

# AUTO SPRINT

SETTIMANALE **38**  
Anno XXXIII - 21-27 settembre 1993  
Sped. in abb. postale gr. II/70  
L. 4.500

**IL MAXI-POSTER**



**LARINI-ALFA DTM**

**SUPER**  
2 RIVISTE  
+ 1 POSTER  
+ 1 COPERTINA  
RIGIDA  
+ 1 DISPENSA

**ANTEPRIMA**



**Ecco  
come  
sarà la**

# FERRARI IMSA



**SENZA SEGRETI LA 330 SWC SPYDER  
CHE CORRERÀ ANCHE A LE MANS**

**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 HUGNES**

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. 06/684.06.97 - Telefax 06/684.06.97 - 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 Milanofiori - Strada 3A - Palazzo B/8 - 20094  
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea 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 GALLEAZZI**

Direttore sezione libri: **Paolo Facchinetti** - Ufficio Pubblicità:  
**Loredana Malaguti** - Ufficio concorsi: **Sarena Sartori** - Ufficio  
diffusione: **Ulderico Comparone** - Ufficio abbonamenti: **Roberto  
Gelfetti**

ORSI



## VELOCITÀ

FORMULA UNO

### 24 L'ultimo muro

È il Renault il motore più potente ma il V12 Ferrari non ha molto da invidiarli. Però le Rosse «pagano» in aerodinamica...

ANTEPRIMA

### 28 Ecco la Ferrari Imsa!

Si chiama 330 Wsc: è la Rossa che nel '94 correrà in America e forse anche alla 24 Ore di Le Mans. Una grande esclusiva!

FORMULA UNO

### 32 Imola conferma che...

Rientrate dalla grande festa di Monza, le Rosse hanno lungamente provato sul Santerno. Nessuna sorpresa negativa, anzi...

FORMULA UNO

### 36 Obiettivo Portogallo

Un lungo rettilineo e un misto veloce perfetto per la super-equilibrata Williams. Verso Estoril, Patrese la vede così

FORMULA UNO

### 76 Andretti torna a casa!

Dopo l'acuto di Monza, tra Mike e McLaren è finita: già a Estoril correrà Hakkinen. Ecco tutti i retroscena

## RALLY

TRICOLORE

### 82 As propone: Italia del 2000

PROMOZIONE

### 90 Riflettori su Battaglia

## OPINIONI

### 4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

### 32 E ora avanti così!

di Jean Alesi

### 114 Bastian contrario

punto di vista controcorrente

## L'ALTRA DOMENICA

### 96 Le gare in Italia

GIOVANELLI



## 16 Speciale dinastie da corsa

ORSI



## 92 La Volvo 850 si fa station wagon

## RUBRICHE

8 lettere

10 news karting

12 news estero

80 news velocità

88 news rally

94 news on the road

106 portobello

107 crucisprint

110 dove si corre

111 notiziario csai

113 teleschermo

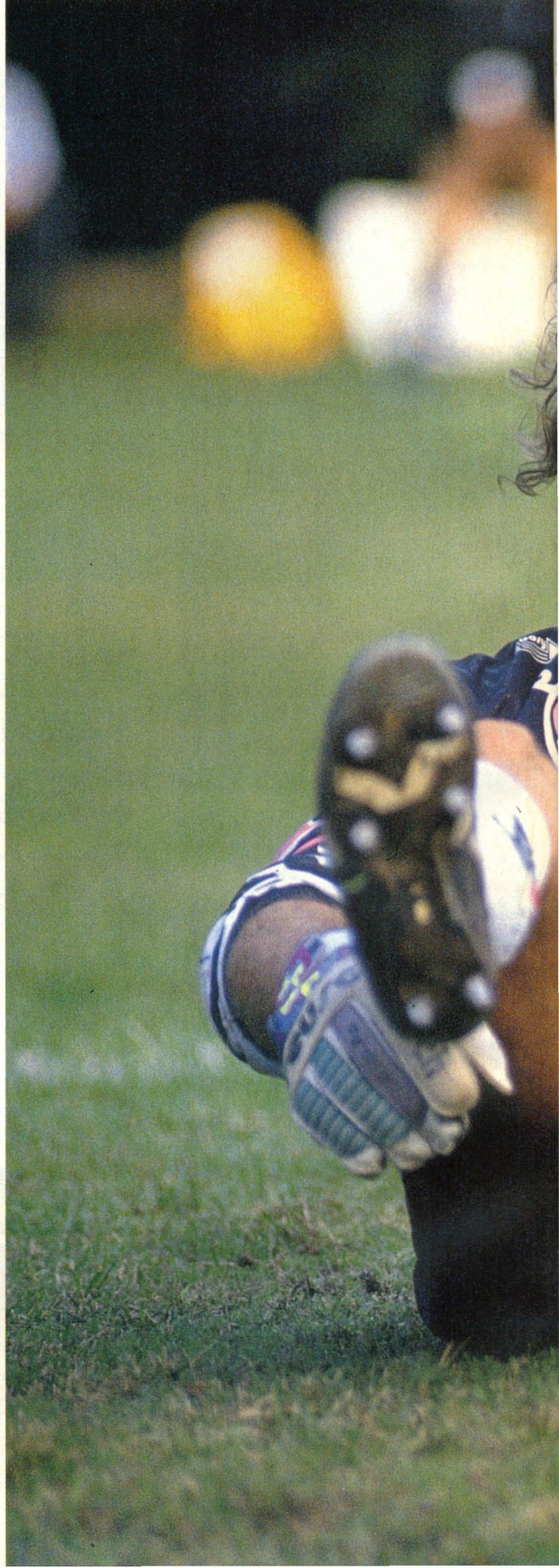
Questo numero di Autosprint è stato chiuso in tipografia giovedì 16 settembre e pertanto non contiene le gare domenicali (IndyCar e Formula 3) i cui resoconti saranno recuperati nel prossimo numero



## Le macchine di domani

GIORGIO FALETTI

**U**na volta tanto voglio dirvi qualcosa di diverso. Domenica 12 Settembre, mi sono visto il Gran Premio d'Italia, con la saliva azzerata per l'emozione di vedere una Ferrari ritornare «la» Ferrari, sperando fino all'ultimo nel miracolo della vittoria e accontentandomi, poi, di un risultato meno miracoloso ma più realisticamente promettente per il futuro. Ho visto Alesi, davanti a una folla enorme, alzare una coppa altrettanto enorme. Alla fine della gara avevo la lingua che, se avessi leccato una porta, venivano fuori i trucioli. Dopo, ho preso l'auto e sono andato a Torino, alla manifestazione di lancio della nuova macchina della Fiat. La Punto, per l'appunto. In piazza Vittorio Veneto era allestito l'enorme palcoscenico dove avremmo fatto lo spettacolo, in un caos meraviglioso di luci e bandiere che sventolavano. Mi sono trovato di fronte Alba Parietti, conduttrice ufficiale dell'happening, ottimamente abbinata all'automobilismo dal fatto che ha più curve del vecchio Nürburgring. Immediatamente la lingua è tornata nella condizione del dopo Gran Premio. Intorno, nella confusione, si aggiravano ragazze che l'hanno definitivamente trasformata in un ferro da stiro. Quando ho bevuto un bicchiere d'acqua, dalla bocca mi è uscito un getto di vapore che poteva tranquillamente servire da fumo a un concerto dei Pooh. Tutto questo succedeva dietro le quinte. Poi, quando è toccato a me, sono salito sul palco e di colpo, di fronte a me, c'erano centomila persone. Non è una cifra buttata lì, intendo proprio dire centomila teste, duecentomila occhi, duecentomila mani alzate in segno di festa per il lancio di questa nuova Fiat. Osservando dall'alto quei fantastici centomila, entusiasti ma non esagitati, mi sono di colpo venuti in mente i tifosi di Monza, anche loro festanti per il rilancio di questa nuova Ferrari, e mi sono sentito contento di essere lì, insieme a tutti gli altri, per due avvenimenti che speriamo tingano di rosa e di rosso un futuro per ora nero. L'emozione è stata tale che la lingua si è definitivamente staccata e la sto usando infilata nel taschino della giacca come fazzolettino. Così, una volta tanto, sono voluto uscire da un facile umorismo per entrare in un ottimismo un po' meno facile, ma, grazie a quei centomila, sicuramente giustificato.



