto scivoloso ha visto le Peugeot svettare davanti alla Renault Clio di Martinez. In campionato resta al comando Alonso (Ford) con 758 punti, davanti a Moratal (Opel) che è a quota 711, a Climent, fermo a 706, e a Barolet con 698. (r. m.)

■ **PIANEZZOLA.** Dopo le fatiche del campionato italiano e in attesa di correre al Rac mondiale, anche un test in F.3. Per «Gibo» Pianezzola il finale di stagione ha portato infatti la sorpresa di una prova, a Misano, al volante di una Reynard-Alfa Romeo dell'Historic Racing Club, vettura pilotata da Jacques Villeneuve.

## Da Londra al Messico: rievocazione fra due anni

Gli organizzatori della Londra-Sydney storica hanno reso noto il loro progetto relativo all'allestimento della rievocazione di un'altra grande maratona, la Londra-Messico. Questa è in programma nel 1995 e vuole ricordare l'evento originale, che si disputò nel 1970. La manifestazione durerà un mese, avrà un percorso di 15000 km e 1500 km di prove speciali, tutte su terra. I concorrenti attraverseranno Gran Bretagna, Francia, Spagna, Portogallo, Brasile, Bolivia, Perù, Ecuador, Colombia, Panama, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador. L'arrivo sarà ad Acapulco, in Messico.

(m. h.)

PHOTO4



DUE TOYOTA, DUE FORD, QUATTRO SUBARU E...

# Tutte le stelle del Rac



Si tratterà di un Rac senza italiani di prima fila, ad eccezione di Gilberto Pianezzola, che invece sarà presente nella gara britannica di fine stagione per un esordio atteso da molti. Il bassanese sarà infatti al via del Rac per la prima volta, con una Lancia Delta Hf Gruppo A della scuderia Grifone (nella foto in azione al rally d'Abruzzo che ha visto il successo di «Gibo»). Pianezzola a parte il Rac non vedrà al via Miki Biasion, né Andrea Aghini e neppure Franco Cunico. Per Biasion occorre dire che la Ford a inizio anno aveva deciso di far disputare a lui e Delecour nove prove di mondiale: il francese aveva disertato il rally di Argentina e recupererà, appunto, con il Rac. La gara avrà quest'anno il suo quartier generale a Birmingham e assumerà la denominazione Network Q

Rac rally, abbandonando quindi il nome Lombard Rac rally. Ecco di seguito l'elenco dei principali equipaggi al via, con i relativi numeri di gara: 1 *Kankkunen-Grist* (Toyota Celica Gr. A); 2 *C. McRae-Ringer* (Subaru Legacy Gr. A); 3 *Delecour-Grataloup* (Ford Escort Gr. A); 4 *Eriksson-Parmander* (Mitsubishi Lancer Gr. A); 5 *Vatanen-Berglund* (Subaru Legacy Gr. A); 6 *Auriol-Occelli* (Toyota Celica Gr. A); 7 *Schwarz-Thul* (Mitsubishi Lancer Gr. A); 8 *Wil-*

*son-Thomas* (Ford Escort Gr. A); 9 *Jonsson-Backman* (Toyota Celica Gr. A); 10 *Burns-Reid* (Subaru Legacy Gr. A); 11 *Lindholm-Hakala* (Ford Escort Gr. A); 12 *A. McRae-Senior* (Subaru Legacy Gr. A); 16 *DeMevious-Lux* (Nissan Sunny Gr. A); 18 *Pianezzola-Roggia* (Lancia Delta Gr. A).

**PRELIEVI.** Intanto la Fia ha reso noti i risultati delle analisi effettuate sui campioni di carburante prelevati durante il rally di Australia sul-

la Ford Escort di Biasion, sulla Subaru Legacy di Ari Vatanen, sulla Toyota Celica di Juha Kankkunen, sulla Mitsubishi Lancer di Ross Dunkerton: tutti conformi al regolamento. In Australia è stato effettuato un prelievo anche dei liquidi contenuti nel serbatoio dell'acqua della Ford Escort di Delecour e della Toyota Celica del vincitore Kankkunen: anche questi conformi al regolamento. C'è viva attesa adesso per i risultati delle analisi relative al rally di Sanremo.

## Il resoconto del rally di Spagna sul prossimo numero di As

La 29esima edizione del rally Catalunya-Costa Brava, il rally di Spagna valido quale penultima prova del mondiale '93, prenderà il via martedì 2 novembre quando questo numero di Autosprint è già nelle edicole. Il servizio completo sul rally spagnolo sarà pubblicato sul numero 45 della rivista.

In Gran Bretagna a fine novembre ci sarà anche «Gibo» Pianezzola, in coppia con Loris Roggia, sulla Lancia Hf



ANCHE HOPKIRK TRA I PILOTI

## Tre Mini al «Monte»!

**P**addy Hopkirk prenderà parte al rally di Montecarlo del prossimo anno al volante di una Mini Cooper! Non ci riferiamo, come sicuramente sarà venuto in mente a tutti, al «Monte» per auto d'epoca, ma al Rally vero e proprio, quello di campionato del mondo! A trent'anni dalla storica vittoria di Hopkirk e della Mini Cooper, la leggendaria vettura e il suo pilota di allora torneranno dunque sulle strade del Principato. E non saranno soli. Una seconda Mini sarà affidata alla pilotessa britannica Louise Aitken Walker, che farà coppia con Tina Thorner, mentre una terza sarà

pilotata da un driver designato dalla Rover giapponese (dove la Mini gode di una notevole popolarità). Le vetture saranno preparate secondo i dettami del Gruppo A e si prevede che potranno contare su una potenza di un centinaio di cavalli. Hopkirk (che in questi anni si è tenuto in allenamento partecipando a manifestazioni per auto storiche, come la Pirelli Classic Marathon da lui vinta nel 1990) fu il primo dei tre piloti che portarono al successo la Mini al rally di Montecarlo. Dopo la sua vittoria del '64 seguirono infatti quelle di Timo Makinen nel 1965 (nella foto) e di Rauno Aaltonen nel 1967.



PRESS ON REGARDLESS

## Escort vince negli States

La Ford Escort Cosworth vince anche in America. Carl Merrill si è infatti aggiudicato con una Escort il Press On Regardless. Nella gara, che si disputa nel Michigan, Merrill è stato protagonista ma era ormai troppo tardi per cercare di contrastare, a due prove dalla fine del campionato, Paul Choiniere. Con la sua Audi S2 coupé, Choiniere ha infatti concluso al terzo posto la gara e si è aggiudicato il titolo. Titoli a... stelle e strisce assegnati anche nel Gruppo A, con Chad Di Marco vincitore al volante di una Subaru Legacy, e nella categoria pick-up, dove Guy Light ha vinto al volante di un Gmc Sonoma. (m. h.)

IL TESTER CORRE AL CONDROZ

## Duez in Celica

Dopo un '94 con qualche presenza in pista e con i collaudi alle tante novità che la Toyota sta preparando per la Celica della prossima stagione, Marc Duez porterà in gara nel rally di Condroz (13-14 novembre, prova conclusiva della serie belga già vinta da Snijers) una Toyota Celica ufficiale sulla quale potrebbero esserci molti particolari sperimentali... (c. l.)

## DUE RUOTE MOTRICI

Sesto a Sanremo, più volte protagonista nella Formula 2 mondiale. Così **Bruno Thiry** ha fatto un regalo alla Opel...

**CHRISTIAN LÉONARD**

**C**on il sesto posto assoluto ottenuto al rally di Sanremo anche i più scettici hanno dovuto ricredersi. Bruno Thiry sta portando a termine una stagione davvero eccellente con la Opel Astra Gsi Gruppo A che la Opel belga gli ha messo a disposizione. Non è mica colpa loro se la Renault, dopo aver «inventato» la Formula 2 non si è mai schierata nel mondiale... E Thiry, che invece lo ha fatto, ha ormai portato alla Opel la Coppa Fia riservata alle «F.2».

— Chi è, a cosa aspira questo belga 31enne che corre dal 1983 e che dal '90 è il pilota della Opel Belgio?

«Sono uno che spera di diventare un pilota professionista stabilmente impegnato nel mondiale con una vettura da assoluto. Comunque sia è meglio correre nel mondiale con l'Opel Astra «F.2» piuttosto che in Belgio con una Escort Gruppo A, anche se così non so se sarei in grado di battermi ad armi pari con Kankkunen, Auriol e McRae: non ho mai pilotato in corsa una Gruppo A di vertice. Ecco: il mio ideale sarebbe correre per la Prodrive, che reputo il team migliore, avendo come compagno di squadra il più veloce di tutti: Francois Delecour. Sarei all'università...».

— E della stagione con l'Astra Gsi Gruppo A, Bruno Thiry cosa pensa?

«Che il mondiale è l'aspirazione di tutti i piloti e noi vi abbiamo partecipato in maniera più che decorosa senza essere una squadra ufficiale. Non è colpa nostra se la Renault non si è schierata, anche se riconosco che la cosa ci ha molto facilitata».



HOLMES

to. È comunque un peccato perché questo forfait ha comportato il fallimento della prima stagione della F.2. Per noi è stato un bene, perché la Clio Williams è molto più competitiva della Opel Astra. Sull'asfalto la Renault, che è una vera e propria vettura da corsa, è veramente velocissima, poco distante dalle Gruppo A di vertice...».

— E la Opel Astra Gsi Gruppo A?

«Siamo ancora lontani dal limite dello sviluppo, soprattutto per quanto riguarda il peso. Alla bilancia del Sanremo abbiamo fermato l'ago su 1030 Kg, un centinaio più della Clio! Sul motore Kissling ha fatto un ottimo lavoro, ma dobbiamo ancora ridurre il peso della macchina, migliorare le sospensioni sull'asfalto, trovare una più corretta spazatura dei rapporti. Che sono troppo lunghi, tanto è vero che la sesta non la metto quasi mai. In futuro, comunque, credo ci sarà da tenere d'occhio la Nissan Sunny che debutterà al Rac con De Mevius. Magari ci saranno anche loro nella Coppa Fia del prossimo anno. Oltre alla Renault...».



**Bruno Thiry al volante, Stéphane Prevot a destra: la coppia funziona ed è protagonista nella Coppa Fia 2 litri con l'Opel Astra, in alto**

STORICHE

## Un Rac anche per Röhr!

Walter Röhr iscritto al Rac rally! Ma si tratta dell'edizione riservata alle vetture storiche, che in Gran Bretagna godono di un grande seguito e che vedono al via delle gare fior di piloti (fra i quali Blomqvist e Waldegaard) su vetture al massimo della condizione. Per «Kaiser Walter» la partecipazione all'Historic Rac rally del prossimo anno avverrà con una Porsche 911, vettura tra le protagoniste nella categoria e che Röhr, nelle versioni attuali, pilota spesso in pista.

A FINE ANNO

## Al debutto la Sunny «anteriore»

Al termine di una stagione in Belgio con la Nissan Sunny 4x4 Gruppo A (nella foto) per Grégoire De Mevius è venuto il momento di portare al debutto la versione a trazione anteriore della vettura giapponese: De Mevius potrà schierare la Sunny a due ruote motrici al Rac. (c. l.)



**Quindici prove nel «Roma» internazionale**

Definiti nei dettagli il programma e il percorso del rally internazionale di Roma, che quest'anno è alla 14esima edizione e che lo scorso anno vide il successo di «Pucci» Grossi. La gara capitolina, che si svolge tutta nelle province di Roma e Frosinone, prevede 15 prove speciali su asfalto (Frascati, Cave, Ponte Orsini, San Vito, Monastero, Guarcino), mentre il percorso totale misura 474 km. La partenza avverrà dalle ore 23 del 13 novembre al Pincio, mentre l'arrivo sarà a partire dalle 13.45 di domenica 14. Sempre al Pincio si effettuerà una «prova spettacolo». Tra i probabili protagonisti del rally, tentativo di tenere in vita a livelli prestigiosi il rallyismo nel Lazio, ci saranno Mario Stagni e Nico Caldarola con la Lancia Delta Hf. Le iscrizioni saranno chiuse il 6 novembre e chi è interessato può contattare la Assipromo Competition, telefonando allo 06-39730751.

■ **CORSO NAVIGATORI.** La scuderia Grifone ha in programma un corso per navigatori, che si svolgerà dal 3 al 5 dicembre nei locali del Jolly Hotel Plaza a Genova. Le lezioni si divideranno in teoriche e pratiche, con prova finale riservata ai migliori, con le Lancia della scuderia ligure. Per essere ammessi al corso occorre essere «socio navigatore» della Grifone. I «professori» saranno Fabrizio Tabaton, Pierino Longhi, Gibo Pianezzo, Conny Isenburg, Nick Gullino, Maurizio Imerito e altri esperti. Per informazioni telefonare all'Ac Genova, 010-567001.

■ **HUSKY.** Dopo la vittoria al Valtellina con Mario Stagni, il team Husky sta programmando gli impegni di fine stagione con le sue Lancia Delta Hf per il pilota di Sondrio e per Ogliari. Stagni sarà al via del rally internazionale di Roma mentre Ogliari ha in programma la partecipazione al rally del Vallese, al rally di Monza e al Ciocchetto.

■ **NOCENTINI.** Sono quattro le Lancia Delta Hf Gruppo A che Mauro Nocentini schiererà al rally di Monza (20-21 novembre) e che saranno pilotate da Mario Panontin, Romeo Deila, Marenti e Spinelli.

VITTORIA DEL TRENTINO NEL TROFEO PEUGEOT

# Sartori il leoncino

**T**rofeo Peugeot in dirittura d'arrivo dopo una stagione che ha confermato la consueta posizione leader della Casa del Leone nel settore, dove copre ormai oltre il 36% delle vetture partenti nei rally italiani e dove quest'anno ha raggiunto le 320 iscrizioni al proprio monomarca. Il Trofeo Peugeot, in questa stagione, ha cambiato formula e premi, passando da quelli esclusivamente in denaro all'assegnazione di ben cinque vetture 106 Gruppo N pronte corsa ai vincitori delle altrettante categorie in cui è stata divisa la serie: Campionato Assoluto, Promozione, Trofeo Terra, Coppa Italia, più la novità dei rallysprint. A queste si aggiungono una 106 Xsi Gr. A (una di quelle usate dalla squadra ufficiale nel Car '93) per un programma promo-

zione '94, una 106 Gr. N ed una 106 Xn stradale destinate ai primi tre del Challenge 106. Sugli scudi il trentaduenne trentino Gabriele Sartori, il primo ad aver suggellato la stagione vincendo la Peugeot 309 Gti 16 Gr. N della First In Racing non solo la classifica del Trofeo (davanti al ventenne piemontese Gomba) per il Campionato Assoluto, ma anche il titolo Juniores del Campionato Assoluto. Dopo un inizio di stagione contraddistinto dal duello Gugel-Pesavento è stato proprio Gugel a determinare le sorti della serie: prima ha avuto la meglio sull'avversario poi, per problemi di budget, ha rinunciato a contendere all'emergente Sartori il successo finale... Il trentino, dal canto suo, non si è accontentato di sbaragliare la concorrenza

con la 309 preparata dalla Auto Sport Italia, ma ha infilato una serie di risultati tali da permettergli il successo anche nella categoria Juniores del Campionato Assoluto. Nelle altre classifiche vicinissime al successo finale anche Giovanni Russo (405 Mi 16 Gr. A, campionato Promozione), Dimitri Brunello (309 Gti 16 Gr. A, Trofeo Tradizione Terra) e Claudio Visconti (205 Gti 1.6 Gr. A, rallysprint). Ancora incertissima, invece, la situazione nel Challenge 106 ma anche in Coppa Italia. Per quest'ultima ha riscosso grande successo la nuova formula che ha proposto una classifica generale unica (quindi svincolata dalle zone) basata sui punteggi di classe, su un novero di gare ristretto (5 rally validi in ogni zona, per un totale di 35 ap-

puntamenti) rispetto ai calendari Csaì e con un limitato numero di risultati utili: sei. Da notare che le gare di Coppa Italia per il Trofeo ancora da disputare sono due.