CLIC 

# Chi m'ha preso la monoposto?



## FERMO POSTA

### Una strada dedicata al Drake

A Bologna, una strada di recente realizzazione è stata intitolata a Enzo Ferrari. È una laterale di via Larga e porta alla nuova sede della Motorizzazione Civile. La segnalazione ci arriva dal lettore bolognese Massimo Bernieri, che ringraziamo.

**NOEMI CASELLA** - Pietramellare (Caserta). Alain Prost è nato a Saint-Chamond (Francia) il 24 febbraio del 1955. Ha vinto il titolo mondiale di F.1 nell'85, '86 e '89 sempre con la McLaren.

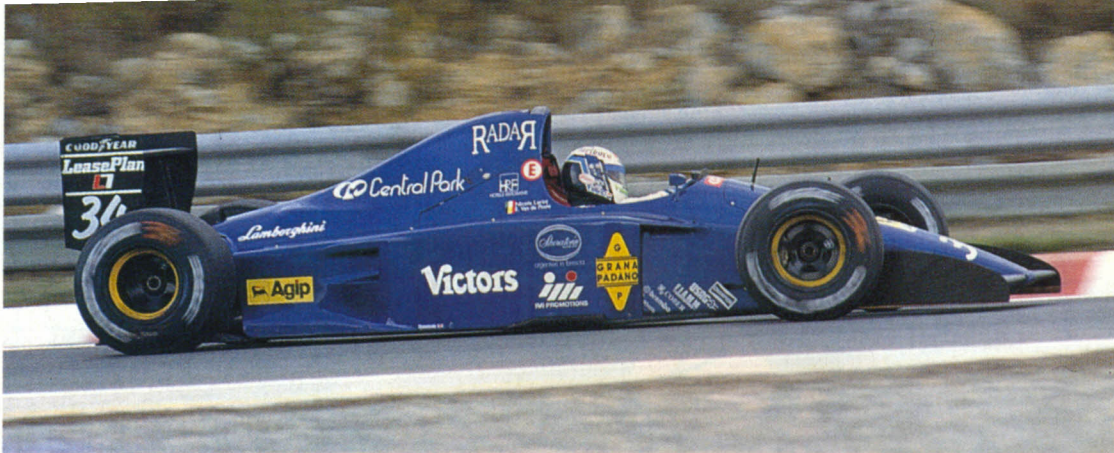
**PAOLO ROBERTO BONADONNA** - Andorra (Savona). Noi non abbiamo ragione di mettere in dubbio ciò che lei dice, però lei non può mettere in discussione la buona fede di chi era presente. Ci auguriamo comunque che a questa data l'episodio possa considerarsi chiuso e lei si sia rimesso fisicamente.

**NICOLA SCARTON** - Cavazzale (Vicenza). L'anno della morte di Roger Williamson è ovviamente il '73 (un deprecabile errore di stampa...). Per quanto riguarda l'altra segnalazione, si tratta apparentemente di un caso di omonimia.

**TERESA PAZIENZA** — Scicli (Ragusa). E perché proprio Roland Asch e non, per esempio, Jörg Van Ommen? La questione è vecchia; speriamo però che sia rimasta soddisfatta del n. 37.

### Solidarietà al rally Valcamonica

Chi vi scrive è l'equipaggio n. 131 (Turco Federico-Veronesi Enrico di Verona) partecipanti all'11. edizione del rally Vallecarnonica. Durante il trasferimento che ci portava alla P.S. n. 09, siamo stati tamponati da una vettura stradale, che sopraggiungeva a folie velocità. Risultato finale, la nostra Peugeot 205 distrutta, noi due ricoverati all'ospedale. Con l'occasione, vogliamo ringraziare tra ragazzi del posto, che ci hanno soccorso subito e ci sono stati vicini durante la permanenza in ospedale a Edolo. Un grazie di cuore ad Erika, Riccardo e Massimo.



### Una Lambo col mal di pancia

Desidererei che venisse pubblicata nella rubrica «Lettere» la foto della Lambo 02 versione pance lunghe che ha corso nei Gp di Spagna e Portogallo 1991; inoltre mi interessano i dati tecnici della vettura, i piloti, le cause della sparizione della scuderia.

Walter Baroni  
Copparo (Ferrara)

La Lambo di F.1 aveva visto la luce già alla fine del 1990. In origine il progetto avrebbe dovuto chiamarsi Glas, ma quando il messicano Gonzales Luna scomparve nel nulla (e con lui i soldi promessi) a portare in gara la vettura nel campionato '91 fu il Modena Team. La monoposto, che apparve già nella versione 02, era stata realizzata partendo dal motore 12 cilindri di Forghieri. Molto convenzionale nella parte anteriore (quando già iniziava ad affermarsi il musetto rialzato) sfoggiava un'aerodinamica inconsueta nelle pance lunghe che ospitavano in una diversa posizione i radiatori. La soluzione però peggiorò il comportamento aerodinamico. La Lambo 02 modificata aveva anche i flap degli alettoni staccati dalla scocca. Né Larini né Van de Poele riuscirono a raccogliere punti nella stagione e la squadra, con gravi problemi di gestione, spesso non superò le prequalifiche. A fine '91 il Modena Team si sciolse in modo patetico. In prospettiva si può dire che la Lambom non beneficiò di un adeguato sviluppo, come mostrano le prestazioni calanti dopo il 7. posto nella gara d'esordio a Phoenix, con Larini. I difetti strutturali del progetto erano comunque evidenti e gravi.

### La Ferrari dei tempi che...saranno

Sono un ferrarista dal 1975, dall'anno della Ferrari mondiale con Lauda, Regazzoni e la mitica 312 T!! Bei tempi quelli! La rossa di Maranello era una vettura generosa grazie al 3000 boxer più potente del mondo ed i suoi piloti potevano vincere a man bassa senza per questo annoiare come le super tecnologiche Williams. La Ferrari non è più «la Ferrari», costretta a lottare con le Sauber e le Footwork. Senza nulla voler togliere a Berger ed Alesi, anche sotto il profilo dei piloti siamo arrivati a Caporetto... Ayrton Senna, secondo me il pilota più bravo del mondo, un «mostro», tentenna di fronte alle offerte della Ferrari: meglio terzo con la McLaren che ultimo con la Ferrari. Se la Ferrari vuole tornare ad essere la Ferrari, e non la Brm, deve tornare ad avere il motore più potente del mondo ed i piloti devono tornare a scannarsi per andare a Maranello. Lo so, è più facile a dirsi che a farsi. Intanto perché la Ferrari non va al museo e rispolvera la 312 T? Ah, già... se la sono venduta!!

Paolo Bergia  
Borgo San Dalmazzo (Cuneo)

Non se la prenda, signor Bergia, se pubblichiamo la sua lettera proprio dopo il secondo posto di Alesi a Monza: in fondo è lei che ha insistito per... retrodarla al 1976. Il Gp Italia potrà essere un episodio isolato (speriamo di no) ma avrà fatto bene al suo morale come a quello di tutti i ferraristi. In-

tanto, però, una considerazione: se è vero (come è vero) che un buon motore è indispensabile per una prestazione di vertice, sembra che con il quattro valvole la Rossa abbia finalmente imboccato la strada giusta. Una volta recuperati i risultati, una volta ricostruito un nome, potrà tornare anche l'autorevolezza; per adesso, le dichiarazioni stereotipate dei piloti che «per la Ferrari firmerebbero a occhi chiusi» lasciano il tempo che trovano. E Jean Alesi, che ha voluto restare fedele al marchio del Cavallino, merita qualche soddisfazione...

### L'elettronica non è informatica

Negli ultimi tempi stampa e televisione hanno ampiamente trattato il tema dell'elettronica applicata alle vetture da competizione. Articoli e servizi televisivi che parlino di elettronica, Hardware e Software si contano ormai a centinaia. In ognuno di essi, od almeno in quelli da me visti e letti, venivano esposti i tre concetti in modo errato, in quanto posti in modo tale che i secondi due apparivano essere una sottomateria del primo. O per meglio dire si evinceva che l'Hardware ed il Software erano due aspetti dell'elettronica. Per fare un po' di chiarezza sull'argomento è quindi necessario ricorrere all'esatta traduzione dall'inglese all'italiano. L'Hardware è l'insieme di componenti elettronici ed elettromeccanici che compongono un computer. Di conseguenza l'elettronica è una componente

dell'Hardware. Software trova la sua letterale traduzione nella parola italiana Informatica. In letteratura la materia è definita come la scienza che si occupa del trattamento automatico delle informazioni. Con l'andare degli anni nell'opinione pubblica si è però radicato un significato riduttivo del termine, identificandolo con l'insieme dei programmi necessari per il funzionamento di un computer. Comunque, qualunque sia l'accezione utilizzata, il Software è lo strumento preposto al regolare funzionamento dell'Hardware. Di conseguenza risulta perfettamente comprensibile che l'informatica non è una sottobranchia dell'elettronica, bensì una materia a sé stante. Da quanto detto si evince che per qualificare un dispositivo come intelligente è necessario che questo disponga di un processo elaborativo delle informazioni, e non semplicemente essere composto da componenti elettroniche anziché meccaniche. Vorrei quindi concludere affermando che parlare di abolire tutta o parte dell'elettronica dalle vetture F.1 a partire dal mondiale 1994 risulterebbe essere del tutto inutile, in quanto dispositivi informatici basati su principi meccanici od elettromeccanici tipo le attuali sospensioni Minardi, o quelle in studio alla Williams di cui parlate nel Vostro numero 33 del 17 agosto 1993, risulterebbero essere perfettamente legali, ma contrari allo spirito della modifica regolamentare. Perciò ritengo che per

evitare aggiramenti regolamentari una tale abolizione dovrebbe essere riscritta nel seguente modo: «A decorrere dal mondiale F.1 del 1994 sulle vetture sono aboliti tutti i dispositivi informatici, ad eccezione di quelli utilizzati per la gestione del motore e del cambio. Sono cioè aboliti tutti quei dispositivi interagenti con eventi esterni caratterizzati da un principio di funzionamento del tipo: ricezione di un input, elaborazione dell'evento ricevuto, emissione di un output. Sono ammessi solo dispositivi passivi, ovvero, sistemi che assorbano le sollecitazioni esterne, il cui funzionamento può essere ricondotto allo schema: ricezione di un input, emissione di un output».

Alessio Burgassi  
Firenze

I nuovi regolamenti non fanno esplicito riferimento a hardware e software rendendosi conto che sarebbe inutile. Le sospensioni idrauliche, in ogni caso, non sono contrarie allo spirito regolamentare se si limitano a sostituire l'elemento elastico costituito dalla molla con un dispositivo pneumatico (sul tipo delle vecchie Citroën). E il fatto che il cambio sia operato elettronicamente non è commendabile solo se i rapporti non vengono selezionati automaticamente in qualsiasi modo.

PHOTO4



## Per ricordare Mauro De Simone

Vorrei salutare dalle vostre pagine un caro amico: Maurino De Simone. Quando ero adolescente, per me, che vivevo in un piccolo paese, era l'unica persona che possedesse una macchina da corsa. Lo conobbi di persona più tardi, quando iniziai a correre. Alla Macchia-Monte Sant'Angelo dell'86 sconvolsi me e la mia ragazza per la sua figura, per il sorriso tra il beffardo e il vissuto e, soprattutto, per le incredibili toppe sul fondoschiena della tuta ignifuga... Non ne sono certo, ma credo che allora vinse la classe 1150 salendo anche più veloce di tutte le 1300. Era un suo difetto: andava più forte anche di quelli della classe superiore. Anche domenica 12 settembre andava così: con una 1600 era primo della classe 2000. Alla partenza della speciale che gli sarebbe stata fatale, tra un consiglio e una battuta, commentando il passaggio di una bella donna aveva detto: «Se mi chiedesse di fermarmi e andare con lei per campi, lo farei subito». Quella bella signora, ovviamente, non lo chiamò. Maurino non poteva sapere che per quella sera c'era già un'altra signora che lo aveva notato... Maurino, salutami Gil appena lo incontri al club dei «Piedi Pesanti».

Michele Ippolito - Rocchetta S. Antonio (Foggia)

È sempre triste parlare di un pilota scomparso in gara. Nel caso di Mauro De Simone, rimasto vittima di un incidente mortale due domeniche fa al rally di Melfi, ci è sembrato che la maniera migliore di ricordarlo fosse quella di dare spazio alle parole di un amico che lo ha conosciuto sui campi di gara. E di pubblicare anche una sua foto al volante della 205 Gti, scattata poco prima della tragedia. Al navigatore Gerardo Mossuca che gli sedeva a fianco auguriamo una pronta guarigione.

## DIETRO L'ANGOLO

La mia specialità preferita è il turismo e in particolare il Dtm tedesco, dove faccio il tifo per la Ford Mustang di Gerd Ruch. Mi puoi parlare delle prestazioni della vettura, pubblicandone una foto? Potresti anche pubblicare il calendario Dtm del '94?