Gianni Cogni

**LE CLASSIFICHE**

**Campionato Assoluto:** 1. Sartori 198 punti; 2. Gomba 112,5; 3. Gugel 106. (classifica finale) **Promozione:** 1. Russo 8 punti; 2. Sottile 4; 3. Schepis 2. (dopo 8 gare su 9) **Trofeo Tradizione Terra:** 1. Brunello 60 punti; 2. Goatelli 33; 3. Gai 31. (dopo 4 gare su 6) **Coppa Italia:** 1. De Barba 110 punti; 2. Trodella 100; 3. Magoni e Stradi 95; 5. Vallino 80; 6. D'Abamo 78; 7. Viberti, Macchi e Milani 75; 10. Biggi 72; 11. Pasa 71; 12. Verbilli 70. (a 4 gare dal termine) **Rallysprint:** 1. Visconti 98 punti; 2. Grassi 73; 3. Lenci 60; 4. Crestani 59; 5. Martinetti 47. (a 6 gare dal termine) **Challenge 106 Xn:** 1. Medici 525 punti; 2. Panta 340; 3. Ricci 305. (dopo Sanremo)

PHOTO 4



**Gabriele Sartori in... volo con la Peugeot 309 Gruppo N che ha portato al successo nel monomarca francese**

PHOTO 4



FORSE ALL'EST NEL 1994 CON NOCENTINI

## Una pista céca per «Pigi» Deila

**D**opo un '93 a mezzo servizio, per «Pigi» Deila potrebbe concretizzarsi un programma di un certo interesse in vista della stagione '94. Il forte pilota cuneese, campione italiano lo scorso anno, potrebbe infatti tornare a gareggiare con continuità al volante delle Lancia Delta Hf di Mauro Nocentini (nella foto Deila al rally di Limone Piemonte) il preparatore che gli ha permesso di dare la scalata al titolo tricolore, lo scorso anno. Per Deila si tratterebbe di prendere parte al campionato céco con una squadra che sta nascendo, che si chiamerà «Vip Motorsport by Nocentini» e che avrà al via una seconda vettura per il locale Pavel. In sostanza, a Nocentini è stato chiesto di fornire due vetture, l'assistenza e un pilota italiano, con l'intento di elevare il livello del campionato céco. Per Deila si tratta comunque di una occasione tale da consentirgli di continuare a correre e visti i tempi non è cosa da poco. Anche perché il 27enne cuneese potrebbe poi coronare la stagione con la partecipazione al Sanremo mondiale.

CON LE DELTA

## Pianezzola e Tabaton al Lanterna

Fabrizio Tabaton e Gilberto Pianezzola sono i due piloti della scuderia Grifone per il 14. rally della Lanterna, in programma il 6-7 novembre e valido quale prova conclusiva del campionato Promozione. Il rally, che come si sa dal prossimo anno farà parte del maggiore campionato italiano, dovrà decidere chi, fra Vanni Pasquali e Alessandro Battaglin, potrà fregiarsi del titolo Promozione '93. Partenza e arrivo sono a Genova, con quattro prove su asfalto (Brugneto, Monte Penna, Sopralacroce e Portello) da ripetere, per un totale di 173 km di prove speciali su 509. La partenza è dalle ore 20.30 di sabato 6 novembre, l'arrivo è dalle ore 10 di domenica 7, in Piazza della Vittoria a Genova. Nell'occasione la Grifone, che organizza il rally, farà debuttare sulle sue Lancia la nuova livrea voluta dallo sponsor Esso, con tre tonalità di verde e il logo Ultron, che anticipa i colori delle vetture per il '94. (w.l.)



## OK IL NUOVO CAMBIO RENAULT Bugalski... semiautomatico

I primi due esperimenti, nei rally Limousin e Touquet, si sono conclusi molto positivamente. Il cambio semiautomatico progettato e realizzato dalla Renault in collaborazione con la Magneti Marelli ha mostrato di possedere notevoli potenzialità. Montata sulla Clio Gruppo A di Philippe Bugalski, la trasmissione semiautomatica italo-francese, che ha comando sequenziale posto a fianco del volante (come si può vedere nella fotografia sopra, dove si nota il comando, che è di colore blu anodizzato), ha consentito all'ex lancista di ottenere due positivi risultati. Quarto al debutto, al rally Limousin, Bugalski ha terminato addirittura in seconda posizione il rally del Touquet, alle spalle della Lancia Hf di Sylvain Polo. «Il dispositivo semiautomatico — ha detto Bugalski — consente di cambiare molto più velocemente rispetto al cambio tradizionale a cloche. Inoltre, non dover usare la frizione consente di utilizzare il piede sinistro solo per frenare, tecnica utilissima nei rally e con una trazione anteriore. Adesso la Clio, oltre che più veloce, è anche più facile da pilotare e meno affaticante. Sono curioso di vedere come andrà sulle strette stradine del rally Cevennes...». (r.a.)

## IL PERSONAGGIO

Moto, auto, camion. La carriera di **Maurizio Traglio** è tutta all'insegna dell'eclettismo. Trionfando in Coppa Fia Raid

ELISABETTA CARACCIOLIO

**M**aurizio Traglio, 38 anni, imprenditore, è uno dei pochi italiani che negli ultimi anni è riuscito a creare una squadra professionale per i rally-raid. Con il team Project, quasi sempre su Mercedes, ha affrontato le principali gare africane senza poter mai contare sull'appoggio ufficiale di una Casa automobilistica, ma facendo sempre tutto con le proprie forze, grazie anche all'appoggio di alcuni sponsor. E quest'anno, dopo il Faraoni, se n'è tornato a casa con la vittoria più importante: la Coppa del Mondo T4 per camion.

— **Quando hai cominciato a correre nei rally-raid?**

«È stato nell'85, in un rally dei Faraoni: partecipai con una motocicletta, una Yamaha Tt600, e finii 12. assoluto. L'anno dopo, invece, ho voluto ripetere la gara ma in auto, su Toyota, e nell'87 mi sono tolto lo sfizio e ho corso in camion, su Unimog, alla "Dakar". Ricordo che chiudemmo quinti».

— **Ma, a parte quell'esperienza, in seguito hai continuato a correre con le auto?**

«Sì, nell'88, su Mercedes 560 Ge ho partecipato al Tunisia, finendo 6. assoluto, poi ho corso di nuovo in Tunisia, sempre con Mercedes, e al Faraoni con una Mitsubishi».

— **E poi sei tornato ai camion?**

«Devo ammettere che con i camion ho avuto le soddisfazioni maggiori. L'anno scorso al Faraoni ho fatto il primo assoluto di categoria con lo stesso Mercedes Unimog che quest'anno mi ha consentito di guadagnare la Coppa del Mondo T4».

— **Di là verità, al momento di**

**«Davanti avevo i big ma non ho mai smesso di crederci e alla fine ho vinto»**

**partire ci avevi fatto un pensiero alla Coppa?**

«Direi di no, davanti a noi c'era il Perlini, i grandi Mercedes e noi eravamo solo su un piccolo Unimog. Però già la prima sera eravamo primi di categoria e non abbiamo mai perso la posizione e la speranza».

— **Le Case automobilistiche vi hanno mai dato una mano?**

«Fino ad oggi no, ed è questo il problema più grande per gli italiani: non c'è mai stato un coinvolgimento delle Case, che da parte loro hanno dimostrato una scarsissima sensibilità verso questo genere di corse, a differenza dei transalpini. Parlando di italiani sottintendendo il gruppo Fiat, ma parlo anche di importatori».

— **Progetti per il futuro?**

«Per la prossima stagione vorremmo allestire un paio di vetture per la categoria T2. Siamo ancora indecisi fra la Mercedes 500, la Nissan 4200 benzina e la Mitsubishi Pajero benzina. Abbiamo anche contatti con alcuni importatori».

ORSI



La Mercedes 600 con la quale Traglio ha partecipato al «Nido dell'aquila»



## **TURISMO** IL CASO

# Il peso de

Bmw in Italia e Gran Bretagna, Audi in Francia: le Case tedesche hanno conquistato i titoli D2 eppure chiedono una riduzione di peso nel '94. Ecco perché

**FABIO RAVAIOLI**



PHOTO4

# la vittoria

**C**he fatica dimagrire! Alzi la mano chi non ha mai lottato contro la bilancia, per scendere magari di pochi chili. Figuratevi, allora, che fatica deve essere calare il proprio peso di un quintale tondo. È quanto sta cercando di fare la BMW, che ha chiesto alla Fia di rivedere la regola dei pesi che regola la categoria D2 del Turismo. La si-

tuazione attuale prevede un minimo di 950 kg per le vetture a trazione anteriore, e di 1050 kg per le trazioni posteriore e le integrali. «La Bmw aveva già presentato una richiesta analoga alcuni mesi fa — rivela l'ingegnere Gabriele Cadringer, presidente della Commissione Costruttori Fia — ma venne bocciata in occasione del Consiglio mon-

**Ravaglia vola verso il titolo SuperTurismo con la Bmw 318i nonostante avesse 100 kg in più delle «tutto avanti»**

diale dello scorso settembre». A Monaco di Baviera non rinunciano e hanno ripresentato la mozione. «In effetti la Bmw si è rifatta avanti dopo il Challenge di Monza — ammette Cadringer — sostenendo che in quell'occasione è stato dimostrato che i 100 kg in più imposti alla 318i le hanno impedito di essere competitiva». In effetti la corsa monzese è stata tutta per le trazioni anteriori, con Ford, Alfa, Opel, Peugeot e Nissan che si sono date battaglia e le Bmw che hanno arrancato nelle retrovie. Eppure basta guardare l'albo d'oro dei più prestigiosi campionati 1993 riservati alla D2 per scoprire che i titoli sono stati tutti vinti dalle vetture «pesanti». La Bmw ha trionfato in Italia e Gran Bretagna ed è stata in lotta fino alle ultime battute per il successo in Francia, andato a un altro modello con 1050 kg, l'Audi 80 Quattro. Tuttavia, un'analisi più attenta delle circostanze in cui sono maturati quei risultati, mette in risalto il fatto che le vetture bavaresi hanno ottenuto il maggior numero di affermazioni nella prima parte della stagione. In Italia Roberto Ravaglia soprattutto e anche Johnny Cecotto hanno fatto l'en-plein nelle prime 4 manches (una ciascuno a Monza, tutte due a Ravaglia quelle di Vallelunga) poi sono andati incontro a un lungo digiuno. Il venezuelano ha atteso tre mesi per vincere di nuovo, a Imola, mentre il veneto cinque per ottenere la doppietta di Pergusa, che lo ha definitivamente proiettato verso il titolo tricolore. In Gran Bretagna, Soper e Winkelhock hanno spazzato via la concorrenza vincendo sette delle prime otto gare, poi sono stati travolti dalla rimonta delle «tutto avanti» nella seconda parte della stagione. Nel campionato francese il discorso è un po' diverso: l'alternanza tra Audi e Bmw è durata tutta la stagione, ma bisogna considerare la mancanza di un team Alfa competitivo, come quello italiano, e il netto ritardo con cui sono partiti i programmi di Peugeot e di Opel. La conclusione è che la Bmw ha sapientemente sfruttato il vantaggio nella preparazione con cui si è presentata ai nastri di partenza, ma ha poi dovuto penare per resistere alla crescente competitività delle trazioni anteriori. Emblematica risulta a tale proposito la schiacciante supremazia espressa dalla Ford Mondeo nelle ultime prove del campionato britannico e, soprattutto, nel Challenge Fia a Monza. La berlina della Ford aveva iniziato la stagione in versione trazione posteriore, ma ha cominciato a vincere solo dopo essersi convertita all'anteriore. «In sostanza — afferma Cadringer — alla Bmw chiedono che la differenza di peso sia ridotta a 50 kg. L'11 novembre la questione sarà esaminata dalla Commissione Costruttori, se ci saranno i presupposti essa verrà sottoposto nuovamente al Consiglio Mondiale di dicembre». Un prezioso appoggio alla Bmw, potrebbe darlo l'Audi, a patto che la diminuzione di peso riguardi anche le trazioni integrali. ■



PHOTO4

## VANTAGGIO INIZIALE

In questa tabella è riportato l'andamento dei campionati Turismo italiano e britannico, in base alle singole vittorie ottenute da ciascun modello, espresse anche in percentuale (tra parentesi). Oltre a Italia e Gran Bretagna, le vet-

ture della Divisione 2 della Fia hanno gareggiato anche in Francia, dove il titolo è stato conquistato dalla Audi 80 Quattro di Biela che ha vinto 5 gare, contro le 4 della Bmw 320 di Aiello e una soltanto della Opel Vectra di Cudini.

### CAMPIONATO ITALIANO SUPERTURISMO 1993

	Vittorie prime 10 gare	Vittorie successive 10 gare	Totale vittorie
<b>Bmw 318i</b>	4 (40%)	3 (30%)	7 (35%)
<b>Alfa Romeo 155 Ts</b>	4 (40%)	3 (30%)	7 (35%)
<b>Peugeot 405 Mi16</b>	2 (20%)	4 (40%)	6 (30%)

### CAMPIONATO BRITANNICO TURISMO 1993

	Vittorie prime 8 gare	Vittorie successive 9 gare	Totale vittorie
<b>Bmw 318i</b>	7 (87,50%)	1 (11,10%)	8 (47,05%)
<b>Ford Mondeo Si</b>	0 (—)	3 (33,35%)	3 (17,65%)
<b>Nissan Primera Gt</b>	0 (—)	1 (11,10%)	1 ( 5,90%)
<b>Renault 19 16V</b>	1 (12,50%)	1 (11,10%)	2 (11,75%)
<b>Toyota Carina</b>	0 (—)	1 (11,10%)	1 ( 5,90%)
<b>Vauxhall Cavalier</b>	0 (—)	2 (22,25%)	2 (11,75%)

ANCHE FORD E PEUGEOT CONTRO IL PESO RIDOTTO

# L'Alfa guida il fronte dei no

**L**a questione del peso trova gli addetti ai lavori discordi, e non poteva essere altrimenti visto che ciascuno tira l'acqua al suo mulino. Non è difficile, quindi, prevedere una grande discussione sull'argomento in sede di Commissione Costruttori. Ecco cosa hanno dichiara-

**A sinistra, Roberto Ravaglia posa insieme ai meccanici della CiBiEmme che hanno assistito la sua 318i e al responsabile dell'attività sportiva di Bmw Italia Grano, subito dopo la conclusione della gara del Mugello, che gli ha dato il settimo titolo nel Turismo. A lato, l'ingegnere Cadringer della Fla. Sotto, la Ford Mondeo: ha cominciato a vincere passando da trazione posteriore in anteriore**

rato al proposito alcuni team manager.

**Giorgio Pianta**, responsabile Alfa Corse. «Non vedo i presupposti per operare una revisione dei pesi. Tutti i Costruttori hanno già varato i programmi per il '94 e una simile modifica regolamentare costringerebbe molti a rivederli.

*Noi stessi abbiamo pianificato l'ingresso nel campionato britannico, ma nel caso la Bmw beneficiasse dell'abbuono di 50 kg potremmo ripensarci. Per noi l'obiettivo è lo stesso che ci eravamo prefissi nel Dtm: vincere. Non avrebbe senso andare là per perdere, né siamo*

*interessati all'eventuale riduzione di peso per le trazioni integrali, perché, al momento, la nostra 155 Ts manterrà la trazione anteriore. Di modifica dei pesi si potrà parlare per il '95, quando entrerà in vigore la norma dei 25 mila esemplari necessari per l'omologazione».*

**Dieter Basche**, capo Audi Sport. «Bisogna ammettere che la Bmw ha sofferto non poco per il peso supplementare impostole dal regolamento. L'Audi è disposta a votare a favore di un'eventuale riduzione dell'handicap per le trazioni posteriori, a patto che esso riguardi anche i modelli a quattro ruote motrici, perché le nostre 80 Quattro hanno dimostrato di non poter competere con le "tutto avanti". Una differenza di 100 kg su una potenza massima inferiore ai 300 cv è eccessiva».

**Karsten Engel**, coordinatore attività sportiva internazionale Bmw Motorsport. «Dall'inizio della stagione sosteniamo che la differenza di peso imposta dai regolamenti è squilibrata ed è un handicap non indifferente per le nostre vetture. Purtroppo i fatti ci hanno dato ragione e se la 318i ha ottenuto numerosi successi è dipeso dal fatto che abbiamo affrontato la stagione più preparati degli altri. Ci hanno già vietato l'uso dell'Abs, non capisco questo accanirsi contro le Bmw. Mi auguro che per l'anno prossimo si riveda la situazione: 50 kg sarebbero una scelta più equilibrata».

**Andy Rouse**, manager e pilota del team Ford



foto grafie ACTION





Mondeo. «So bene che preparare una vettura D2 a trazione posteriore non è facile e che i 100 kg influiscono molto sulle prestazioni. Noi ci abbiamo provato all'inizio della stagione, poi di fronte all'impossibilità di essere competitivi, abbiamo compiuto marcia indietro passando alla configurazione "tutto avanti". È stata una decisione non facile, che ci ha richiesto un sacco di lavoro e di spese, per cui ora non accetto che mi si proponga di condonare 50 kg alle trazioni posteriori. Se alla Bmw si ritengono han-

dicappati, che facciano anche loro una trazione anteriore».

**Claudio Berro**, direttore sportivo Peugeot Italia. «In tutta onestà credo veramente che le Bmw siano un po' penalizzate dai 100 kg in più. Se si impegneranno ad usare ancora la 318i nel '94 credo che si dovrebbe concedere la possibilità di dimagrire di 50 kg. Ma siccome è ormai certo che faranno scendere in pista una versione evoluzione, allora si dovrà lasciare tutto com'è. Darle due possibilità sarebbe un po' troppo...». ■



ACTION



BMW E ALFA PREPARANO IL '94

## Evoluzioni per un anno solamente

**D**al primo gennaio 1995 si cambia rotta: per correre in D2 una vettura dovrà essere prodotta in almeno 25.000 esemplari l'anno, anziché in 2.500. E una svolta radicale, voluta dall'ingegner Cadringer «La norma — precisa il tecnico della Fia — riguarda solo le linee esterne della carrozzeria. Il motivo che ci ha spinti ad agire in questo senso è stata la volontà di impedire lo snaturamento delle competizioni Turismo con l'avvento delle versioni evoluzione. Per i grandi Costruttori sarebbe fin troppo facile produrre una piccola serie con caratteristiche spiccatamente sportive, con l'obiettivo di migliorare l'aerodinamica del modello base». In pratica, spariranno le versioni sportiveggianti delle berline e le Case dovranno adattare alle competizioni i modelli più popolari. Ad esempio, Nissan e Peugeot non potranno più far scendere in pista gli allestimenti Gt e Mi16 di Primera e

405; sarà la fine anche per le appendici aerodinamiche e le berline da corsa somiglieranno ancora di più a quelle da famiglia. Una scelta ben precisa, e anche paradossale, da parte della Fia che di fronte all'inatteso successo della D2 vuole che essa resti distante anni luce dalla F.1. Nel '94, comunque, i più intraprendenti spariranno le ultime cartucce. Per una sola stagione Bmw e Alfa faranno scendere in pista le versioni evoluzione della 318i e della 155 Ts. La berlina bavarese avrà un nuovo propulsore 4 cilindri, derivato dal 6 in linea della 320i che equipaggerà una piccola serie che potrebbe riprendere il successo della 320is; la Casa milanese, invece, commercializzerà una versione Ts D2 della 155, con lo spoiler posteriore della 33 16V, offerto come optional. I test con questa appendice aerodinamica hanno dato ottimi risultati, migliorando l'aerodinamica e tenuta di strada. ■



**A lato, l'Alfa Romeo 155 Ts di Tarquini: per il '94 la Casa del Biscione ha in preparazione una versione speciale della vettura, dotata di spoiler posteriore. Nell'altra pagina, due Peugeot 405 Mi 16 mentre «ballano» sui cordoli di Monza, durante il Challenge Internazionale Fia. Sotto, la 80 Quattro con cui il tedesco Biela, qui alla guida, ha conquistato il campionato francese: come la Bmw, anche l'Audi a 4 ruote motrici ha un peso di 1050 kg**

ORSI



ACTION

IL CARBURANTE SENZA PIOMBO NELLE CORSE

## Un titolo color... verde

**P**er la seconda volta in tre anni la Bmw e l'Agip hanno dimostrato che si può vincere il campionato SuperTurismo utilizzando un prodotto ecologico, la benzina verde, dando quindi all'impegno sportivo anche il senso della sperimentazione. La scelta della Bmw di impiegare carburante senza piombo prodotto dall'Agip è semplice: tutti i modelli della Casa bavarese sono forniti di primo equipaggiamento con la marmitta catalitica; tale dispositivo, opportunamente modificato per le esigenze corsaiole, è mantenuto

anche sulle 318i che hanno affrontato con successo il SuperTurismo '93, come era già accaduto nel '91 con la M3 Sport Evolution, vincitrice del titolo tricolore. Bruno Chiazzaro, tecnico della CiBiEmme Engineering, team che ha seguito la Bmw 318i ufficiale di Roberto Ravaglia nel campionato '93, descrive gli aspetti tecnici dell'uso di benzina senza piombo nelle competizioni. «La nostra partnership con la Agip è iniziata nel '91, quando la Bmw decise di utilizzare la marmitta catalitica anche per le vetture da corsa. Da allora i progressi

sono stati interessanti e oggi le performances ottenute con l'uso di carburante senza piombo sono paragonabili a quelle con la benzina super. La perdita di potenza è inevitabile, ma si tratta di valori bassissimi, praticamente impercettibili. Il carburante verde che l'Agip ci mette a disposizione è normalmente in commercio, non si tratta quindi di un prodotto speciale anche se le sue specifiche tecniche sono logicamente adattate per un utilizzo nelle condizioni estreme della competizione, quindi per motori ad elevate prestazioni».

## LA CONFERMA

**L'Agip** ha sviluppato la sua benzina ecologica che è utilizzabile anche senza catalizzatore. Ecco perché...

**ALESSANDRO COLLINA**

**L'**automobilista italiano in genere è considerato persona attenta alle problematiche legate alla sua automobile: tuttavia non tutti gli utenti sanno che su un certo tipo di vetture, anche se non munite di marmitta catalitica, si può usare benzina verde al posto della super con piombo, senza procurare inconvenienti al motore e non penalizzando le prestazioni. Detto questo i vantaggi, invece, immediati sono due: un minore inquinamento ai gas di scarico a favore della comunità e dall'altro un risparmio di 85 lire al litro sul prezzo del carburante, tutto a favore del proprio portafoglio. Terzo motivo, non secondario, è legato al tipo di benzina verde che viene opportunamente additivata con componenti che oltre a favorire la combustione con emissioni meno dannose, proteggono nel contempo il motore, riducono l'usura dello stesso e di conseguenza riducono i consumi di carburante.

**ADDITIVI.** La benzina verde dell'Agip per esempio, che si chiama «Eurosuper Agip», senza piombo ripetiamo, ha come additivo l'«Sdx», una sostanza che mantiene pulito il motore (in particolare le parti dell'alimentazione, le valvole di aspirazione), evitando la formazione di depositi con conseguente migliore funzionamento del motore, più rapidi

avviamenti, riduzione dei consumi e migliore sfruttamento della potenza.

**MTBE.** Nell'Eurosuper Agip c'è anche l'Mtbe additivo che ha la funzione antidetonante (la stessa del piombo), elevando il numero di ottano, è un elemento che evita il battito in testa; contiene ossigeno pertanto migliora la combustione avendo così allo scarico minore ossido di carbonio. Quali sono le vetture che possono usare benzina verde? Tutte quelle prodotte dal 1989 in poi sicuramente, ma anche alcune più anziane d'età. Per essere più tranquilli, conviene consultare ai distributori Agip gli elenchi completi riportanti le auto (senza marmitta catalitica naturalmente), abilitate ad usare benzina senza piombo. E sono tante! Concludendo: stesse prestazioni, migliore resa e più lunga vita del motore con conseguente minore costo di manutenzione, minore inquinamento e nello stesso tempo risparmio sul costo del carburante. Lo sviluppo della benzina verde è stato possibile anche grazie all'esperienza accumulata negli ultimi anni di corse: la Casa del cane a sei zampe ha investito molto nell'impiego agonistico raccogliendo anche traguardi importanti non solo sportivi ma industriali che ora permettono di essere sfruttati anche dagli automobilisti comuni.



ORSI



## **LA PROVA** **PEUGEOT 306 S16**

# Scatto felino

La Casa del Leone completa la gamma della sua media con una briosa due litri. La guida è piacevole anche grazie all'assetto che è stato irrigidito

---

**Prezzo:** lire 31.000.000 (indicativo);

---

**Cilindrata:** 1998 cc

---

**Potenza max:** 155 cv; **Velocità max:** 215 kmh

---

**PRO** tenuta di strada, prestazioni, maneggevolezza

---

**CONTRO** assenza del dispositivo di ricircolo dell'aria

---

**CARLO MASSAGRANDE**

**A**NNECY — Per la Peugeot 306, la sportiva al top di gamma si chiama S16, l'avevamo già vista al salone di Ginevra, finalmente è arrivato il momento di provarla, in anticipo sull'inizio della commercializzazione fissato per l'inizio dell'anno prossimo, dopo il battesimo italiano previsto per il Motor Show di Bologna. Ormai la gamma della 306 è quasi completa: nata nel febbraio di quest'anno, dispone già di modelli 3 e 5 porte benzina e diesel, con cambio automatico e ora anche sportive perché anche la 306 Xsi, anch'essa provata in terra di Francia seppur più morbida rispetto alla S16, dispone di una coppia di poco inferiore ma con il picco massimo ad un regime più basso. Entrambe queste vetture sono spinte da motori due litri, quattro cilindri, ma con due valvole per cilindro per la Xsi e con 4 valvole per cilindro per la S16. Si tratta di propulsori giovani ma già sperimentati dal luglio 1993 sulle Peugeot 405 e sulla Citroën Zx 16V. Tornando alla 306 S16 va detto che su questo motore è stato installato il dispositivo per aspirazione a caratteristiche acustiche variabili (Acav) già utilizzato anche in gara, con la 405 M 16, una soluzione che ha la funzione di migliorare il riempimento delle camere di combustione utilizzando tubi appunto di aspirazione di varia lunghezza e sezione, l'iniezione è sequenziale con una bobina per ogni cilindro e le punterie idrauliche consentono il recupero automatico del gioco. Il raffreddamento in-



**ESTERNO.** Il frontale della 306 S16 è caratterizzato dai fari supplementari posti in basso

**INTERNO.** La posizione di guida è adatta anche ai lunghi viaggi

**CARROZZERIA.** Questa versione è disponibile solo a tre porte



HA 100 CV E VA GUIDATA SEMPRE SU DI GIRI

## E la 106 diventa Rallye

ANNECY — La versione Rallye è un classico irrinunciabile per la Casa del Leone nel modello più piccolo della produzione. Chiuso il ciclo della 205, ora l'allestimento Rallye passa sulla 106 (nella foto sopra). Questa versione è la più pepata della piccola francese: dispone del motore di 1294 cc, a due valvole per cilindro, ora alimentato da un'iniezione elettronica Marelli. Con un peso contenuto in 810 kg la 106 Rallye denuncia fin da subito

le proprie velleità sportive, inoltre chi è intenzionato a portare in gara la piccola bomba francese (che sarà omolata in Gr.N e Gr.A) può ottenere una versione alleggerita, sulla quale in fase di assemblaggio non vengono installati alcuni materiali insonorizzanti. Il colpo d'occhio di questa vettura è da auto grintosa e giovanile. Tre sono i colori disponibili: bianco, rosso e nero, inoltre su tutti vengono poi dipinte le caratteristiche strisce della Peugeot

Sport con i relativi loghi. L'interno conferma le aspettative: i sedili sono avvolgenti di colore nero con motivi rossi, le cinture di sicurezza sono anch'esse rosse. Il servosterzo su di un'auto del genere non è disponibile, mentre il sistema di antibloccaggio dei freni è optional. Il comportamento su strada è quello di una piccola sportiva grintosa, che come tale ha sempre bisogno di essere guidata con il motore su di giri. ■

fine avviene con uno scambiatore olio/acqua. Come accade per tutti i motori multivalvole anche sulla S16 bisogna tenere il motore su di giri per disporre di elevati valori di potenza e di coppia, ma a quel punto il motore diventa abbastanza rumoroso. Con il sistema «Acav» si riesce comunque a disporre di una buona coppia anche in basso. La migliore dote è comunque rappresentata dalla tenuta di strada, una caratteristica ormai abituale per le Peugeot in genere. La S16, e pure in misura minore la Xsi, è stata notevolmente irrigidita, ma nonostante ciò rimane sufficientemente morbida. Il cambio, buono negli innesti nell'uso normale, diventa più duro nei veloci cambi di marcia. La vettura ci è parsa confortevole,

grazie anche agli ottimi sedili anteriori dall'efficace contenimento, e consente trasferite anche lunghe senza affaticamento. Le reazioni dello sterzo risultano percepibili in ogni condizione anche se la 306 è dotata di servosterzo di serie. La frenata ci è parsa sicura, l'impianto dispone dell'Abs di serie e ha quattro o freni a disco. Un piccolo appunto bisogna però muoverlo: i tecnici Peugeot avrebbero potuto, almeno in queste versioni al top di gamma, adottare il sistema di ricircolo dell'aria che viene fornito solo con l'impianto di aria condizionata. Passando ad un importante argomento di sicurezza, segnaliamo che in casa Peugeot non si parla ancora di Air-bag né di pretensionatori, almeno per la nuova gam-

ma 306. I responsabili del Gruppo sono stati espliciti: «Non siamo ancora pronti, ma quando usciremo non sarà soltanto una operazione di marketing ma disporremo di un prodotto di massima affidabilità». Chi vuol intendere, intenda. Il prezzo della Peugeot 306 S16 ufficialmente non è stato ancora fissato ma dovrebbe essere attorno ai 31 milioni di lire. Di serie comprende diverse voci interessanti, quali Abs, sedile conducente regolabile in altezza e nell'appoggio lombare, servosterzo, volante sportivo, alzacristalli con comando sequenziale lato guida, fendinebbia, indicatore della temperatura esterna, proiettori a doppia parabola, sedile posteriore abbattibile separatamente. ■

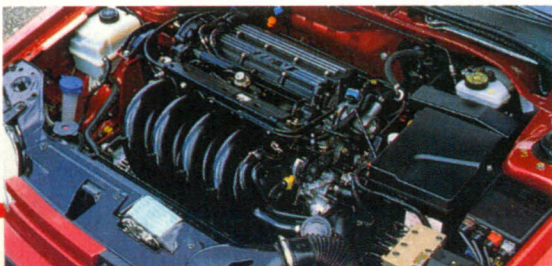
### La scheda TECNICA

Peugeot 306

■ S16

#### Motore

anteriore, trasversale inclinato di 30 gradi verso l'abitacolo, 4 cilindri; cilindrata 1998 cc; alesaggio × corsa 86 × 86 mm; rapporto di compressione 10,4:1; alimentazione a iniezione sequenziale Bosch Mp 3.2; distribuzione a doppio albero a camme in testa; accensione statica con una bobina per ogni cilindro; potenza massima 155 cv a 6500 giri; coppia massima 19 kgm a 3500 giri.



#### Trasmissione

trazione anteriore; cambio manuale a cinque rapporti; frizione monodisco a secco.

#### Autotelaio

scocca autoportante; sospensioni a ruote indipendenti, anteriori di tipo Mc Pherson e posteriori a bracci tirati, con tamponi a durezza differenziata; freni a disco sulle quattro ruote anteriormente autoventilanti, servofreno, Abs; sterzo a pignone e cremagliera servoassistito; ruote 6J × 15 pollici in lega leggera; pneumatici 195/55 R 15V.

#### Dimensioni e peso

lunghezza 3995 mm; larghezza 1692 mm; altezza 1365 mm; passo 2580 mm; carreggiata anteriore 1464 mm, posteriore 1439 mm; volume bagagliaio da 338 a 637 litri; serbatoio carburante 60 litri, peso 1250 kg.

#### Prestazioni e consumo

velocità massima 215 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh 8"4; consumo a 120 kmh 12,8 km/litro.

**LA NOVITÀ**  
**VW GOLF ECOMATIC**

# Marcia ecologica

Su questa vettura il motore si spegne ogni volta che si toglie per circa cinque secondi il piede dall'acceleratore. Così si riducono consumo e inquinamento.