Alessandro Seren Rossa - Torino

La Ford Mustang Gt del campionato tedesco è un po' la balena bianca della categoria. E non solo per le generose dimensioni del motore e per il colore della carrozzeria. Ma anche perché si tratta di un vero e proprio «animale raro» la cui sopravvivenza nella serie viene preservata anche nell'epoca delle due litri e mezzo ad altissima tecnologia. Le Mustang è tutta un'altra cosa, e anche se non intimorisce di sicuro le varie Alfa Romeo e Mercedes in tema di competitività, viene salutata con entusiasmo dal caloroso pubblico tedesco a ogni passaggio in pista. Forse il tracciato che le si addice maggiormente è quello dell'Avus, composto in pratica di due lunghissimi rettilinei nei quali può scaricare tutta la grande potenza del suo motore otto ci-

lindri senza accusare troppo l'handicap nella trazione e nella maneggevolezza che ha rispetto a vetture ben più evolute. E infatti nella gara berlinese di due domeniche fa Gerd Ruch è riuscito a qualificarsi a metà schieramento, concludendo la prima corsa in undicesima posizione. Un po' meno bene è andato l'altro Ruch, Jürgen, e anche Feucht, che completa lo «squadron» Mustang, non ha brillato. Ma veniamo ai dettagli tecnici della vettura. L'impostazione è quella classica delle vetture americane; vale a dire un bel V8 da cinque litri di cilindrata, disposto anteriormente in posizione longitudinale, con distribuzione a due valvole per cilindro e alimentazione a carburatori (!) oppure a iniezione. La cilindrata esatta è di 4961 cc, con 100 mm di alesaggio e 79 di corsa. Il rapporto di compressione è di 10,5:1. La potenza massima dichiarata è di ben 520 cavalli a 7200 giri/minuto, mentre come valore di coppia massima vengono indicati 560 Nm a 5600 giri. Come si vede, il propulsore è generoso nelle prestazioni, anche se tecnicamente superato. La trazione è ovviamente posteriore, con cambio a cinque marce. Lo schema delle sospensioni prevede ruote indipendenti con sistema McPherson all'anteriore, mentre dietro troviamo un classico assale rigido con parallelogramma di Watt e barra stabilizzatrice. I freni sono a disco con pinze a quattro pistoncini; i cerchi ruote da 13 x 18". La Mustang è lunga 4549 mm, larga 1755 e alta 1260 e pesa, secondo il regolamento Dtm, 1100 kg. La capacità del serbatoio è di 120 litri. Con questo tipo di vettura Ruch, che compirà quarant'anni il prossimo 21 novembre, corre dal 1988, anno in cui partecipò ad una gara a Budapest. Nelle ultime due stagioni si è impegnato a tempo pieno partecipando a tutte le gare in calendario, pur non essendo un pilota professionista ma un tecnico di impianti di riscaldamento. La sua prima corsa con le Turismo risale al 1974, e la vettura era naturalmente una Ford. In tutto, Ruch ha disputato 82 gare, vincendone una, ottenendo una pole position e tre giri più veloci. Per quanto riguarda il calendario, non dovrebbero esserci sostanziali variazioni rispetto alle date del '93, almeno in Germania.

Non ci sono solo Mercedes e Alfa Romeo nel Dtm: scopriamo la Mustang da 500 cavalli



COCKPIT

## LE GARE

### PISTA RIOVEGGIO

Rioveggio (Bo),  
12 settembre 1993

**Classe 60 Minikart:** 1. Alex (Tecno) 10 giri in 8'05"16; 2. Corsetti (Dap) 8'10"48; 3. Marconi (Birel) 8'10"71; 4. Venturi (Top) 8'10"89; 5. Tonelli (Top) 8'22"31. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Berocchi (Tony) 18 giri in 11'55"13; 2. Marra (Mike1) 11'59"80; 3. Piccinelli (Kali) 12'08"34; 4. Bindi (Mari) 12'14"48; 5. Pollastrini (Tony) 12'14"70.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Veronesi (Npk) 18 giri in 11'43"12; 2. Bucelli (Crg) 11'43"65; 3. Grandis (Mari) 11'43"65; 4. Picchioni (Dap) 11'44"12; 5. Serafini (Kali) 11'55"06.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Bonazzi (Top) 18 giri in 11'44"38; 2. Dalle Donne (Mac) 12'17"58.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Angelini (Mari) 18 giri in 11'41"57; 2. Igresti (Kali) 11'44"00; 3. Sibani (Npk) 11'44"47; 4. Savani (Kali) 12'07"77; 5. Cozza (Crg) a 1 giro.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Neri (Tony) 18 giri in 11'29"89; 2. Ricchieri (Kali) 11'34"57; 3. Lucchi (Tony) 11'48"21; 4. Vignini (Kali) 11'49"67.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Regini (Kali) 18 giri in 12'12"97; 2. Angelini (Best) 12'34"30; 3. Bidolli (Crg) 12'38"11; 4. Lazzarini (Best) 12'38"45; 5. Bercini (Tony) 12'38"91.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Pagliero (Kali) 18 giri in 11'59"55; 2. Sirocchi (Tony) 12'08"52; 3. Lelli (Kali) 12'10"52; 4. Baraccani (Kali) 12'11"72; 5. Di Bella (Kali) 12'17"03.

### PISTA WINNER

Nizza Monferrato (At), 12 settembre 1993

**Classe 60 Minikart:** 1. Francia (Pcr) 10 giri in 8'39"15; 2. Abrate (Kali) 8'39"61; 3. Berolotti (Pcr) 8'43"50; 4. Wisner (Pcr) 8'48"91; 5. Balestrero (Dap) 8'54"43. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Lagazio (Tony-Parilla) 15 giri in 10'43"25; 2. Bianchi (Tony-Parilla) 10'49"80; 3. Magri (Kali-Comer) 10'50"46; 4. Cornale (Tony-Lame) 10'55"50; 5. Scarfiotti (Tecno-rotax) 10'56"31.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Simonini (Npk-Parilla) 20 giri in 13'42"21; 2. Musti (Tony-Pcr) 13'47"19; 3. Casazza (Top-Comer) 13'49"11; 4. Orofino (Mari-Italsistem) 13'50"38; 5. Costamagna (Kali-Italsistem) 13'51"24.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Baldissone (Pcr-Pcr) 20 giri in 13'44"03; 2. Maccchi (Dap-Italsistem) 13'48"66; 3. Scarabelli (Tony-Italsistem) 13'49"02; 4. Fioravanti (Pcr-Pcr) 13'57"49; 5. Cuccirelli (Tony-Italsistem) 13'57"78.

**Classe 125 Europa:** 1. Rotondi 19 giri in 13'32"21; 2. Fotia 13'52"69; 3. Brocato 13'47"34. Tutti su Italia Motori-Gilera.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Furbato (Tony-Tm) 20 giri in 13'29"55; 2. Cavalleri (Tony-Pavesi) 13'36"92; 3. Bozzoni (Kali-Tm) 13'38"63; 4. Pollari (Crg-Tm) 13'54"35; 5. Bao (Tony-Tm) 13'59"94.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Tassisto (Dap-Pavesi) 15 giri in 10'00"79; 2. Suraci (Tony-Pavesi) 10'04"22; 3. Staffieri (Dap-Pavesi) 10'04"80; 4. Iazio (Tibikart-Tm) 10'18"73; 5. Gambaro (Tony-Pavesi) 10'24"82.



NELLE TRE CATEGORIE SOLTANTO 24 PILOTI

# Che fallimento l'Amatori-sud!

**A**MATO - La Coppa Fik Amatori Zona sud, disputata sulla pista Due Mari, malgrado il «bonus» di due decimi di secondo da scontare nella finale nazionale, ha purtroppo evidenziato, in termini di numeri assoluti di partecipanti, come questa iniziativa sia poco sentita al sud. Il fenomeno del basso numero di piloti presenti alla coppa Amatori zona sud (dodici nella 100, quattro nella 125 aspirato e otto nella 125 valvole), rispetto ai partecipanti che si vedono al via nelle gare dei campionati regionali, aveva già fatto riflettere gli organizzatori della «finale nazionale sud» anche lo scorso anno. A poco sono infatti serviti gli sforzi di calamitare interesse attorno alla manifestazione messi in atto dagli organizzatori del club Catanzaro racing, che ha appunto preparato, per il secondo anno consecutivo, al meglio questo appuntamento nazionale degli Amatori per il sud. Ma andiamo a ve-

dere che cosa è accaduto in pista.