**Prezzo:** lire 25.500.000 (indicativo); **Cilindrata:** 1896 cc

**Potenza max:** 64 cv; **Velocità max:** 156 kmh

**PRO** economia d'esercizio

**CONTRO** prestazioni ridotte, prezzo elevato

**CARLO MASSAGRANDE**

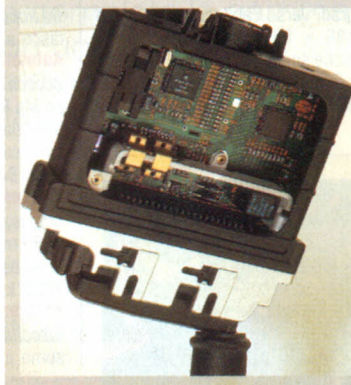
**H**ANNOVER — È inusuale lasciarsi trasportare dall'auto a motore spento nel silenzio rotto solamente dal rumore dovuto al rotolamento dei pneumatici o dal fruscio dell'aria che lambisce la vettura o, purtroppo, accompagnati dal frastuono di un centro cittadino di un'ora di punta! Questo è il modo di viaggiare che talvolta propone la Volkswagen con la Golf Ecomatic, una vettura che spegne automaticamente il motore quando il suo funzionamento non è indispensabile. Il risultato è duplice: un notevole risparmio di carburante, da un lato, e dall'altro, conseguenza più importante, un minore inquinamento atmosferico. Per potere rendere la Ecomatic funzionante, si è resa necessaria l'applicazione di una raffinata tecnologia. Quando il guidatore toglie il piede dall'acceleratore (per circa cinque secondi) un automatismo disinserisce il motore e l'auto procede per inerzia. Davanti al semaforo rosso il motore è già spento in sosta, pronto a riaccendersi non appena il guidatore, alla luce verde, preme sull'acceleratore e il cambio è in prima la vettura riparte. Non esiste più il pedale della frizione perché questa viene gestita automaticamente da una centralina elettronica e il passaggio da una marcia all'altra avviene come su di un cambio automatico. Si può pensare che, con lo spegnimento del motore, varie funzioni ad esso collegate possano essere condizionate dal fatto che non si genera corrente. Luci, stop, ventola di raffreddamento, lunotto termico, radio e altri dispositivi a gestione elettrica continuano invece a funzionare

regolarmente; tutto ciò grazie a una batteria e un generatore più potenti e ad una seconda batteria con funzione ausiliaria per gli avviamenti durante la marcia. In teoria la Golf Ecomatic potrebbe funzionare per nove ore a motore spento con proiettori accesi. E il servosterzo e il servofreno che funzionano a depressione, quindi con il motore acceso? Per il servosterzo si è ricorsi ad un azionamento elettrico e per il servofreno di una pompa elettrica. Inoltre sulla Golf Ecomatic esiste una pompa elettrica supplementare per il liquido di raffreddamento con scambiatore che funziona anche a motore fermo. Nelle discese, si sa, è indispensabile il freno motore: un co-

mando a pulsante sulla leva di comando del tergicristallo dietro al volante, permette di mantenere il motore costantemente in funzione. Dopo l'avviamento il motore non viene disinserito fino a quando il liquido di raffreddamento non è alla temperatura di esercizio. Afferrando la leva del cambio e inserendo la retromarcia, il motore si avvia di nuovo e non si ferma fino al completamento della manovra di parcheggio. Quali i risultati? Riduzione del consumo carburante del 22% e, in valori superiori, dei gas inquinanti con una diminuzione del tempo di funzionamento del motore pari a un 60% secondo le prove della Casa (il che ci sembra tanto). ■

IL MOTORE SPENTO CREA UN RITARDO

## Ma dimentichiamoci la partenza... sprint



Una vettura del genere è importante perché combatte l'inquinamento atmosferico e andrebbe quindi agevolato l'acquirente, soprattutto nel caso dei privati, almeno con sgravi fiscali: una cosa che, purtroppo, difficilmente potrà accadere nel nostro Paese. La Golf Ecomatic ha un prezzo superiore rispetto al corrispondente modello normale di circa

un 10%, accelera in un tempo di poco maggiore, ma permette il recupero della spesa d'acquisto sostenuta con un notevole risparmio di carburante, calcolato nei percorsi cittadini in 2,1 litri di gasolio ogni 100 km. Quindi stante l'attuale legislazione, più che per il privato, la Golf Ecomatic è adatta nel parco vetture di Aziende che operino pre-

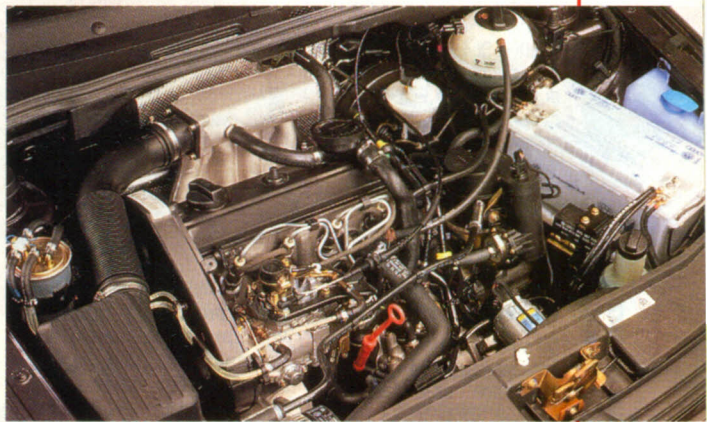


**ESTERNO.** Da fuori la Golf Ecomatic è del tutto uguale ai modelli di tipo normale. L'unico elemento di distinzione è la scritta posta in basso a destra sul portellone.

**MOTORE.** La gestione del propulsore è affidata a una centralina che controlla anche il funzionamento della frizione.



## La scheda TECNICA



## Solo per la diesel

In Italia la versione Ecomatic della Golf sarà disponibile soltanto sul modello spinto dal motore Diesel aspirato. Il sistema che spegne il motore ogni volta che si toglie il piede dall'acceleratore consente di ottenere un risparmio medio nel consumo di gasolio di 2,1 litri ogni cento km.

**Motore**  
anteriore trasversale, quattro cilindri in linea diesel aspirato; cilindrata 1896 cc; alesaggio × corsa 79,5 × 95,5 mm; rapporto di compressione 22,5:1; alimentazione a iniezione; distribuzione monoalbero a camme; potenza massima 64 cv a 4400 giri; coppia massima 12,6 kgm a 2000 giri

**Trasmissione**  
trazione anteriore; cambio manuale a cinque rapporti; frizione monoalbero a secco

**Autotelaio**  
scocca autoportante; sospensioni anteriormente a montanti triangolari trasversali posteriormente con assale a bracci collegati;

freni a disco anteriormente e a tamburo posteriormente con servofreno e correttore di frenata; sterzo a cremagliera; ruote 6 J × 14 pollici; pneumatici 185/60 R14

**Dimensioni e peso**  
lunghezza 4020 mm; larghezza 1696 mm; altezza 1425 mm; passo 2475 mm; carreggiata anteriore 1478 mm, posteriore 1462 mm; volume bagagliaio da 330 litri a 1162 litri; serbatoio carburante 55 litri; peso 1085 kg.

**Prestazioni e consumo**  
velocità massima 156 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh 18"0; consumo a 120 kmh 16,6 km/litro.

valentemente in città o nelle zone suburbane e che privilegino, al risparmio relativo, il rispetto dell'ambiente. E la guida? Quando il motore si spegne automaticamente e si procede per inerzia, la prima cosa che si pensa è che si sta risparmiando. Ai semafori, al verde si è purtroppo sempre in leggeroritardo (cioè è dovuto al tempo di accensione del motore), rispetto agli altri veicoli che ci circondano. Nelle discese non bisogna assolutamente «risparmiare» sul consumo: il freno motore è indispensabile per la nostra

sicurezza, quindi si deve avere l'avvertenza di accendere il motore (tramite l'apposito pulsante). Nella circolazione fuori città ci si potrebbe trovare in curva senza la possibilità di intervenire col motore sulla traiettoria perché dopo cinque secondi senza gas il motore si spegne. In definitiva l'utilizzo della Golf in «Ecomatic» va deciso a seconda delle condizioni delle strade. In Italia arriverà a fine anno nella versione 5 porte con il solo motore diesel 1896 cc da 64 cavalli nelle due versioni CL e GL. ■

## Fiat Tipo la straniera più venduta in Brasile

Dopo soli tre mesi dal suo lancio sul mercato brasiliano avvenuto a Rio de Janeiro, la Fiat Tipo ha già conquistato il primato nelle vendite fra le vetture straniere importate nel paese sudamericano. La Fiat, grazie al grande successo riscosso dalla «Unona» — così è stata battezzata dai brasiliani — consolida così con oltre il 24% delle vendite globali la sua seconda posizione sul mercato brasiliano. L'importazione della Tipo da parte della Fiat brasiliana rappresenta un importante traguardo che le consente di colmare la grave lacuna nella gamma prodotta nella fabbrica di Belo Horizonte, di una vettura media. Va poi aggiunto che ciò permette di sondare il mercato sull'eventuale possibilità di realizzare sul posto la vettura (già viene costruita la Tempra che utilizza la medesima piattaforma). Tutto questo consentirebbe inoltre alla multinazionale italiana di utilizzare anche al ritorno le navi che portano in Italia i Fiorino e i motori diesel costruiti in Sudamerica, con un notevole risparmio sui costi di trasporto. La Fiat ha annunciato che se tale successo dovesse confermarsi, nel giro di 5 o 6 mesi potrebbe cominciare la produzione oltre oceano.

## In Giappone produzione in netto calo

Un mese di settembre decisamente negativo per la produzione delle quattro ruote in Giappone. La crisi che colpisce il mercato dell'auto, quindi, non si fa sentire solo dalle nostre parti, infatti nel Paese del Sol Levante il mese di settembre ha registrato un meno 12% nella produzione di veicoli. È questa la dodicesima caduta mensile consecutiva, segno negativo che ha riportato la produzione ai livelli del 1984. Per il Giappone momentaneamente vie di uscita da questa crisi sembrano non essercene se non cercano sbocchi verso altre frontiere (come la Cina) o accordi di collaborazione con altre Case, consentendo così alle aziende di essere più flessibili e di conseguenza in grado di rispondere con maggiore prontezza alle nuove esigenze richieste dal mercato.

La Lexus Ls300 è spinta da un motore di 2997 cc, capace di 212 cv, che la spinge a 230 kmh. il Cx è di 0,31



LA MATITA DI GIUGIARO PER LA TOYOTA TOP

# Categoria Lexus

Il nome Lexus alla maggioranza degli automobilisti italiani, al di là della evidente assonanza con la parola latina *luxus*, non dice sicuramente molto. Per gli americani la situazione è invece ben diversa: la Lexus, nome scelto dalla Toyota per il proprio top produttivo, rappresenta infatti il sogno automobilistico dei guidatori di oltre oceano. Sul nostro mercato pochi mesi fa era arrivata la Ls 400, ora la Lexus raddoppia con la Ls300. Chi pensa che si tratta di una versione con motore a tre litri che viene affiancata a quella di 4000 cc si sbaglia: le carrozzerie, entrambe berlina tre volumi, sono assai diverse. La nuova arrivata propone infatti linee più filanti già a partire dal muso, che ha una sagoma più a cuneo, ugualmente i vetri anteriore e posteriore dell'abitacolo hanno un andamento più spiovente. Questo risultato stilistico è frutto dell'ingegno italiano, per la precisione dell'Italdesign di Giorgetto Giugiaro. Per quel che riguarda l'aspetto qualitativo della vettura, non va dimenticato che la Lexus viene costruita nello stabilimento di Taha-

ra, un'unità costruttiva al vertice tecnologico nel panorama produttivo del Sol Levante. Sempre a proposito di contenuti tecnici, va detto che un grande lavoro è stato fatto per ottenere ottimi standard di confort. L'impiego di parecchio materiale insonorizzante sulla

Lexus Ls300 si paga però con un peso a vuoto di 1680 kg. Per garantire poi un buon confort di marcia anche alle alte velocità è stata prestata molta attenzione all'accoppiamento delle varie parti della carrozzeria per evitare i fastidiosi fruscii aerodinamici. Sul fronte del

contenimento delle vibrazioni, troviamo nel motore sei cilindri tre litri, che è su sette supporti, l'applicazione di dodici contrappesi. Inoltre per evitare la trasmissione delle vibrazioni lungo la carrozzeria si è fatto un largo uso di lamiera multistrato: vengono accoppiati due fo-

NUOVE PROPOSTE RENAULT NELLE PICCOLE

## La Clio diventa Rti

Il segmento delle piccole rappresenta in Italia il 40% della quota totale di mercato e la concorrenza fra le Case automobilistiche si fa sempre più agguerrita. La Renault, per mantenere la leadership fra gli importatori in questo mercato ha introdotto una nuova versione della Clio denominata Rti (nella foto, sotto) e arricchito la dotazione di serie della Clio Fidji e della Twingo senza alcun aumento di prezzo. La nuova Clio Rti va a sostituire la duplice offerta precedente rappresentata dalla Rt e dalla Limited delle quali mantiene le medesime motorizzazioni (1,2, 1,4 litri benzina e 1,9 Diesel). La nuova Rti, che rappresenta l'alto di gamma Renault nel segmento delle piccole, seppure posta in vendita ad un prezzo di 200.000 lire inferiore a quello della Limited ha un equipaggiamento di serie di elevato livello. Sono previste inoltre versioni «Aria» (dotate cioè di condizionatore), con servosterzo oppure con Abs per la motorizzazione a partire da 1400 cc. La nuova Clio Rti che nella versione base (1,2 litri 3 porte) costa 16.900.000 lire sarà proposta anche in una nuova tinta verde Irlanda.





GAMMA ARRICCHITA ANCHE CON LA 2.0 ES

## Accord briosa col motore 2.3

**L**a Honda ha arricchito la gamma Accord con due nuove versioni: si tratta della 2.0i Es e della 2.3i Sr. Quest'ultima (nella foto, sotto) presenta la novità più importante, infatti è equipaggiata con un nuovo propulsore da 2.3 litri a 16 valvole con iniezione elettronica Honda. Tale motore è in grado di sviluppare una potenza massima di 158 cv a 5800 giri e consente alla nuova Accord Sr di raggiungere 216 kmh con un'accelerazione da 0 a 100 kmh di 8,3 secondi, regalandole con queste prestazioni un tocco

di sportività, pur mantenendo inalterata l'eleganza. Di serie viene offerto il massimo per quanto riguarda l'equipaggiamento: servosterzo, tetto apribile elettricamente, aria condizionata, interni in pelle, Abs e Air-bag. Il prezzo della Accord 2.3i Sr (esclusa imposta straordinaria) è di 44.250.000 lire. Per quanto riguarda la Accord 2.0i Es, questa mantiene la medesima motorizzazione da 2.0 litri che equipaggia le versioni S e Ls, ma oltre a quanto di serie queste due già offrono, la nuova Accord Es è dotata

di aria condizionata, inserti in radica e di un particolare sistema di chiusura automatica dei finestrini e del tetto apribile qualora dopo la chiusura della vettura questi dovessero rimanere aperti. A completamento di quanto già equipaggia tutte le versioni Accord in merito alla sicurezza, la nuova Es è dotata di serie anche di Abs e Air-bag. Il suo prezzo chiavi in mano è di 39.300.000 lire. Da segnalare infine che la gamma della nuova Accord è la prima vettura Honda a essere realizzata completamente in Gran Bretagna.



gli con in mezzo uno spessore di 0,05 mm di resina impregnata con polvere metallica per renderla stabile. La filosofia della Lexus Ls300 è totalmente indirizzata verso il confort, un'ulteriore conferma viene dalla scelta della trasmissione automatica, a quattro rapporti più overdri-

ve. Un'occhiata infine va data alla prestazioni: il motore di 2997 cc eroga 212 cv a 5800 giri. La velocità massima è di 230 kmh mentre, nell'accelerazione da 0 a 100 kmh in 8"8 i 1680 kg della vettura fanno sentire il loro... peso. Il prezzo su strada, full optional, è di 99.389.000 lire.



## L'Elba monta nuovi motori

Forte di un incremento di vendite del 64,8% registrato nei primi otto mesi di quest'anno, l'Innocenti lancia una nuova gamma dell'Elba. Il rinnovamento sta nell'adozione di due nuovi motori a benzina, uno di 1,4 litri capace di 68 cv, e l'altro di 1600 cc, con 76 cv. Entrambi i propulsori sono dotati di un'iniezione che ha migliorato l'elasticità. Vi sono poi novità anche nella trasmissione: è stato infatti adottato un nuovo cambio con sincronizzazione sdoppiata sugli alberi primario e secondario per migliorare manovrabilità e precisione. I prezzi partono da 14.645.000 lire chiavi in mano.

CON LA CURA RADICALE DI HÖRMANN

## Uno Turbo a 225 kmh

Anche se la carriera commerciale della Uno Turbo, con l'arrivo della Punto Gt, è avviata alla conclusione, la piccola bomba torinese continua ad essere al centro dei desideri di tanti automobilisti. Così Hörmann ha messo a punto recentemente una serie di kit. Con una spesa di circa 9 milioni di lire sulla Uno Turbo vengono montati un turbocompressore speciale, pistoni Mahle forgiati, bielle speciali, intercooler maggiorato, un sistema di controllo elettronico della pressione di sovralimentazione e uno scarico speciale. Tutto ciò fa salire la potenza a 173 cv, con una velocità massima di 225 kmh. La Hörmann ha

messo a punto kit-motore meno costosi e anche modifiche estetiche, come nella vettura della foto, che riguardano gli scudi anteriore e posteriore, i cerchi. Infine

è possibile fare un assetto più basso di 5 cm al prezzo di circa un milione e mezzo. Il numero di telefono di Hörmann è 0049-8364-8071.





## BANCO PROVA

Impegnato da un decennio nell'allestimento delle Lancia Baggio della **Raceday** svela i segreti del successo

### MARISA IMBROGNO

**H**a dieci anni ma non li dimostra. Anche se di esperienza sulle spalle ne ha già tanta, l'entusiasmo e la voglia di fare sono ancora quelle di un bambino alle prime esperienze di vita. Stiamo parlando della Raceday che, da anni, prepara con successo le Lancia da rally e ha schierato Paola De Martini nel Trofeo terra, Orioli e Braghieri nel Promozione e molti piloti nella Coppa Italia. In particolare al Rally delle Alpi Orientali la Raceday ha fatto l'en-plein. Infatti i suoi piloti hanno vinto tutto o quasi: Claudio De Cecco, già detentore dal Rally della Carnia del titolo della 4. zona, ha dominato tutte le 8 speciali, a Luca Vicario è andata la piazza d'onore e infine Vignaduzzo, alla cui vettura la Raceday ha fornito un supporto tecnico, si è classificato al quarto posto.

— *C'è un segreto nella preparazione delle vostre Delta? Studiate accorgimenti particolari a seconda del tipo di gara?*  
«Nel caso di competizioni abbastanza brevi, come appunto i rally Coppa Italia — spiega Piero Baggio, responsabile della Raceday — nei quali corrono piloti che non sono professionisti, occorre che le vetture siano facili da guidare. Per raggiungere questo scopo curiamo non tanto i motori, che ormai sono tutti a ottimi livelli sia di potenza che di utilizzazione, quanto piuttosto personalizziamo l'assetto e scegliamo con cura le gomme. Questo è molto importante poiché un pilota che corre poco ha bisogno di sentirsi, il più velocemente possibile, "la macchina in mano", come si dice nel gergo ral-

listico, proprio per esprimersi ai massimi livelli. D'altra parte le gare di Coppa, come il promozionale ad esempio, sono combattutissime, con piloti che, soprattutto nelle corse di casa, sono molto agguerriti».

— *Quali sono quindi «gli arcani» delle vostre Lancia?*

«Per la Coppa Italia a livello di gomme usiamo quelle alte 625 mm invece delle 650, proprio perché questa scelta permette al pilota di avere più sensibilità di guida. Inoltre usiamo diversi tipi di molle, di ammortizzatori, lavoriamo molto sulle barre, sia anteriore che posteriore, proprio per adattare maggiormente le vetture alle caratteristiche del pilota. Per il resto la preparazione è uguale a quella delle auto da mondiale».

— *Quali sono i vostri avversari più temibili?*

«Le Ford stanno sicuramente vivendo un momento molto felice. Quelle di Gruppo N dettano legge, mentre nel Gruppo A le Lancia rimangono le più affidabili».

**«Personalizzare l'assetto, usare gomme basse serve a sentire di più l'auto. Il resto spetta però al pilota»**



**Vicario, 2. nel Friuli con la Lancia Delta preparata dalla Raceday**

**Claudio De Cecco, a fianco su Lancia Delta Hf, già detentore del titolo di Coppa Italia 4. zona, ha vinto il Rally Alpi Orientali. Luca Zonca, in alto nell'altra pagina su Ford Escort, ha ottenuto il successo al Team '971, ma Giorgio Dissegna, sotto su Lancia Delta, con il 2. posto ha conquistato il titolo di 1. zona**



RALLY 1. SERIE □ IL FRIULI CONFERMA

# A oriente c'è De Cecco

UDINE — Il grande Eduino De Filippo diceva: « gli esami non finiscono mai ». Udine e dintorni sono stati sede d'esame in occasione del rally delle Alpi Orientali, prova di Coppa Italia, vinta da De Cecco. Ecco dunque i candidati di questa prova d'esame: Udine, intesa come città; la Scuderia Friuli, intesa come organizzatrice; l'Automobile Club cittadino che tanto ci teneva a restituire celebrità a un appuntamento sospeso tra mille polemiche nel '78 quando vinse la coppia Carello-Perissinot. Ma i candidati non sono terminati: De Cecco, Vicario e Cappellari sostenevano anche loro il proprio esame. Ci siamo quasi, mancano alcuni outsider. Li abbiamo chiamati così, anziché privatisti, ma il termine calza. Adesso vediamo come è andata. Il dato sportivo consegna alle cronache un successo a dir poco limpido di Claudio De Cecco e Giorgio Sincerotto davanti a Luca Vicario che proprio sul finire della stagione ha trovato voglia, tempo e sponsor per dire che c'è ancora e che nel '94 ha intenzione di essere più assiduo. Luca Vicario ha limitato ad un minuto il distacco finale da De Cecco, dominatore di tutte le prove speciali. Solo alla settima ha concesso qualcosa a Vicario, finendo ex aequo.

In quella prova, sul mitico Monte Matajur, si è assistito ad uno degli episodi più interessanti. Luca Cappellari, alla fine terzo, era in lotta in quel momento con l'arrembante Vignaduzzo a soli 5". Per Cappellari, alle prese con problemi al cambio, poteva essere la fine della gara ma la spinta provvidenziale del suo diretto rivale Vignaduzzo lo ha fatto arrivare all'assistenza dove, ancora una volta, si è intervenuti su un'auto che per la verità fin dal mattino faceva le bizze. La cronaca promuove i primi tre ma anche Vignaduzzo. Il modenese Marcello Gaetti ha vinto il Gruppo N nonostante per lui contasse molto di più il Trofeo Opel. Gaetti ha ereditato, con merito, posizioni lasciate vacante da Romano e Laganà, entrambi ritirati per uscita. L'Alpi Orientali premia il cuore del centro storico di Udine, la Scuderia Friuli e l'Ac, ora proiettati verso la prestigiosa edizione '94.

*Stefano Cossetti*

### RALLY 1. SERIE

Udine, 23 ottobre 1993

#### Rally Alpi Orientali

Gara valida per la Coppa Italia 4. zona.

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. De Cecco-Sincerotto (Lancia Delta Hf) a 1'22"26"; 2. Vicario-Cubana (Lancia Delta Hf) a 1'; 3. Cappellari-Candoni (Lancia Delta Hf) a 3'47"; 4. Vignaduzzo-Bisol (Lancia Delta Hf) a 3'59"; 5. Venicia-De Rossi (Lancia Delta

16V) a 4'21"; 6. Errani-Casadolo (Lancia Delta Hf) a 6'02"; 7. Gaetti-Morassi (Opel Astra Gsi 16V) a 6'25"; 8. Gazziero-Valente (Lancia Delta 16V) a 6'50"; 9. Buiatti-Zeoro (Vw Golf Gti 16V) a 7'19"; 10. Di Santo-Silvestrin (Vw Golf Gti) a 7'29".

#### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. D'Abramo-Berno in 1.35'47"; 2. Stradi-Grivellaro a 58"; 3. Monopoli-Monasso a 1'45"; 4. De Mattia-Nicolai (Peugeot 106 Xsi) a 4'17"; 5. Bulloni-Mesaglio a 6'36"; 6. Nenis-Cariolato a 6'44"; 7. Durat-Pecile a 7'49"; 8. Pessot-Apollonio a 10'12"; 9. Medici-Bonvicini (Peugeot 106 Xsi) a 12'02"; 10. Calami Del Bianco-Pezzutti a 14'15"; 11. Pividori-Pividori a 14'28" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Pezzicari-Ordinovich in 1.35'20"; 2. Visintini-Visintini (Ford Fiesta Xr2) a 1'05"; 3. Gosnagn-Scuderin (Peugeot 205 Gti) a 2'50"; 4. Bertolia-Simonato a 3'50"; 5. Giannatasio-Andrian a 4'07"; 6. Sigura-Giotti (Peugeot 205 Gti) a 6'05" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Gaetti-Morassi (Opel Astra Gsi 16V) in 1.28'51"; 2. Puppi-Prodrutti (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'50"; 3. Conterio-Viel a 2'23"; 4. Zamparini-Guidolin (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'35"; 5. De Barba-De Barba (Peugeot 309 Gti 16V) a 3'22"; 6. Marchiol-Borghese a 3'29"; 7. Fornasiero-Graziato (Opel Astra Gsi 16V) a 3'33"; 8. Moretto-Floren (Renault Clio Williams) a 3'50"; 9. Franzolini-Paulitti a 4'19"; 10. Tremonti-Meloni (Peugeot 309 Gti 16V) a 4'56"; 11. «Pignone»-«Tanaka» (Peugeot 309 Gti 16V) a 5'08"; 12. Sbrizzai-Rizzi (Opel Gsi 16V) a 5'40"; 13. «Bucio»-Sogus (Peugeot 309 Gti 16V) a 6'11"; 14. Franzoso-Zanusso a 6'56"; 15. Silverio-Urbano (Peugeot 205 Gti) a 7'25"; 16. Hunziker-Marano (Peugeot 309 Gti 16V) a 8'35"; 17. Roncalli Polo-Fabro (Peugeot 309 Gti 16V) a 9'29"; 18. Bortolazzo-Vardanega (Peugeot 309 Gti 16V) a 9'47"; 19. Pisa-Granziera (Fiat Ritmo 130) a 9'56"; 20. Losch-Rigo (Peugeot 205 Gti) a 10'02"; 21. Piaia-Agostinello a 12'52"; 22. Cionni-Cioni a 15'51"; 23. Guarnieri-Ceccotti (Peugeot 205 Gti) a 15'52" (tutti gli altri su Renault Clio 16V).

ZONCA TAGLIA PRIMO IL TRAGUARDO PIEMONTESE

# Dissegna fa suo il titolo della zona

CHIVASSO — Ha corso da dominatore vincendo con quasi 2' di vantaggio sul secondo, eppure a fine gara Luca Zonca non era il più felice. I festeggiamenti più intensi sono infatti stati riservati a Giorgio Dissegna, secondo al traguardo ma primo nella classifica finale della Coppa Italia 1. zona, della quale, questa di Chivasso, era l'ultima gara valida. Per il giovane Zonca non tarderanno comunque ad arrivare anche le vittorie nei campionati. In questa occasione il novarese è apparso una spanna sopra gli avversari. Ha condotto con l'esperienza di un «consumato» pilota la difficile ma efficacissima Ford Escort Cosworth Motorsport ex Cunico e, fin dalle prime prove, ha immediatamente creato un divario sugli inseguitori che già a metà gara si è rivelato incolmabile. Entusiasmante è stata anche la prova di Deber-

nardi, con la Ford Escort Gr. N, capace di inserirsi con autorità al secondo posto assoluto e perso solo per una uscita di strada nell'ultima prova speciale. Alle spalle delle due Ford di testa il ruolo degli inseguitori è toccato alle Lancia Delta di Uzzeni, Dissegna e Borsa. Uzzeni è subito apparso il più in forma dei tre, andando ad occupare una terza posizione assoluta che, se mantenuta sin sul traguardo, avrebbe tolto la vittoria in Coppa Italia a Dissegna. Non sapremo mai se Uzzeni si sarebbe di buon grado adattato al gioco di squadra, cedendo la propria posizione al compagno della Vaemenia, sappiamo invece che è uscito di strada nel corso della 6. prova e di certo non per propria volontà. Con Uzzeni fuori e Borsa venuto qui «solo per divertirsi», per Dissegna si è così felicemente concluso un campionato che alla vigilia certo

non lo dava tra i favoriti. In Gruppo N, fuori Muller e Debernardi, era Rosso, con la Sierra di Bertino, a mantenere in casa Meteco la vittoria sia nel rally che nella Coppa Italia di Gruppo. Erano 159 gli equipaggi che lasciavano la pedana di Chivasso, con Zonca subito primo con 26" su Muller e 32" su Debernardi; Vedelago finiva già la propria gara per una panne di motore, forava Leoni perdendo 1'. Anche Muller lasciava la compagnia per una uscita nella seconda speciale. Zonca incrementava il vantaggio vincendo sia la seconda ps che la terza. Nella quarta è Debernardi ad imporsi con la Escort Gr. N, ma a metà gara Zonca ha già 53" di vantaggio. L'alfiere della Meteco ha la gara in pugno. Si aggiudicherà anche il quinto tratto cronometro lasciando a Dissegna la sesta prova in cui Uzzeni esce di strada e si ritira. Clamoroso il forfait di Debernardi nell'ultima prova, quando il 2. posto era ormai sicuro. Da segnalare il rientro alle gare per Isabella Bignardi, in coppia con Wanda Geninatti, prima nella categoria femminile. Per finire, sono stati ben 9 gli qualificati in classe A5 trovati sottopeso.

Massimo Dellepiane

## RALLY 1. SERIE

Chivasso (To), 24 ottobre 1993

### 22. Rally Team '971

Gara valida per la Coppa Italia 1. zona.

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Zonca-Martini (Ford Escort Cosworth) in 1.08'56"; 2. Dissegna-Paganelli (Lancia Delta 16V) a 1'54"; 3. Borsa-Berra (Lancia Delta 16V) a 2'22"; 4. Rosso-Ronzano (Ford Sierra Cosworth) a 3'41"; 5. Zanatta-Barbieri (Lancia Delta 16V) a 4'08"; 6. Cortese-Willy (Lancia Delta 16V) a 4'36"; 7. Leoni-Lucchini (Ford Escort Cosworth) a 4'47"; 8. Rao-Battiato (Opel Astra Gsi) a 4'58"; 9. Garosci-Pizzato (Peugeot 405 Mi 16) a 7'24"; 10. Nalin-Colombo (Lancia Delta 16V) a 7'42".

#### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Guani-Favretto in 1.24'14"; 2. Caucino-Salvan a 24"; 3. Poggio-Chianterto a 1'25"; 4. Felice-Ceregati a 1'30"; 5. Serra-Lattanzi a 2'24"; 6. «Ziper»-Chiaudano a 4'24"; 7. Leonardi-Ganora a 4'38"; 8. Filippa-Panataro a 4'40"; 9. Marengo-Mottino a 4'52"; 10. Carrera-Fontana a 6'47"; 11. Rodani-Airaudi a 7'03"; 12. Musso-Panier a 7'38"; 13. Narchielli-Vanzetti a 8'10"; 14. Cretier-Spirli (Citroën Ax) a 11'40"; 15. Cantele-Bonardo a 11'41"

(tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Mastrazzo-Mastrazzo in 1.24'34"; 2. Boniscontro-Camino a 1'31"; 3. Canavosio-Falcone a 4'20"; 4. Bombardieri-Roato (Peugeot 205 Gti) a 7'17"; 5. Sordi-Sartori a 7'34"; 6. Cotrupi-Fraschia a 7'47" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Bocalatte-Robasto (Opel Kadett Gsi 16V) in 1.19'07"; 2. Angeli-Settimano a 22"; 3. Crestani-Crestani a 2'12"; 4. Demaria-Petiti (Peugeot 205 Gti) a 4'18"; 5. Vola-Barbin a 7'00"; 6. Bianco-Mortera (Renault Clio Williams) a 7'26"; 7. Belforti-Massarola (Opel Kadett Gsi 16V) a 8'07"; 8. Verzoletto-Savoia a 8'40"; 9. Gallo-Zanella a 11'13"; 10. Corziatto-Bonjour (Opel Kadett 16V) a 16'01" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti).

**Classe 2500:** 1. Motton-Raimondo in 1.20'42"; 2. Raggio-Beltramo a 3'12"; 3. Concolato-Matta a 3'14"; 4. Ponchione-Tirone a 3'39"; 5. Mossotto-Verrelli (Fiat Uno Turbo) a 4'06"; 6. Depetris-Cocca a 4'11"; 7. Piglia-Perissinotto a 5'23"; 8. Facelli-Gal a 6'23"; 9. Cravat-ta-Arras a 9'31"; 10. Baretta-Marne a 9'57" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Rosso-Ronzano (Ford Sierra Cosworth) in 1.12'37"; 2. Nalin-Colombo a 4'01"; 3. Carassio-Tortone (Escort Cosworth) a 6'36"; 4. Bignardi-Geninatti a 9'07"; 5. Bocco-Macori a 9'24"; 6. Ferraris-Rossin (Ford Sierra Cosworth) a 9'26"; 7. Corsato-Boggero a 10'18"; 8. Zaino-Canova a 10'54"; 9. Cipitini-Negri (Ford Sierra Cosworth) a 12'02"; 10. Lazzarino-Pansiti a 12'10"; 11. Pero-Bonadio (Toyota Celica) a 14'01"; 12. Bensi-Merlin a 20'22" (tutti gli altri su Lancia Delta 16V).

#### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Misio Fenzi in 1.24'47"; 2. Boccazzi-Greco a 2'144; 3. Garella-Bellora a 2'23"; 4. Capeto-Falchero (Fiat Uno 70) a 3'17"; 5. Molesti-Chemello a 6'25"; 6. Veneis-Mosca (Peugeot 106 Xsi) a 11'50"; 7. Sarto-Carrera a 17'34" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Bellan-Ziano (Peugeot 205 Gti) in 1.24'40"; 2. Fogliati-Santanera a 39"; 3. Alessandro-Corsi a 2'09"; 4. Casa-Folletti a 2'14"; 5. Michele-Santoro a 2'21"; 6. Licari-Favaro (Peugeot 205 Gti) a 3'25"; 7. Bertaccio-Conti a 3'28"; 8. Cencini-Pinto (Honda Civic) a 10'10" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Rao-Battiato (Opel Astra Gsi) in 1.13'54"; 2. Garosci-Pizzato (Peugeot 405 Mi 16) a 2'26; 3. Vallino-Santini a 3'29"; 4. Cantamessa-Fioccardo a 6'56"; 5. Crovella-Gorino (Peugeot 205 Gti) a 8'34"; 6. Fomaggio-Scanavino (Opel Kadett Gsi) a 9'51"; 7. Bertel-Gremmo a 10'23"; 8. Baldi-Baldi (Fiat Ritmo 130) a 10'46"; 9. Piovano-Mao (Vw Golf Gti) a 11'48"; 10. Gioda-Mazza (Peugeot 205 Gti) a 13'38"; 11. Biancolli-Miglioretto (Opel Manta Gte) a 14'18"; 12. Sacco-Piovan (Opel Kadett Gsi) a 16'16"; 13. Ponzin-Revello (Opel Kadett Gsi) a 16'35" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

**Classe 2500:** 1. Carlotto-Carus (Renault 5 Gt Turbo) in 1.20'05"; 2. Prinetto-Stella (Renault 5 Gt Turbo) a 1'15"; 2. Stella-Aires (Fiat Uno Turbo) a 4'31".

**Classe oltre 2500:** 1. Zonca-Martini (Ford Escort Cosworth) in 1.08'56"; 2. Dissegna-Paganelli a 1'54"; 3. Borsa-Berra a 2'22"; 4. Zanatta-Barbieri a 4'08"; 5. Cortese-Willy a 4'38"; 6. Leoni-Lucchini (Ford Escort Cosworth) a 4'47"; 7. Negri-Zegna a 11'56" (tutti gli altri su Lancia Delta 16V).