**CLASSE 100.** Il catanese Luigi Pignataro inizia a dettare legge fin dai tempi di qualificazione: con un crono di 41"49 infligge un distacco di quattro decimi al più immediato inseguitore, Emanuele Auteri. Nelle due finali il copione non cambia: Pignataro si aggiudica entrambe le finali ponendo subito tra sé i più immediati rivali un margine di sicurezza. Così sia nella prima che nella seconda finale al palermitano Auteri e al messinese Plastini non resta che combattere per la piazza d'onore, il confronto vede in entrambi i casi imporsi il primo.

**CLASSE 125.** Il fatto di avere soltanto quattro piloti iscritti nella 125 aspirato non ha permesso la regolare costituzione della classe; ad ogni modo questi conduttori gareggiano assieme agli otto della 125 valvola. A congiurare contro il già esiguo nu-

mero di partecipanti della classe 125 aspirato ci si mette pure la sorte: a causa del forfait, causato da problemi tecnici durante le prove, di Giuseppe Puccio, i contendenti di questa categoria scendono così a tre. La battaglia per il successo è comunque molto incerta: il cosentino Leonardo Nicoletti e il catanese Luigi Sciacca ottengono un primo e un terzo posto ciascuno nelle due finali, così la vittoria assoluta va a Nicoletti perché nei tempi aveva segnato il miglior crono. Nella classe 125 valvola il catanzarese Siro Sinopoli si prende una rivincita sul verdetto dell'edizione dell'anno passato di questa Coppa Amatori zona sud; allora si dovette accontentare del secondo posto, mentre questa volta si aggiudica un successo netto. Il pilota catanzarese già nei tempi di qualificazione è il più veloce infliggendo un distacco di sei decimi a Scarpino, suo più immediato inseguitore. Nella prima finale però

Scarpino non riesce a difendere la propria posizione: noie meccaniche lo bloccano dopo otto dei sedici giri in programma. La vittoria in entrambe le finali se la aggiudica con un buon margine il poleman Sinopoli. Alle spalle del dominatore in entrambe le gare si classifica il reggino Cutrupi, mentre sull'ultimo gradino del podio si alternano il catanese Emmanuelle, nella prima finale, e Scarpino, nella seconda.

### COPPA AMATORI

Amato (Cz), 12 settembre 1993

#### Coppa Amatori zona sud

**Classe 100:** 1. Pignataro (Crg-Parilla) punti 0; 2. Auteri (Brm-Pcr) 4; 3. Piastini (Tibikart-Parilla) 6; 4. Gravina (Biesse-Parilla) 9; 5. Andreozzi (Top-Parilla) 11; 6. Italia (Tony-Pcr) 13; 7. Nicotra (Biesse-Parilla) 13; 8. Sciuto (Tibikart-Parilla) 16; 9. Piacentino (Top-Comer) 18; 10. Pace (Biesse-Parilla) 19; 11. Urso (Top-Comer) 21.

**Classe 125 aspirato:** 1. Nicoletti (Kali-Tm) punti 3 (qualifica 42"14); 2. Scicca (Kali-Tm) 3 (qualifica 42"96); 3. Grosso (Kali-Kali) 4.

**Classe 125 valvola:** 1. Sinopoli (Kali-Tm) punti 0; 2. Cutrupi (Merlin-Pavesi) 4; 3. Emmanuele (Kali-Tm) 7; 4. Scarpino (Kali-Tm) 10; 5. Maceri (Kali-Tm) 10; 6. Giunta (Kali-Tm) 12; 7. Grano (Tony-Tm) 13; 8. Giuffrida (Kali-Tm) 14.

CAMBIA IL CALENDARIO '94

# Euro-junior a Pasqua

Diramato alla fine dello scorso mese di agosto il calendario internazionale ha subito nel volgere di pochi giorni un primo cambiamento. La variazione riguarda l'appuntamento europeo della Junior e Cadetti: dalla data iniziale del 15 maggio, la gara che assegna i due titoli continentali è stata anticipata al 3 aprile. La scelta del week-end di Pasqua è stata motivata dal presidente della Ck, Ernest Buser, con l'opportunità di trovare una data che facesse saltare il minor numero possibile di impegni scolastici ai ragazzini di questa categoria. A questo punto la Federazione Italiana si trova nella necessità di rivedere i piani, comunque non ancora definiti, per gli appuntamenti del campionato italiano, che comunque servono per la determinazione dei piloti che possono partecipare all'europeo.

## PER L'AVANTRENO DEL FUTURA Brevetto Sodi



Gli avantreni della Sodi Kart sono stati coperti in questi giorni in Francia da brevetto. La ditta francese ha voluto in questo modo proteggersi da illeciti tentativi di riproduzione delle proprie soluzioni tecniche che d'ora in poi non potranno essere dunque più «ricopiate» se non dopo aver richiesto e ottenuto uno specifico consenso della Casa transalpina, ammesso che questa intenda concederlo. Dell'esistenza in Francia

del proprio brevetto ha provveduto a darne informazione la stessa Sodi Kart, già costruttrice dell'innovativo telaio Futura (nella foto), che sempre in questi giorni ha avvertito direttamente, tramite lettera, anche tutti i maggiori costruttori di telai europei. Con l'apertura del mercato economico europeo, secondo la Sodi Kart tale brevetto francese dovrebbe infatti avere validità anche su tutto il territorio Cee.

## LA NOVITÀ

Dopo aver vinto quattro titoli mondiali nella classe 125, **Alessandro Piccini** è deciso a tornare nella 100 partecipando al Trofeo delle Industrie con la Crg...

### ARTURO RIZZOLI

**Q**uesto quarto alloro iridato della classe 125 è arrivato in una età non più tenera ed è il suggello di una carriera piuttosto lunga...

«È vero, sono infatti nato 29 anni fa a Vinci, in provincia di Firenze, proprio nel paese natale di Leonardo. La mia carriera è iniziata nel settembre del 1979 alla pista del sole di Firenze».

— **Si tratta quindi di un inizio un po' avanti negli anni...**

«Diciamo che quando ho cominciato a correre io non c'era la tendenza oggi diffusa di fare iniziare da bambini».

— **Fin da subito la scelta è caduta sui kart con le marce, perché?**

«Prima ancora di iniziare a correre, mi ero fatto regalare dai miei genitori un kart con le marce perché mi piaceva di più, quando poi sono iniziate le gare sono andato in quella direzione. Debbo poi aggiungere che la passione per il kart me l'ha trasmessa Fabio Mancini, oggi protagonista nel Tricolore Prototipi, che all'epoca era passato dalla 100 alla 125».

— **C'è stato negli anni l'intreccio per i kart senza marce?**

«Ho tentato di fare qualche gara nazionale, poi ho partecipato al mondiale di Jesolo arrivando settimo, malgrado mi trovassi in pratica nella condizione da privato. L'anno seguente riprovai alla gara iridata di Le Mans, ma rimasi un po' deluso e così decisi di abbandonare. Ora i tecnici della Crg il discorso della 100 lo hanno tirato fuori di nuovo. E, per ora, soio a livello di ipotesi è balenata la possibilità di partecipare al Torneo delle Industrie nella 100. Il discorso



### «Prima di smettere sarebbe bello vincere anche un titolo iridato classe 100»

può essere interessante perché la Crg ha una struttura che mi può supportare, come non sono mai stato, nelle precedenti, occasioni. Però mi rendo conto che è pur sempre una scommessa: dopo un altro mondiale nella 125, sarebbe bello vincere un mondiale della 100 prima di smettere».