PHOTO4

**Classe 2500:** 1. Narduzzi-Chiarvesio (Fiat Uno Turbo) in 1.30'48"; 2. Monsutti-Iaculotti (Fiat Uno Turbo) a 1'27"; 3. Mingone-Fon a 1'50"; 4. Del Bianco-Berton a 1'59"; 5. Piano-Comisso a 2'40"; 6. Deana-Tofolo a 3'10"; 7. Monsutti-Dominutti a 4'29"; 8. Pasqualini-Clemente (Fiat Uno Turbo) a 6'44"; 9. Plioso-Nonini a 7'06"; 10. Castenetto-Zirald (Fiat Uno Turbo) a 7'11"; 11. Castelli-Benedetti a 9'10"; 12. Sbaizer-Cecutti a 14'09" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Lambardi-Ficai (Ford Escort Cosworth) in 1.31'45"; 2. Polo-Crosilla (Ford Sierra Cosworth) a 16"; 3. Smiderle-De Rizzo (Ford Escort Cosworth) a 39"; 4. Bertolutti-Duri (Lancia Delta 16V) a 4".

#### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Intilia-Conz in 1.32'57"; 2. Fiorini-Marzocco a 4"; 3. Chivelli-Dalle Crode a 3'58"; 4. Vallisneri-Ughetti (Opel Corsa Gti) a 6"; 5. Tosolamon (Fiat Uno 70) a 6'34"; 6. Michelutti-Michelutti (Fiat Uno 70 SX) a 6'51"; 7. Lenna-Billiani (Opel Corsa Gti) a 7'29"; 8. Marzari-Mei (Citroën Ax Sport) a 8'07"; 9. Soravito-Fior (Fiat Cinquecento) a 8'41"; 10. Bosetto-Bonfà a 9'43"; 11. Cunial-Tessari (Fiat Cinquecento) a 10'16"; 12. Andriolo-Donati (Fiat Uno 70) a 11'34"; 13. Delle Monache-Petracco (Fiat Uno 70) a 14'08"; 14. Hoebeling-Taviani (Citroën Ax Sport) a 14'34"; 15. Bruschetta-Caminitti (Fiat Cinquecento) a 17'39" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Boria-Martinelli in 1.35'24"; 2. Doretto-Cavallaro (Peugeot 205 Gti) a 4"; 3. Cristofoli-Dorigo (Peugeot 205 Gti) a 3'51"; 4. Sparavier-Della Puppa a 8'09" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Buiatti-Zeoro (Vw Golf Gri 16V) in 1.29'45"; 2. Di Santo-Silvestrin (Vw Golf Gti) a 10"; 3. Corredig-Sittaro a 25"; 4. Zanin-Serena a 2'43"; 5. Susani-Venturini (Peugeot 205 Gti) a 10'18"; 6. Martina-Martina a 17'34"; 7. Julia-Rossi (Opel Manta Gte) a 17'40" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).

**Classe 2500:** 1. Mazzolini-D'Orlando in 1.35'26"; 2. Petrossi-Guion (Renault 11 Turbo) a 1'58"; 3. Driussi-Barba a 2'50"; 4. Gabriel-Gibellini (Bmw M3) a 4'09"; 5. Biondi-De Sabbata a 17'04" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. De Cecco-Sincerotto in 1.22'26"; 2. Vicario-Gubana a 1"; 3. Cappellari-Candoni a 3'47"; 4. Vagnaduzzo-Bisol a 3'59; 5. Venica-De Rossi (Lancia Delta 16V) a 4'21"; 6. Errani-Casadio a 6'02"; 7. Gazziero-Valente (Lancia Delta 16V) a 6'50"; 8. Fidanza-Vasarrì (Ford Escort Cosworth) a 8'36"; 9. Sacher-Barigelli (Ford Sierra Cosworth) a 8'53"; 10. Devoti-Pittasio (Lancia Delta 16V) a 13'01" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).



PHOTO4

BIANCHI-FOTOSPORT

eparco  
TROFEO Car Sam  
concessionaria Alfa Romeo  
TROFEO GRUPPO ASSICURATI  
eparco  
GIORDANO  
DEASS assicurazioni  
eparco  
VIEZZA  
di oliva è salute  
Car Sam

## La pioggia fa desistere il pole man Mastropietro

Il poleman della gara della Classe 3 della targa Tricolore Porsche, Renato Mastropietro, ha deciso di rinunciare all'ultimo momento a prendere il via. Mastropietro, che aveva dominato le prove di qualificazione (disputate su pista asciutta) con la sua 911 Turbo S, ha ritenuto infatti che la sua vettura fosse nettamente svantaggiata sul bagnato, preferendo quindi non correre rischi.

■ **BOSELLI.** Lucia Boselli, che quest'anno ha disputato la Targa Tricolore Porsche prima con una 968 Cs e poi con una 911 Carrera Rs, ha deciso di passare il prossimo anno nel Campionato Italiano Granturismo, naturalmente sempre al volante di una vettura della Casa di Stoccarda.

## Trofeo Ticino: Ciresola e Fiocco testa a testa

Sta proseguendo a pieno ritmo il Trofeo Ticino Rally-sprint. Ciresola e Fiocco guidano, rispettivamente con 157,2 e 150,7, la classifica assoluta della miniserie dopo dodici gare. Non tutte le speranze sono comunque compromesse per Targhetta, reduce da un ottimo terzo posto assoluto nel rally di Massa Carrara. Targhetta, infatti, è terzo in classifica con 99,5 punti. Di seguito la classifica aggiornata dopo il rally di San Crispino.

### Piloti

1. Ciresola	p. 157,2
2. Fiocco	150,7
3. Targhetta	99,5
4. Crestana	81,1
5. De Piccoli	57,8

### Navigatori

1. Vedovato	p. 157,2
2. D. Fiocco	150,7
3. Stra	99,5
4. Marangon	57,8
5. Guglieri	46,8

■ **BINETTO.** Si svolgerà il 21 novembre all'autodromo del Levante la prima prova del Trofeo Inverno Auto, aperto alle vetture dei Gr. N, A, 6, B, Prototipi, Formula, Special Car, nonché al Trofeo Primo Approccio. La manifestazione, la cui 2. prova sarà il 12 dicembre, ha un montepremi di 7 milioni di lire e l'iscrizione costa L. 100.000 a gara. Per informazioni telefonare al numero 080/9920467.

PORSCHE □ TITOLI A DE CASTRO E CARONGI

# Ma l'alloro va ad Angelastri

MAGIONE — Anche gli ultimi due titoli della «Targa Tricolore Porsche» hanno trovato i loro vincitori. Dopo quello della Classe 1 assegnato a Carlo Giudice con anticipo già dalla gara di Monza, sul circuito umbrò di Magione sono stati Antonio De Castro e Nanni Corongi a conquistare i titoli della Classe 3 e Classe 2. A Corongi era sufficiente un buon piazzamento in Umbria per conquistare il titolo; ciononostante, nei primi giri si è installato in seconda posizione difendendo magnificamente dagli attacchi di Martinengo, fino a quando problemi elettrici e un testacoda non lo hanno fatto retrocedere. La gara è stata vinta da Pierluigi Bottini, ancora una volta velocissimo sotto la pioggia con la sua 911 Carrera Cup, davanti alla Carrera Rs di Giuseppe Grisa e alla 944 Turbo Cup di Martinengo. Ma Corongi con la 4. posizione finale ha avuto la certezza del titolo. Da segnalare anche la bella gara di Drovetti, quinto dopo una rimonta dalle retrovie, e la vittoria in Classe 1 di Grassi con la nuova 968 Cs, davanti alla 911 Carrera di Pasini. La gara della Classe 3 è vissuta invece sul duello tra Antonio De Castro e Mario Passerini, i due contendenti per il titolo, che duellavano per la terza posizione: In testa infatti era andato fin dal via Carlo Rebai con la potentissima 911 Carrera Rsr, seguito da Sandro Angelastri al volante di una 911 Carrera Cup. Il confronto tra De Castro e Passerini è durato fino al 15. giro quando Passerini ha compiuto due errori determinanti che hanno consentito a De Castro di allontanarsi. La gara è stata vinta da Rebai; ma il pilota lombardo è stato poi escluso di classifica a causa di pneumatici non conformi al regolamento della «Targa». Il successo è così andato ad Angelastri davanti al neocampione De Castro e Passerini.

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 24 ottobre 1993

**Targa Tricolore Porsche**  
ottava gara della serie

### Le classifiche

**Classi 1-2:** 1. Bottini (911 Carrera Rs) 35 giri in 40'01"806 alla media di 86,559 kmh; 2. Grisa (911 Carrera Rs) a 36"741; 3. Martinengo (944 Turbo Cup) a 39"435; 4. Corongi (944 Turbo Cup) a 1 giro; 5. Drovetti (911 Carrera Rs) a 1 giro; 6. Morini (944 Turbo Cup) a 1 giro; 7. Montforte G. (944 Turbo Cup) a 1 giro; 8. Grassi (968 Cs) a 1 giro; 9. Pasini (911 Carrera 3.2) a 1 giro; 10. Crispolti (944 Turbo Cup) a 2 giri; 11. Borretti (911 Carrera 3.2) a 2 giri; 12. Bocciardi (911 Carrera 3.2) a 2 giri; 13. Croce

(911 Carrera 3.0) a 2 giri; 14. Mattio B. (911 Carrera Rs) a 3 giri; 15. Spada (944 Turbo) a 4 giri.

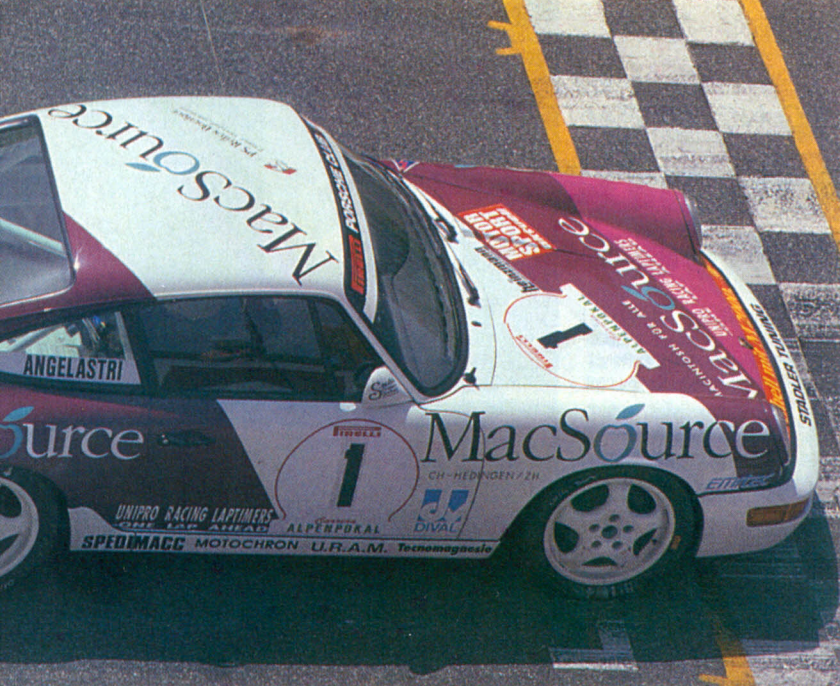
□ **Giro più veloce:** Bottini (911 Carrera Rs) in 1'07"184 alla media di 88,413 kmh.

**Classe 3:** 1. Angelastri (911 Carrera Cup) 35 giri in 37'45"694 alla media di 91,759 kmh; 2. De Castro (911 Carrera Cup) a 1 giro; 3. Passerini (911 Carrera Cup) a 1 giro; 4. Haupt (911 Carrera Rs) a 1 giro; 5. Scarpetta (911 Carrera Rs) a 2 giri; 6. Mattio A. (911 Carrera Cup) a 2 giri; 7. Monti (911 Carrera Cup) a 2 giri; 8. Zoccali (911 Carrera Rs) a 2 giri; 9. De Noha (911 Carrera 3.2) a 3 giri; 10. Barbieri (944 Turbo Cup) a 18 giri.

□ **Giro più veloce:** Angelastri (911 Carrera Cup) in 1'03"075 alla media di 94,173 kmh.

BIONDO





ALPENPOKAL □ A MAGIONE

# Calderari fin dal via

MAGIONE — Sotto un acquazzone torrenziale, sul circuito di Magione, è stato ancora un elvetico a mettere in riga tutti nella penultima prova della Carrera Alpenpokal. In questa occasione, però, non si è imposto il solito Sandro Angelastri, già campione della categoria, bensì Enzo Calderari che ha bissato quindi il successo del Mugello a Pasqua; allora correva come «ospite», stavolta invece era regolarmen-

te iscritto al campionato e ha potuto incamerare punti. Non è stato un successo facile, poiché il ritmo, in barba alle condizioni atmosferiche, che non facilitano certo i piloti a tenere in strada le vetture, è stato elevato per tutti i 35 giri; tuttavia Calderari è balzato in testa fin dal via, sfruttando la sua pole-position, e ci è rimasto fino al traguardo. Neanche Maurizio Monforte, autore di una splendida partenza, è riuscito ad insidiare l'elvetico; anzi già nel 2. giro ha subito il sorpasso di Lilian Keller, passata quindi 2. alle spalle di Calderari. A vivacizzare le prime fasi di gara sono stati Sandro Angelastri, risalito a suon di giri veloci al 4. posto dopo una pessima partenza, e il tedesco Doren che dall'ultima fila dello schieramento si è portato al 5. posto, superando al 16. giro lo svizzero Kuhn. Invece era in difficoltà Matteo Cassina, scivolato dal 4. al 7. posto nell'arco di pochi giri, mentre alle sue spalle Michele Marsiaj riusciva a strappare l'8. posto al coriaceo Mastropietro. Quando sembrava che le posizioni fossero stabilizzate, nonostante il recupero di Angelastri su Monforte, ecco il colpo di scena: la 911 Carrera Cup della Keller si è quasi fermata all'uscita della «Marlboro» venendo superata da entrambi gli inseguitori. A causare l'improvviso rallentamento della vettura della svizzera pare sia stato un problema al cambio. La bionda elvetica è riuscita comunque a proseguire, concludendo al 4. posto dietro a Calderari, Monforte e Angelastri che, in volata, ha tentato di strappare la seconda piazza al milanese.

(i.b.)

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 24 ottobre 1993

### Alpenpokal

Nona gara della serie

**La classifica:** 1. Calderari 35 giri in 37'34"436 alla media di 92,218 kmh; 2. Monforte M. a 5"270; 3. Angelastri a 5"530; 4. Keller a 19"760; 5. Doren a 31"500; 6. Kuhn a 32"360; 7. Cassina a 49"990; 8. Michelotti a 1 giro; 9. Marsiaj a 1 giro; 10. Mastropietro a 1 giro; 11. Gianotti a 2 giri; 12. Scherrer a 3 giri; 13. Giribaldi a 11 giri.

□ **Giro più veloce:** Angelastri in 1'02"768 alla media di 94,634 kmh.

SLALOM □ MESTRE FA SCUOLA

# Draghetti sul raccordo

MESTRE — L'Ac Venezia rinuncia per sempre ai rally e rivolge le sue attenzioni agli slalom e alle auto storiche. Il perché è presto detto: mancano le strade adatte e il rilievo più alto sul territorio è costituito dai viadotti autostradali. Lo ha riferito il direttore dell'Ac Venezia premiando i 25 piloti protagonisti del 1. Slalom nazionale Città di Venezia-Mestre, trofeo Autoservice. Venticinque gli iscritti: non tanti ma sufficienti a far trarre un bilancio positivo al Volante d'oro, club legato alla Polizia, che ha tecnicamente allestito la gara. Ha vinto Giovanni Draghetti grazie ad una buona prima manche nella quale l'unico pilota che è sembrato insidiarlo è stato Renzo Bernardoni, peggiorato poi nella 2. manche ma detentore della piazza d'onore. Sul terzo gradino del podio è salito Franco Quintarelli, anche lui più bravo nella prima frazione rispetto alla seconda. Lo slalom in terra veneta era valido anche per la conquista di punti nel Trofeo Opel e il modenese Marcello Gaetti non si è fatto sfuggire l'occasione per incrementare la sua leadership ripetendo esattamente il risultato del giorno prima al Rally Alpi Orientali: in pratica, nell'arco di 48 ore, è giunto due volte settimo assoluto e soprattutto ha vinto per due volte la classifica di

Gruppo N. Nello slalom mestrestrino Zanini ha avuto la meglio su Marzari nella classifica riservata alle Cinquecento. (s.c.)

## SLALOM

Mestre (Ve), 24 ottobre 1993

**1. Slalom città di Mestre**  
gara nazionale

### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 93,41; 2. Bernardoni (Talbot Sunbeam) 94,80; 3. Quintarelli (Fiat X 1/9) 97,95; 4. Boselli (Opel Kadett Gsi) 97,95; 5. Ciresola (Opel Kadett Gsi) 98,55; 6. Barberini (Talbot Sunbeam) 99,30; 7. Gaetti (Opel Astra Gsi) 100,35; 8. Fiocco (Opel Astra Gsi) 101,25; 9. Sartoretto (Opel Kadett Gsi) 101,92; 10. Patriarca (Opel Corsa Gsi) 102,13.

### GRUPPO N

**Classe 1600:** 1. Patriarca (Opel Corsa Gsi) 102,13; 2. De Dominicis (Opel Corsa Gsi) 102,13; 2. Zanoncello (Peugeot 106) 108,86.

**Classe 2000:** 1. Gaetti 100,35; 2. Fiocco 101,25 (tutti su Opel Astra Gsi).

**Classe 2500:** 1. Zanini (Fiat Uno Turbo) 103,43.

### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Amati (Peugeot 205 Gti) 104,30; 2. Zuccatti (Fiat Uno 70 Sx) 130,74.

**Classe 2000:** 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 93,41; 2. Boselli 97,95; 3. Ciresola 98,55; 4. Sartoretto 101,92; 5. Sabrina Tumolo 107,30; 6. Anna Maria Pighin 107,69; 7. Manfrin (Opel Astra Gsi) 108,55; 8. Rizzoli (Fiat Ritmo 130) 118,85 (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi).

### GRUPPO SPECIALE

**Classe A112:** 1. Bertinelli 107,06.

**Classe 1150:** 1. Manera (Fiat 127) 104,35.

**Classe 1300:** 1. Quintarelli 97,95; 2. Ghini 134,18 (entrambi su Fiat X1/9).

**Classe 1600:** 1. Bernardoni (Talbot Sunbeam) 94,80; 3. Barberini (Talbot Sunbeam) 99,30; 3. Bladrocco (Renault Alpine) 120,13.

**Trofeo Cinquecento:** 1. Zanini 103,63; 2. Marzari 156,09.



Angelastri, in alto, primo nella Classe 3 nella Targa Tricolore Porsche. Calderari, sopra, vincitore della gara Alpenpokal. Sotto, Draghetti si è imposto nello slalom di Mestre, gara che si è corsa su una superstrada a quattro corsie, a sinistra



BIONDO

## Barnaba pappagallo parlante

Nel dicembre del 1992 a Lonato, attorno ad Adelchi Capriotti, si raccolse un gruppo di amici appassionati di automobilismo sportivo decisi a fondare una scuderia. In un attimo si decise il nome del nuovo sodalizio: Barnaba Team. Sulla porta del bar, dove il gruppo si era ritrovato, c'era un pappagallo indiano il cui nome era appunto Barnaba. Chissà se il pappagallo Barnaba un giorno pretenderà... i diritti d'autore!

## Slalom: calendario del '94

Reso noto nei giorni scorsi, ecco di seguito il calendario del campionato italiano slalom del prossimo anno che prevede 12 appuntamenti. La serie inizierà il 3 aprile a Reggio Emilia con la gara dei Castelli Matildici:

3 aprile

**Castelli Matildici**

24 aprile

**Colle S. Bartolomeo**

8 maggio

**Slalom del Corallo**

22 maggio

**Montefiorino**

29 maggio

**Lago d'Idro**

12 giugno

**Susa-Moncenisio**

19 giugno

**Sillano**

3 luglio

**Brusson**

17 luglio

**Giarre**

4 settembre

**Croce Cava**

18 settembre

**Scillato**

9 ottobre

**Vico Equense**

## A gennaio inizia la scuola

Dopo i successi dei corsi di avvicinamento ai rally, l'A.S. Sport Club aprirà, a partire dal prossimo gennaio, la scuola di pilotaggio «Rally Sport». Le lezioni si svolgeranno sull'impianto permanente di Latina, già ampiamente collaudato per le gare di velocità su terra. Fra gli istruttori, Filippo Tradico e Fulvio Diana.

SLALOM □ A VALLIO NONOSTANTE IL DILUVIO

# Le cure termali temprano Massola

VALLIO TERME — Ha ripetuto come al solito la sua prestazione vincente. Leonardo Massola infatti con la sua Fiat X1/9 si è aggiudicata anche la seconda edizione dello slalom Comune di Vallio Terme, valido per il memorial Dario Gozio. Gli avversari speravano che la pioggia battente che rendeva il percorso particolarmente insidioso, soprattutto per le vetture a trazione posteriore, potesse in qualche modo rendere più difficile il ruolo di super favorito al forte pilota mantovano. Ed invece Massola non si è fatto per nulla intimidire dal fondo stradale viscido ed è volato letteralmente fra le postazioni di birilli dando ben dieci secondi di distacco al secondo classificato. Al posto d'onore ha concluso la sua prova uno dei piloti veterani di questa specialità, quel Fausto Zandonà che con la Fiat 850 Coupé Prototipo lo scorso anno era riuscito a concludere vittoriosamente la gara. Zandonà, fino a poco tempo fa dominatore di questo tipo di competizioni, di fronte ad uno scatenato Massola ha dovuto mettere da parte le velleità di successo ma non si è lasciato sfuggire un secondo posto che è pur sempre una prestazione di tutto rilievo. A completare le posizioni del podio ci ha pensato ancora una volta Franco Pandolfi con la sua Fiat 500 Prototipo che in questa stagione si è tolto parecchie soddisfazioni lasciandosi spesso alle spalle piloti con vetture ben più performanti. Da segnalare la perfetta organizzazione della competizione da parte della scuderia Biesse Corse che è riuscita a gestire alla perfezione la corsa nonostante le avverse condizioni atmosferiche.

Gianfranco Reduzzi

## SLALOM

Vallio Terme (Bs), 24 ottobre 1993

### 2. Slalom Vallio Terme

Gara nazionale

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Massola (Fiat X1/9) 145.17; 2. Zandonà (Fiat 850 Coupé) 155.17; 3. Pandolfi (Fiat 500) 156.28; 4. Niosi (Gmg) 156.45; 5. M. Tomasini (Opel Kadett Gte) 157.38; 6. Pasquali (Fiat Uno Turbo) 158.98; 7. Tirelli (Fiat 127) 159.18; 8. Rizzi (Fiat X1/9) 159.71; 9. Landi (Fiat X1/9) 161.27; 10. Falezza (Fiat 127) 162.18.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Franzoni 176.02; 2. Tonoli 180.44; 3. Bacchetti 184.67; 4. Otelli 188.89 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Chiavegato (Peugeot 205 Gti) 168.92.

**Classe 2000:** 1. Lozza (Opel Astra Gsi) 163.26; 2. Bonizzardi (Peugeot 205 Gti) 179.46; 3. Parladori (Opel Kadett Gsi) 187.94.

**Classe 2500:** 1. Baresi 162.39; 2. Glienti 163.11; 3. Bresciani 165.29; 4. Rota 165.45; 5. Pasini 167.62; 6. Facchetti 167.75; 7. Baita 170.22; 8. Rassega 170.50; 9. Bagni 171.33; 10. Pialorsi 175.39 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

#### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Sbardolini (Peugeot 205 Rallye) 163.88; 2. Bettera (Alfa 33) 168.27; 3. Merzi (Peugeot 205 Rallye) 168.30; 4. Lanzini (Opel Corsa Gsi) 174.12; 5. Bonafede (Alfa 33) 174.46; 6. Uboldi (Peugeot 205 Rallye) 185.96; 7. Darioesopo (Alfa 33) 198.68.

**Classe oltre 1600:** 1. Pasquali (Fiat Uno Turbo) 158.98; 2. Camanini (Renault 5 Gt Turbo) 172.70; 3. Porta (Fiat Uno Turbo) 177.46; 4. Micheli (Fiat Ritmo 130) 201.18.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe A112:** 1. Maffei 183.66; 2. Tesari 200.27.

**Classe 700:** 1. Antonini (Fiat 126) 174.96.

**Classe 1000:** 1. Tirelli (Fiat 127) 159.18; 2. Chiodini (A112) 166.73; 3.

Baini (Fiat 127) 171.90; 4. Frungillo (A112) 171.98; 5. Posenato (Fiat 127) 175.95; 6. Olivieri (Fiat 127) 184.06.

**Classe 1150:** 1. Falezza (Fiat 127) 162.18; 2. Dal Magro (A112) 166.33; 3. Mosconi (Fiat 127) 174.57; 4. Marelli (Fiat 127) 183.10.

**Classe 1300:** 1. Cristoforetti (Rimaca Rallye 2) 165.79; 2. Anzalone (Simca Rallye 2) 172.76; 3. Guerrato (Fiat X1/9) 173.00; 4. Sabattini (Fiat X1/9) 177.35; 5. Stevanella (Fiat X1/9) 180.55; 6. Manica (Simca Rallye 2) 184.62.

**Classe 1600:** 1. Rizzi (Fiat X1/9) 159.71; 2. Giacometti (Opel Corsa Gsi) 168.04; 3. Petrella (Talbot) 171.85; 4. Baitelli (Renault 5 Alpine) 172.58; 5. Barbieri (Fiat Uno) 173.19; 6. Roggeri (Alfasprint) 176.42; 7. Mantovani (Fiat X1/9) 177.69; 8. Ponchiardi (Talbot) 178.52; 9. Salomoni (Alfasprint) 180.83.

**Classe 2000:** 1. Valgoglio (Ford Escort Rs) 169.08; 2. Dezza (Ford Escort Rs) 169.26; 3. Mordenti (Fiat X1/9) 169.45.

**Classe 2500:** 1. M. Tommasini (Opel Kadett Gte) 157.38; 2. F. Tommasini (Opel Kadett Gte) 163.96; 3. Guerrato (Porsche 911) 167.94.

#### GRUPPO PROTOTIPI

**Classe 700:** 1. Pandolfi (Fiat 500) 156.28; 2. Visinoni (Fiat 900) 166.41.

**Classe 2000:** 1. Massola (Fiat X1/9) 145.17; 2. Zandonà (Fiat 850 Coupé) 155.17; 3. Landi (Fiat X1/9) 161.27.

#### GRUPPO SPORT PROTOTIPI

**Classe 2000:** 1. Niosi (Gmg) 156.45.

CREMONESI SCONFITTO AD ALASSIO

# Nel ponente domina Saracco

ALASSIO — Considerato che la gara si svolgeva a quattro passi da casa sua, Franco Cremonesi era dato per favorito d'obbligo in questo 1. Trofeo Città di Allassio, caparbiamente voluto dalla Tre Torri Corse di Albenga, alla prima esperienza organizzativa nella specialità. Assenti tra i Prototipi Sport quelli di Niosi e Mozzone i quali, dopo un sopralluogo effettuato il sabato mattina, avevano optato per la rinuncia, restava solo Pagliari a poter impensierire Cremonesi. All'atto pratico però Pagliari finiva out per la rottura di un mozzo. Saracco con la Lancia Delta Integrale e Torterolo con l'A 110 Alpine erano gli unici ad insidiare il padrone di casa. Dietro i tre si piazzava un superlativo Giarracca. Facile per Serembe attribuirsi il Gr. A; mentre Orengo si aggiudicava il Gruppo N.

Cesare Rosso

## SLALOM

Allassio (Sv), 24 ottobre 1993

### 1. Trofeo città di Allassio

Gara nazionale

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Saracco (Lancia Delta Integrale) 100.74; 2. Torterolo (Renault Alpine 110) 104.86; 3. Cremonesi (Federcar prototipo) 107.12; 4. Giarracca (Fiat X 1/9 Dallara) 107.84; 5. Cavalleri (Fiat X 1/9) 108.29; 6. Giuliano (Simca R2) 108.44; 7. Orengo (Renault 5 Gt Turbo) 108.75; 8. Zunino (Fiat X 1/9) 109.27; 9. Sandroni (Fiat X 1/9) 109.61; 10. Ferrari (Fiat 127 S) 110.69.

#### GRUPPO N

**Classe sino a 1300:** 1. Nistri 117.42; 2. De Maria (Citroen Ax) 122.08; 3. Bestagno 123.54; 4. S. Dami 125.21; 5. De Andreis 125.41; 6. Rosanna Marziano 130.54 (gli altri su Peugeot Rallye).

**Classe 1600:** 1. Sala (Opel Corsa Gsi) 121.72.

**Classe 2000:** 1. Condrò (Peugeot 205 Gti) 116.61.

**Classe oltre 2000:** 1. Orengo 108.75; 2. Lanza 111.93; 3. Rossi 112.19; 4. M. Lanteri 115.31 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

#### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Gangemi (Peugeot 205 Rallye) 116.59; 2. Rozio 125.07; 3. G. Orengo 126.42; 4. Katia Robinio (Peugeot 205 Rallye) 143.13 (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 1600:** 1. Serembe (Peugeot 205 Gti) 111.22; 2. M. Lanteri (Lancia Delta Integrale) 117.32.

Sopra, Massola, sotto la pioggia battente, sfatando i pronostici che non lo davano vincente, si è imposto nello slalom di Vallio Terme. Saracco, a fianco, con la Delta 16V ha vinto invece ad Allassio, relegando al terzo posto il padrone di casa Cremonesi

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe A112:** 1. Dami 127.22; 2. Comignani 128.21; 3. Procopi 132.36 (tutti su A112).

**Classe 700:** 1. Lovesio (Fiat 700) 114.02; 2. Roascio (Fiat 700) 118.60; 3. Audemino (Fiat 126) 118.70; 4. Salino (Fiat 126) 123.63.

**Classe 100:** 1. Ambrosiani 114.78; 2. Salis 124.7 (entrambi su A112).

**Classe 1150:** 1. Ferrari 110.69; 2. Baldini 113.73; 3. Pastorino 115.07; 4. Ciro 115.57; 5. Locatelli 117.24 (tutti su Fiat 127 Sport); 6. Ameglio (A112) 117.87; 7. Paravidino 119.12 (entrambi su A112 Hp); 8. Telani (Fiat 128 coupé) 119.57 (tutti gli altri su Fiat 127).

**Classe 1300:** 1. Cavalleri (Fiat X 1/9) 108.29; 2. Giuliano (Simca R2) 108.44; 3. Zunino (Fiat X 1/9) 109.27; 4. Sandroni (Fiat X 1/9) 109.61; 5. Spinetta (Fiat Uno) 118.87.

**Classe 1600:** 1. Torterolo (Alpine 110) 104.86; 2. Giarracca (Fiat X 1/9 Dallara) 107.84; 3. Atzori (Sunbeam Ti) 104.83.

**Classe 2000:** 1. Basso (Opel Manta) 115.54; 2. Lissi (Ford Escort) 116.16; 3. Ortolani (Opel Manta) 119.26.

**Classe oltre 2000:** 1. Saracco (Lancia Delta Integrale) 100.74; 2. Mannia (Renault 5 Gt Turbo) 113.70; 3. «Artemio» (Lancia Delta Integrale) 115.49.

#### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Fiat 500 114.75; 2. Matteredzo 122.10; 3. Esposito 128.04 (entrambi su Fiat 500/A112).