— **Prima di parlare di smettere, ci sono dei rimpianti per**

**non avere fatto il salto nell'automobilismo?**

«Nel 1983, sempre trascinato dall'amico Fabio Mancini, feci un test di F.3. Sebbene fosse la prima esperienza in monoposto fui il più veloce in quella seduta di selezione di piloti, però per disputare il campionato italiano occorrevo un centinaio di milioni, una spesa che non potevo affrontare, così ho rinviato e l'occasione non c'è più stata... Adesso penso che avrei potuto provare anch'io di salire nel mondo dell'automobilismo, come i miei ex avversari Tarquini e Modena. Ammetto comunque che ho il rimpianto di non avere tentato».

— **E il futuro della carriera...**

«Da una parte lo guardo e da un'altra non lo vorrei neanche vedere: per ora nel mondo del kart, e in particolare nel team dove sono ora, mi trovo benissimo e mi diverto. Prevedo di fare ancora, sempre che mi riconfermino, un anno o due alla Crg nella 125, se poi verrà anche la possibilità di correre nella 100 ci sarà uno stimolo in più per fare bene. Comunque sono arrivato a un punto della carriera che non mi posso lamentare: ho vinto quattro mondiali un europeo e sette titoli italiani, e poi non voglio pensare alle occasioni perdute».

— **Vedremo in futuro un Piccini costruttore o team-manager di kart?**

«Il mio problema è che già ora, quando sono libero dagli impegni di kart, mi dedico alle attività imprenditoriali di famiglia. Ammetto che mi piacerebbe fare il costruttore, ma per ora mi sembra un impegno troppo grosso».

— **Per concludere, qual è il parere del quattro volte iridato della 125 circa il fatto che i piloti della 100 ottengono ottimi risultati con i kart a marce e non viceversa?**

«Chi corre nella 100 ha il vantaggio di disputare più gare internazionali usando maggiormente le difficili gomme da sei pollici. Il centista tende poi a curare di più la guida, sta attento a non «ammazzare» il motore nella curve affrontandole con più linearità. Inoltre bisogna considerare che il 125 perdona di più gli errori, così anche chi ti sta attorno e dovrebbe spiegarti le cose e correggerti gli errori magari tende a sorvolare».



**Piccini è il dominatore della 125: ha 29 anni e conta quattro titoli mondiali**

### IL CALENDARIO

#### 25 settembre

— Pista Romea Pomposa (Fe) 100

#### 26 settembre

— Pista Verde Caselle di Altivole (Tv) 60, 100, 125, Amatori  
— Pista Duemila Ampugnano (Si) 60, 100, 125 Amatori  
— Pista Nuvolari Curtatone (Mn) 60, 100, 125  
— Pista del Sele

Battipaglia (Sa) 60, 100, 125, Amatori  
— Circuito di Belmonte Belmonte 60, 100, 125, Amatori

— Pista le Sirene Cavaglià (Vc)

**Coppa Amatori finale nazionale**  
— Pista Romea Pomposa (Fe) 125

— Pista di Riveggio Riveggio (Bo) 60, 100, 125, Amatori  
— Pista Paradiso S. Maria del Molise (Is) 60, 100, 125, Amatori



**CLASSIFICHE**

**Bryan Herta campione Indy Light**

MID-OHIO — Ancora un successo, il quinto della stagione, e come ampiamente previsto Bryan Herta si è aggiudicato il titolo di Formula Indy Light. La 23enne rivelazione californiana ha vinto alla guida di una Lola T93/20 della Tasman Motorsport Racing, la squadra top della serie, di proprietà di Steve Horne (ex manager della Truesport di Formula IndyCar), che ora sempre con Herta pensa già al debutto nel Campionato di Formula IndyCar '94.

Jeremy Shaw

**FORMULA INDY LIGHT**

Mid-Ohio (USA), 12 settembre

**10. prova del campionato**

**La classifica:** 1. Herta (Lola-Buick T93/20), 34 giri in 51'17"03, media 142,250 kmh; 2. Robertson (Lola-Buick T93/20) a 0"70; 3. Chaves (Lola-Buick T93/20) a 24"78; 4. Moore (Lola-Buick T93/20) a 48"70; 5. Firestone (Lola-Buick T93/20) a 52"18; 6. Freon (Lola-Buick T93/20) a 59"20.

□ **Giro più veloce:** Robertson, 1'15"881, 171,791 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Herta, 169 punti; 2. Freon, 108; 3. Robertson, 102; 4. Chaves, 87; 5. Groff, 77.

**RALLYCROSS**

Drammen (N), 12 settembre

**9. prova del campionato europeo**

**Le classifiche**

**1a div. (Gr.N):** 1. Hunsbedt (Ford Escort Rs Cosworth) 20; 2. Hutton (Ford Escort Rs Cosworth) 17; 3. Opland (Nissan Sunny Gti-R) 15.

**2a div. (Special):** 1. Hansen (Citroën Zx 16v Turbo) 20; 2. Pailler (Citroën Bx Gti 16v Turbo 4x4) 17; 3. Eklund (Subaru Lrgacy 4Wd Turbo) 15.

**La classifica del campionato. 1a div.:** 1. Hunsbedt punti 126; 2. Hutton e Opland 118. **2a div.:** 1. Hansen 127; 2. Pailler 123; 3. Kristoffersson 112.

**FORMULA 2**

Brands Hatch (GB), 12 settembre

**8. prova del campionato inglese**

**La classifica:** 1. Van Hool (Reynard 92D), 15 giri in 25'26"04, media 148,05 kmh; 2. Di Palma (Reynard 91D) a 2"46; 3. Stirling (Lola T92/50) a 3"20; 4. Taylor (Reynard 92D) a 1 giro

□ **Giro più veloce:** Van Hool (Reynard 92D), 1'36"25, media 156,49 kmh

**La classifica del campionato:** 1. Adams punti 36; 2. Di Palma e Van Hool 33.

CLIO EURO CUP □ VERSO IL TITOLO...

# La marcia di Pirro

MONZA — Ce la farà Kenny Brack a portare via il titolo a Salvatore Pirro? Nella Renault Eurocup per lo svedese le speranze sembrano ormai davvero ridotte al lumicino mentre all'italiano nel prossimo e conclusivo appuntamento di Nogaro (17 ottobre) basteranno appena 2 punti per diventare campione. Assente qui a Monza, Brack ha infatti lasciato campo libero a De Aysa, che partendo dalla pole ha dominato la gara, e a Pirro, che ha conquistato ancora un ottimo 2. posto, dopo una grande rimonta dalla 5. posizione in partenza, e ha così incrementato il suo vantaggio in testa alla classifica generale raggiungendo 111 punti, 31 in più dello svedese. Dietro a De Aysa la gara è vissuta tutta nella lotta del gruppone composto da Pirro, Castagne, Gouhier, Van Vliet e Menghini. E il più combattivo è stato appunto Pirro che dalla 5. posizione ha saputo appunto recuperare con ottima progressione sugli avversari portandosi ben presto al 2. posto e distaccando il restante gruppone di quel tanto che gli ha permesso di mettersi al riparo

da ogni ulteriore rischio. Cosa che invece non è riuscita a Villarroel che, partito in prima fila a fianco a De Aysa, è stato subito «accompagnato» fuori pista da Van Vliet e ha concluso così la gara. Poca fortuna anche per Caruso che, dopo aver mantenuto il miglior tempo per buona parte delle prove, in gara non è riuscito ad andare oltre l'8. posizione per noie alla scatola guida. Ottima è stata invece la rimonta di Vitale, 9. nonostante una partenza dalla 20. posizione; mentre Matteuzzi non ha neppure potuto prendere il via per una discutibile decisione dei commissari sportivi di estrometterlo dalla gara per essersi vivacemente ribellato alle scorrettezze subite in prova da Castagne.