#### SPORT PROTOTIPI

**Classe 2000:** 1. Cremonesi (Federcar) 107.12.



## DIVENTA PILOTA

**SCUOLA FEDERALE CSAI**  
Autodromo di Vallelunga,  
00063 CAMPAGNANO DI ROMA  
Telefono 06/9042949 (rally)  
06/9041600 (velocità)

**CENTRO INTERNAZIONALE GUIDA SICURA**  
Autodromo Riccardo Paletti  
43040 VARANO (PR)  
Telefono 0525/53730-1  
02/48012662-66

**SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH**  
Autodromo di Magione  
06063 MAGIONE (PG)  
Tel. 075/841669  
843993 (velocità)

**SCUOLA PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR**  
Autodromo Santamonica  
47046 Misano Adriatico (FO)  
Tel. 0541/612540 - fax 612536  
(guida sicura, sportiva e agonistica)

**SCUOLA FEDERALE GUIDA FUORISTRADA**  
Via F. Baracca, 1  
24123 Bergamo  
Tel. 035/237711

**DRIVING CAMP BY CARLO ROSSI**  
Viale Marconi, 2/C  
28021 Borgomanero (NO)  
Tel. 0322/846222  
(guida sicura, sportiva, rally,  
acrobatica, neve e ghiaccio  
driving master)

**GABRIELE GORINI SPEED TRAINING**  
Autodromo di Imola  
Sede Legale: Via dei Bigi, 24  
47100 FORLÌ  
tel. 0543/50523  
(corsi di pilotaggio Porsche)

**VITTORIO CANEVA RALLY SCHOOL**  
Piazza Mazzini, 18  
36012 Asiago (Vicenza)  
tel. 0424/64318

**TOP DRIVING SCHOOL**  
c/o Autodromo del Levante  
BINETTO (Bari)  
Tel. 0337/821666  
(guida sportiva e guida sicura)

**CENTRO GUIDA SICURA E PILOTAGGIO SU GHIACCIO**  
Racing & Vip  
Loc. Lago Losetta  
Sestriere (To)  
Tel. 0122/76651 - Fax 76923

**SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO UNNUS TH. HENDRICH**  
CH-6703 Osogna/Bellinzona  
Tel. 0041/92/661878  
Fax 0041/92/662175

**SCUOLA DI PILOTAGGIO HOLIDAY TRACK**  
6934 Bioggio-Lugano (CH)  
Tel. 0041/91/506515  
Fax 0041/91/506592

**SCUOLA DI PILOTAGGIO VINCENZO FLORIDIA**  
Autodromo Pergusa  
Tel. 091/517941  
(guida sicura, veloce e sportiva)

**SCUOLA PILOTI MILANO**  
Autodromo di Monza  
Tel. 0331/592395  
(velocità e rally)

**SPORT & SAFE DRIVING SCHOOL**  
Via A. Traversari, 29  
00152 ROMA  
Tel. 06/58331011 - Fax  
5885330



## VELOCITA'

### 7 NOVEMBRE

**\*GP AUSTRALIA AD ADELAIDE**  
Campionato mondiale F.1  
Cams  
Tel. 0061/3/8893746

**CHALLENGE ITALIANO GARE CLUB A VALLELUNGA**  
Peroni Promotion  
Tel. 06/5200306 -  
5200609 fax

### 14 NOVEMBRE

**STOCK CAR AD ATLANTA**  
Campionato Nascar  
Nascar  
Tel. 001/904/2530611

**F.3000 GIAPPONESE A SUZUKA**  
Suzuka Circuitland Co  
Tel. 0081/593/781111

## RALLY

### 6-7 NOVEMBRE

**14. RALLY DELLA LANTERNA**  
Campionato Promozione

Scuderia Grifone  
Tel. 010/540434

### 7 NOVEMBRE

**CRITERIUM DES CEVENNES**  
Campionato Francese Rally  
Asa Herault  
Tel. 0033/91/052673

**TOP RALLY DI CORTANZE E MONALE**  
Rallysprint  
Pinerolo Sport  
Tel. 011/3095098

### 11-13 NOVEMBRE

**INTERNATIONAL TOTAL TARA RALLY**  
Campionato africano  
Namibia Motor Sport  
Tel. P.o.box 5483  
-Windhoek

**SEMPERIT RALLY**  
Campionato europeo  
coefficiente 10  
Oamtc Zv Baden  
Tel. 0043/222/3307039

### 11 NOVEMBRE

**RALLYE DU CONDROZ**  
Campionato europeo  
coefficiente 5  
Mceben -Belgio  
Tel. 0032/60/211537

### 13 NOVEMBRE

**14. RALLY INTERNAZIONALE DI ROMA**  
Assipromo Competition Car  
Tel. 06/311433

### 14 NOVEMBRE

**9. RALLY VALDINIEVOLE**  
Coppa Italia - 5.zona  
coef.3  
Gruppo Italia Pubblicità

**5. RALLY TRE VALLI**  
Coppa italia-7. zona -  
coef.3  
Moto Club Canguro  
Tel. 0922/602844

**RALLYSPRINT CITTÀ DI GIARDINO**  
Varese Corse Rally  
Tel. 0332/241087

**6.RALLYSPRINT DI SADURANO**  
Sadurano Motorsport  
Tel. 0543/766643

## ALTRE SPECIALITA'

### 6-7 NOVEMBRE

**CRONOSCALTA CASTELLINA IN CHIANTI**  
Autostoriche

Squadra Corse Valdelsa  
Tel. 0577/920568

### 7 NOVEMBRE

**FORMULA RALLY A BRESCIA**  
Scuderia La Piana  
Tel. 0376/604770

**SLALOM DI FAVARA**  
Favara Rally Team  
Tel. Agrigento

**SLALOM DI GAVOI**  
Ac Nuoro  
Tel. 0784/30034

### 14 NOVEMBRE

**FORMULA RALLY A VICENZA**  
Team Padova Cross  
Tel. 049/9630465

**2. FORMULA RALLY KARTODROMO DI KINISIA**  
A.S.Kinisia  
Tel. 0337/960462 -  
0923/873510 fax

**11. SLALOM SALERNO-CROCE DI CAVA**  
Gierre Team  
Tel. 089/ 222379

**VELOCITA' SU TERRA A VITTORIO VENETO**  
A.S.Alle Cave  
Tel. 0438/500137

## SETTIMANALI NAZIONALI

**OKEY MOTORI**

**NUOVA ANTENNATRE**  
19.50 sabato

**ESPANSIONE TV**  
20.00 sabato

**RADIO TELE GARDA**  
15.30 sabato

**GRP TV**  
22.30 venerdì  
13.30 sabato

**RETE 9 TAI**  
20.55 sabato  
12.20 domenica

**ALTAITALIA TV**  
19.50 sabato  
09.30 domenica

**RETE AZZURRA**  
15.00 sabato  
12.30 e 23.00 lunedì

**TELE BELLUNO**  
23.30 giovedì  
18.00 sabato

**TELE COMMERCIALE ALPINA**  
21.00 sabato  
22.00 mercoledì

**PRIMO CANALE**  
22.00 giovedì  
22.00 mercoledì

**TELE ARCOBALENO**  
23.45 venerdì  
13.30 domenica

**ANTENNA 1**  
20.30 sabato  
14.00 domenica

**NUOVA RETE**  
22.30 venerdì

**TV PARMA**  
21.15 sabato  
18.10 domenica

**TELE MONTIMARE**  
22.30 sabato  
13.00 domenica

**TELE MAREMMA**  
15.30 sabato  
15.00 domenica

**NOI TV**  
21.30 sabato  
15.45 lunedì

**TELEREGIONE**  
21.30 venerdì  
17.30 sabato

**TELE 2000**  
22.30 venerdì  
21.00 domenica

**RETE CAPRI**  
22.00 venerdì

**SUPER TV**  
21.40 martedì

**MOTOR NEWS**

**TELECUPOLE**  
23.00 lunedì

**TELENOVA**  
23.00 mercoledì

**TELE FRIULI**  
23.30 venerdì  
16.20 lunedì

**TELE ARENA**  
23.40 venerdì

**TELE ALTO VENETO**  
23.15 venerdì  
13.30 domenica

**RETE 7**  
11.30 sabato

**TELE REGGIO**  
18.40 giovedì  
13.30 domenica

**TELE REGIONE TOSCANA**  
14.30 giovedì  
24.00 domenica

**RETE 24 H**  
22.30 giovedì  
16.30 sabato

**TVRS**  
15.15 venerdì  
23.00 sabato

**TELE LAZIO**  
21.20 venerdì

**CANALE 10**  
20.30 lunedì

**TELE SPAZIO**  
22.30 sabato  
13.30 domenica

**TELESCIROCICO**  
23.45 venerdì

## RUBRICHE FISSE

**LUNEDÌ**

**RETEMIA** 19.45 L'uomo e i motori

**MARTEDÌ**

**TELEMONTECARLO** 22.45 Crono

**MERCOLEDÌ**

**RAI 2** 13.30 Tg2 Motori  
**ITALIA1** 17.30 Guida con noi

**VENERDÌ**

**ITALIA1** 17.30 Guida con noi  
**CINQUESTELLE** 22.00 Motori non stop  
**ODEON TV** 23.15 Tuttofuoristrada

**SABATO**

**TELEMONTECARLO** 12.15 Crono (replica)  
**TIVU ITALIA** 19.30 Ruote in pista  
**TIVU ITALIA** 24.00 Tuttofuoristrada

**DOMENICA**

**ITALIA 1** 11.30 Grand Prix  
**CINQUESTELLE** 12.30 Motori non stop (replica)  
**VIDEOMUSIC** 13.00 Motorclip



**RAI**

**EUROSPORT**

*Il Gp di Australia chiude la stagione '93 di F.1. Su Rai 1 e Rai 2 si potrà seguire in diretta quest'ultima gara iridata, della quale una sintesi sarà trasmessa da Rai 3. Anche Eurosport coprirà l'intero week-end australiano*

## LE GARE

**GP AUSTRALIA**

**RAI 1**

Venerdì 5 e sabato 6 dalle ore 03.30 diretta delle prove

**RAI 2**

Sabato 6 ore 24.00 diretta del warm-up  
Domenica 7 ore 04.15 diretta del Gran Premio

**RAI 3**

Domenica 7 ore 11.15 sintesi di 40 minuti

**EUROSPORT**

Venerdì 5 e sabato 6 dalle ore 09.00 differita delle prove  
Sabato 6 ore 24.00 diretta del warm-up  
Domenica 7 ore 04.30 diretta del Gran Premio con replica alle ore 06.30 e 11.00

**TELE + 2**

Sabato 6 ore 24.00 «F. 1 week-end» prove domenica 7 ore 24.45 «F. 1 week-end» Gp

**RALLY DI SPAGNA**

**RAI 3**

Martedì 2, mercoledì 3 e giovedì 4 rispettivamente alle ore 16.45, 16.30 e 16.55 servizi sullo svolgimento e la conclusione del rally

*«Guida con noi» è il programma che fino a dicembre andrà in onda ogni mercoledì e venerdì alle 17.30 su Italia 1. Realizzato in collaborazione con Fiat e Alfa Romeo, ha lo scopo di proporre un corso essenziale di guida sicura*



TMC CAMBIA GIORNO AI MOTORI

## Crono al martedì

Attenzione! Dalla prossima settimana Crono cambia giorno, infatti dal lunedì il programma condotto da Renato Ronco è stato spostato al martedì. Quindi l'appuntamento con il «Processo al Gp di Australia» è posticipato di un giorno. Rimane praticamente invariata invece la collocazione oraria che come succede ormai da qualche tempo è prevista per le 22.45. La replica (dopo la breve parentesi in cui è andata in onda al mercoledì) torna in programmazione per la giornata di sabato alle 12.15. Su Telemontecarlo il prossimo appuntamento con il «tempo di motori» è quindi per martedì 9 novembre.



**martedì ore 22.45**  
**replica sabato ore 12.15**



## TRASMISSIONI VIA SATELLITE

**EUROSPORT MARTEDÌ 2**

15.00 Speciale sul campionato riservato alle vetture Stock-car (replica)

**MERCOLEDÌ 3**

20.00 Speciale di 2 ore sul campionato Indy Car  
22.00 Motors magazine  
**GIOVEDÌ 4**  
10.00 Motors

magazine (replica)

**VENERDÌ 5**

09.00 Differita prove Gp Australia  
17.00 Prove Gp di Australia (replica)  
18.00 International Motorsport

**SABATO 6**

09.00 Differita prove Gp di Australia  
10.00 International Motorsport (replica)

24.00 Diretta warm-up Gp di Australia

**DOMENICA 7**

04.30 Da Adelaide diretta del Gp di Australia  
06.30 Replica Gp di Australia  
11.00 Replica Gp di Australia

**LUNEDÌ 8**

13.00 International Motorsport (replica)

## RUBRICHE TV LOCALI

**LUNEDÌ**

**Lombardia**

**TELEVERBANO**

21.45 Tuttorallo video

**Emilia Romagna**

**TELE RADIO CITTÀ**

20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)

**MARTEDÌ**

**Puglia**

**CANALE 10**

10.40 Top Autonews

**TELESTUDIOTRE**

22.00 Tuttorallo video

**MERCOLEDÌ**

**Marche**

**TVRS**

23.00 Ruote e motori

**Lombardia**

**RETE 55**

20.00 Tuttorallo video

**GIOVEDÌ**

**Puglia**

**CANALE 10**

10.40 Top Autonews

**Emilia Romagna**

**RETE 7**

18.30 World Cross Motori

**Toscana**

**TV PRATO**

21.50 Il fuoristrada

**Campania**

**TELEVOMERO**

23.30 Racing Team

**Lazio**

**RETE ORO**

22.40 Semaforo verde

**Lombardia**

**TELEVERBANO**

18.15 Tuttorallo video

**VENERDÌ**

**Piemonte**

**VIDEOGRUPPO**

20.30 Hot Rod

**Toscana**

**TELEREGIONE**

22.00 Gente Motori

**SABATO**

**Piemonte**

**VIDEOGRUPPO**

24.00 Hot Rod

**Lombardia**

**ANTENNA 3**

19.50 Monza motori

**Liguria**

**CANALE 7**

20.30 Starting (replica domenica 19.00)

**EUROMIXER**

20.30 Starting (replica domenica 19.00)

**TELENORD**

20.30 Starting (replica domenica 19.00)

**Emilia Romagna**

**REGGIO TRE TV**

23.00 Starting (replica domenica 14.00)

**TELEUNIVERSO**

13.30 Starter

**Toscana**

**CANALE 27**

23.00 Starting (replica domenica 14.00)

**TELEIDEA**

19.50 Starting (replica domenica 13.00)

**Marche**

**TVRS**

15.20 Ruote e motori

**Lazio**

**RGM**

15.00 Starting (replica domenica 19.00)

**GOLD TV**

13.50 Starting (replica lunedì 23.30)

**TVA 40**

22.30 Tva 40 Motor (replica domenica 14.00)

**Puglia**

**CANALE 10**

10.40 Top Autonews

**DOMENICA**

**Lombardia**

**BERGAMO TV**

18.00 Motorshow

**Lazio**

**TELE UNIVERSO**

13.00 Starting

**TELE MONTE GIOVE**

15.00 Starting

**QUARTA RETE ROMA**

23.45 Starting



# bastian contrario

Le opinioni di questa pagina non riflettono necessariamente quelle della rivista, né vanno attribuite a qualcuno in particolare. Di volta in volta, verrà dato spazio a un punto di vista diverso e «controcorrente» rispetto al pensiero comune.

**P**iccolo dizionario riassuntivo della stagione millenovecentonovantatré:  
**Andretti, Michael:** attore caratterista americano. Ingaggiato come controfigura di pilota F.1, non è riuscito a smaltire i problemi di fuso orario tra gli Stati Uniti e l'Europa, cosa che gli causava continui ritardi.  
**Active, sospensioni:** definite anche «intelligenti», sono talmente furbe da scambiare una cunetta in corsia box con una variazione di carico, reagendo di conseguenza e provocando coreografiche piroette. Interdette per manifesta incapacità.  
**Barnard, John:** famoso chirurgo, rimasto vittima di un'anestesia mal praticata che gli procura un sonno ricorrente. Sua specialità il trapianto d'asegni.  
**Briatore, Flavio:** ex testimonial della Piz Buin (creme abbronzanti) al posto di Cesare Fiorio, si è da tempo acclimatato nell'ambiente della F.1, anche se nessuno ha capito ancora come e soprattutto perché.  
**Cosworth:** fabbrica di motori. Nel '67 i motori Ford Cosworth vincevano tutto; quando iniziarono a vincere meno, divennero Cosworth e basta; adesso che vanno di nuovo forte, si chiamano Ford. Le buone officine sono sempre in ombra.  
**Dennis, Ron:** pilota collaudatore della McLaren, addetto di volta in volta al reparto Produzione e a quello Distruzione. Ottimo meccanico, fu costretto a preferire la F.1 alle

autoriparazioni per l'impossibilità a trattare con i clienti. Ora cerca di rimediare.  
**Ecclestone, Bernie:** inventore del monopoli. Un padre di famiglia.  
**Ferrari:** marca di profumi che di recente ha scelto come veicolo promozionale le auto da corsa. Da non confondersi con l'omonimo spumante, che non viene mai usato sul podio.  
**Jordan, Eddie:** astuto team manager che a inizio stagione pensò di non aver bisogno di  
**Capelli:** vedi anche: Ragazzi, Cesare.  
**Goodyear:** fabbrica di comunicati stampa incomprensibili ai più.  
**Hart, Brian:** costruttore britannico. Grande motorista, incorreggibile ottimista.  
**IndyCar:** genere cinematografico sulla falsariga di «Nightmare», molto popolare in F.1. Di volta in volta, fa ridere o fa paura.  
**Lotus:** famoso team inglese, dotato un tempo di vetture nere che poi divennero gialle. Ultimamente è passato al verde, prima sulla carrozzeria, poi nei bilanci.  
**McLaren:** pseudonimo di Ron Dennis.  
**Nuovo:** vecchio. Dai comunicati stampa: «La vettura è sostanzialmente nuova» si legge «la vettura è esattamente quella dell'anno scorso».  
**Oatley, Neil:** progettista di monoposto fallimentari sulla carta, spesso vincenti in pista. Vedi «Barnard» per il dizionario dei contrari.  
**Prost, Alain:** romanziere francese. Inventore dell'anno sabbatico, non ha trovato proseliti. Peccato.  
**Qualifiche:** l'occasione dei telecronisti per scatenare il proprio ego.  
**Renault:** l'unica soddisfazione dei francesi, adesso che se ne va Prost. Finché dura.  
**Senna, Ayrton:** pilota di polso. Uomo di pugno. Testa non descrivibile.  
**Todt, Jean:** uomo di grande acume, soprattutto nella scelta dei posti ove andare in pensione.  
**Ukyo:** filosofo e matematico giapponese, autore del celebre enunciato «la linea curva è la migliore fra due punti, anche in rettilineo».  
**Vù-dodici:** bomba tedesca, discendente dalle famose V-1 e V-2. Esplosione garantita.  
**Williams:** inventore dell'anticipo, dispositivo che permette di vincere un campionato prima che cominci.  
**Zingaro:** aggettivo riferito ai componenti del Circus, appunto nomade, della F.1. Numerosi precedenti per furto.

AMADUZZI