**RENAULT CLIO EURO CUP**

Monza (I), 12 settembre

**6. prova della Coppa**

**La classifica:** 1. De Aysa, 12 giri in 27'24"528, media 152,359 kmh; 2. Pirro in 1"397; 3. Castagne a 2"987; 4. Gouhier a 3"630; 5. Van Vliet a 8"328; 6. Menghini a 8"680; 7. Bourdais a 12"553; 8. Caruso a 12"938; 9. Vitale a 16"751; 10. Salvatori a 16"878.

□ **Giro più veloce:** Castagne, 2'14"875, media 154,810 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Pirro punti 111; 2. Brack 80; 3. Van Vliet e Castagne 74; 5. Gouhier 60.



FORMULA ATLANTIC  
**Villeneuve in rimonta**

MID-OHIO — Terzo successo per Jacques Villeneuve e il finale di stagione della Formula Atlantic, che ha in programma ancora tre gare, si fa sempre più interessante e combattuto. Con questa vittoria il canadese figlio del grande Gilles ha infatti accorciato le distanze dai due leader, Empringham e il compagno di squadra Bourbonnais, giunti qui a Mid-Ohio 2. e 4.

(j. s.)

**FORMULA ATLANTIC**

Mid-Ohio (USA), 11 settembre

**12. prova del campionato**

**La classifica:** 1. Villeneuve (Ralt Rt40), 30 giri in 38'38"04, media 168,707 kmh; 2. Bourbonnais (Ralt Rt40) a 0"65; 3. Trueman (Ralt Rt40) a 14"02; 4. Empringham (Ralt Rt40) a 20"68; 5. LeMarie (Ralt Rt40) a 21"49; 6. Faucetta (Ralt Rt40) a 36"45.

□ **Giro più veloce:** Villeneuve, 1'16"319, media 170,799 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Empringham, 160 punti; 2. Bourbonnais, 154; 3. Villeneuve, 138; 4. Trueman e Barker, 101; 6. Seibert, 95.

ORSI



**Un secondo posto a Monza per Pirro che ora è molto vicino al titolo**

# Ora dominano Ford e Renault

DONINGTON — Che alternanza sui podi del Campionato Turismo inglese e che sorprese continuano ad arrivare di gara in gara. La Ford, dopo aver disertato la prima metà della stagione per un ritardo nella preparazione della Mondeo, ha infatti già colto con Radisich un altro successo nella prima delle due gare in programma in questo appuntamento di Donington ed ora, con il pilota neozelandese, è già salita al 4. posto in classifica generale, pronta ad insidiare anche il 3. della Vauxhall Cavalier di Cleland. La Renault, che dopo il successo con Harvey nel 2. appuntamento della stagione (sempre qui a Donington, sotto la pioggia) sembrava essersi «assopita», ha quindi anch'essa stupito nella 2. gara ritrovando la vittoria con Menu (già 2. nella 1., davanti al compagno di squadra Harvey) grazie ancora una volta alla superiorità evidenziata dalle gomme Michelin sotto la pioggia, caduta abbondante in entrambe le gare. Solo un 5. e un 3. posto con Winkelock per la Bmw, invece, che con il tedesco e Soper continua comunque a mantenere con buon margine la leadership in campionato nonostante ormai da diverse gare non riesca più a imporre la supremazia che tanto vantaggio le aveva dato a inizio anno.

David Hodges

## FORMULA 3

### Kristensen re anche in Giappone

SUGO — Una scelta azzeccatissima di gomme, preferendo le slick alle rain su una pista ancora umida, e Kristensen si è aggiudicato così gara, giro più veloce e titolo nell'91 del F.3 tedesco. A causa della pista umida la gara è stata piuttosto animata. Nakano, pole position, è infatti subito finito in testacoda lasciando il comando a Reid, con la Dallara 393-Opel gommata «rain», che al riaccendersi della pista non è però più riuscito a mantenere il ritmo di Kristensen e Dean (anche lui con gomme slick) ed è così retrocesso in 3. posizione.

Adam Cooper

## FORMULA 3

Sugo (J), 12 settembre

### 8. prova del campionato giapponese

**La classifica:** 1. Kristensen (Tom's-Toyota 03F), 38'16"44, 25 giri in 145,173 kmh; 2. Dean (Reynard-Mugen 933), 39'02"82; 3. Reid (Dallara-Opel 393) a 1 giro; 4. Takamura (Reynard-Mugen 933) a 1 giro; 5. Motoyama (Dallara-Fiat 393) a 1 giro; 6. Tajima (Reynard-Mugen 933) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Kristensen (Tom's-Toyota 03F) 1'26"48, 154,199 kmh. **La classifica del campionato:** 1. Kristensen, punti 57; 2. Rydell 39; 3. Mitsusada 27; 4. Reid 18.

## STOCK CAR

### Wallace torna in lotta

RICHMOND — Rusty Wallace ha cominciato a riprendere il comando delle operazioni. Dopo aver dominato la prima parte della stagione e aver quindi alternato ancora alcuni successi a numerosi colpi a vuoto (riportando anche la frattura del polso sinistro in uno spettacolare incidente nella 9. gara a Talladega), il pilota della Pontiac Gran Prix ora si sta infatti riportando rapidamente a ridosso del leader del campionato, il pluricampione Dale Earnhardt con il quale adesso condivide il maggior numero di vittorie nella stagione, sei per l'appunto. Mark Martin, che nei precedenti quattro appuntamenti aveva infilato altrettanti successi consecutivi, non è invece riuscito a cogliere più di un 6. posto.

(f.s.)

## STOCK CAR

Richmond (USA), 12 settembre

### 23. prova della Winston Cup

**La classifica:** 1. Wallace (Pontiac Gran Prix), 400 giri in 3.00'09", media 159,564 km; 2. Elliot (Ford Thunderbird) a 0'57; 3. Earnhardt (Chevrolet Lumina); 4. Rudd (Chevrolet Lumina); 5. Bodine B. (Ford Thunderbird); 6. Martin (Ford Thunderbird).

**La classifica del campionato. Piloti:** 1. Earnhardt punti 3544; 2. Wallace 3260; 3. Martin 3227; 4. Jarrett 3108. **Costruttori:** 1. Chevrolet punti 153; 2. Ford 147; 3. Pontiac 137.

## TURISMO

Donington (GB), 12 settembre

### 14. e 15. prova del campionato inglese

#### Le classifiche

**Prima gara:** 1. Radisich (Ford Mondeo), 14 giri in 26'20"56, media 128,29 kmh; 2. Menu (Renault 19 16v) a 13"70; 3. Harvey (Renault 19 16v) a 20"22; 4. Lalsie (Vauxhall Cavalier 16v) a 20"76; 5. Winkelock (Bmw 318i) a 24"68; 6. O'brien (Peugeot 405 Mi16) a 28"96.

□ **Giro più veloce:** Harvey (Renault 19 16v), 1'51"80, media 129,55 kmh.

**Seconda gara:** 1. Menu (Renault 19 16v), 14 giri in 26'27"15, media 127,76 kmh; 2. Radisich (Ford Mondeo) a 0"32; 3. Winkelock (Bmw 318i) a 7"07; 4. Rouse (Ford Mondeo) a 13"74; 5. Soper (Bmw 318i) a 34"46; 6. Cleland (Vauxhall Cavalier 16v) a 41"42.

□ **Giro più veloce:** Radisich (Ford Mondeo), 1'52"15, media 129,14 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Winkelock punti 160; 2. Soper 142; 4. Radisich 86; 5. O'dor e Bailey 81.

## ENDURANCE

### Brabham agli antipodi

MELBOURNE — Al suo ritorno da un'assenza di dieci anni dalle gare australiane, Geoff Brabham in coppia con uno specialista delle gare di durata come David Parsons, si è aggiudicato la Sandow 500 di Turismo, un'edizione combattutissima e piena di colpi di scena. Brabham e Parsons sono infatti riusciti a prendere il comando solo dopo tre quarti di gara, grazie al ritiro dei compagni di squadra Alan Jones e Seton per rottura del differenziale. Molto sfortunati anche gli equipaggi Brock-O'brien, Perkins-Hansford e Mezera-Grice, tutti ritirati per noie meccaniche.

Carlo Irlitti

## TURISMO-ENDURANCE

Melbourne (AUS), 12 settembre

### Sandown 500

**La classifica:** 1. Brabham G.-Parsons (Ford Falcon Eb), 161 giri in 3.41'26"21, media 135,23 kmh; 2. Jones B.-Crick (Holden Commodore Vp) a 3 giri; 3. Dunstan-Harrington (Holden Commodore Vp) a 4 giri; 4. Trimble-Cooke (Holden Commodore V1) a 6 giri; 5. Janson-Tratt (Holden Commodore V1) a 13 giri; 6. Johnson-Bows (Ford Falcon Eb) a 14 giri; 7. Ellery-Gosatti (Ford Sierra) a 21 giri; 8. Burton-Rose (Ford Falcon Eb S) a 27 giri; 9. Cribbin-Vorst (Ford Falcon Ea S) a 29 giri; 10. Swaine-Bogut-Sala (Holden Commodore Vp) a 31 giri.

□ **Giro più veloce:** Perkins-Hansford (Holden Commodore Vp), 1'14"64.

## FORMULA 3 TEDESCCO

Con una gara di anticipo Jos Verstappen è campione. Dietro di lui una grande lotta per il secondo posto

### WOLFGANG MONSEHR

**A**VUS — Ancora una grande doppietta e, con una gara di anticipo, «Jos the Boss» si è aggiudicato il titolo. Sì, ha appena 21 anni ma nel suo paese, l'Olanda, lo chiamano già così, il boss. Dopo appena due anni, da quando si è infilato per la prima volta nello stretto abitacolo di una monoposto, ha infatti già vinto un titolo per cui, outsider a parte, quest'anno lottavano davvero in molti, e tra questi anche Angelelli, Maassen e Krumm. Non che prima dell'ottobre del '91 il giovanissimo olandese fosse privo di esperienza e di risultati. In kart la sua carriera era infatti cominciata già nell'82, quando aveva appena 10 anni, e ben presto erano arrivati una vittoria nel Gran Prix giapponese, due titoli europei, due olandesi e uno belga. Poi lo aveva scoperto un'ex di F.1, il suo connazionale Huub Rothengatter, che a fine '91 lo aveva così introdotto nel team di Formula Opel del suo amico, Fritz van Amerfoort. Nessuno però si aspettava che Jos vincesse il titolo della serie tedesca al suo primo anno di F.3. E ora ha tutto per continuare: tutto l'appoggio di Pim van der Heul della Marlboro olandese, di Bert Snijers della Philips Car Stereo, di Antone Boerma della Fila e, dulcis in fundo, anche tutto quello di Willy Weber, il suo attuale team manager nel team Wts, lo stesso che ha lanciato Michael Schumacher, il quale si è già lasciato sfuggire che «neppure Scumacher alla sua prima stagione di F.3 era an-

dato così forte». Ma cosa accade adesso alle sue spalle? La lotta infuria fra i compagni di squadra Maassen e Angelelli e l'altro pilota ufficiale Opel, Michael Krumm, tutti i raccolti in una manciata di punti. In questo penultimo appuntamento Angelelli, seppur partito male nella gara e tamponato da Colgiago nella 2., con due bellissime rimonte ha conquistato altri due ottimi piazzamenti (un 2. e un 4. posto) e ha siglato ancora un record, abbassando di circa 3" il tempo del precedente miglior giro più veloce in gara. Fra i tre tutto è così ancora in gioco. «Anche perché» ha ammesso lo stesso Angelelli «il campionato quest'anno ha dimostrato davvero il reale equilibrio dei valori in campo; anche se io, senza la penalizzazione per dubbia partenza anticipata a Hockenheim, dove mi furono tolti i 20 punti della vittoria, avrei potuto lottare per il titolo fino all'ultima corsa».

## FORMULA 3

Avus (D), 12 settembre

### 17. e 18. prova del campionato tedesco

#### Le classifiche

**Pima gara:** 1. Verstappen (Dallara 393-Opel), 22 giri in 20'30"02; media 169,987 kmh; 2. Angelelli (Dallara 393-Vw) a 3"52; 3. Krumm (Dallara 393-Opel) a 4"03; 5. Maassen (Dallara 393-Vw) a 8"35; 6. Colciago (Dallara 393-Opel) a 12"09.

□ **Giro più veloce:** Angelelli (Dallara 393-Vw), 54"92, media 173,051 kmh.

**Seconda gara:** 1. Verstappen (Dallara 393-Opel), 14 giri in 13'09"17, media 168,602 kmh; 2. Krumm (Dallara 393-Opel) a 3"36; 3. Colciago (Dallara 393-Opel) a 4"19; 4. Angelelli (Dallara 393-Vw) a 13"06; 5. Maassen (Dallara 393-Vw) a 13"47; 6. Muller (Dallara 393-Fiat Abarth) a 14"28.

□ **Giro più veloce:** Verstappen (Dallara 393-Opel), 55"40, media 171,552 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Verstappen punti 265; 2. Maassen 199; 3. Angelelli 198; 4. Krumm 174; 5. Colciago 111.



PHOTO 4

AUTODROMO NAZION



MOËT

ALE MONZ

**SPECIALE**  
**PILOTI EREDI**



# Dinastie da corsa

Damon Hill e Michael Andretti costituiscono l'esempio più vistoso di figli appartenenti a celebri famiglie «racing». Ecco quali sono in America, in Europa e in Italia i clan più famosi di ieri e di oggi

**MARIO DONNINI**



**Damon Hill, figlio del leggendario Graham, e Michael Andretti, figlio di Mario, festeggiano sul podio di Monza la vittoria e un formidabile terzo posto. È la seconda volta che nell'albo d'oro della corsa italiana di Formula 1 compare il nome Hill: nel '62, infatti, vinse Graham. In precedenza, un'altra coppia padre-figlio si è affermata al Gran Premio d'Italia: nel '24 il successo andò a Antonio Ascari mentre nel '49, nel '51 e nel '52 toccò al figlio Alberto**

**S** spesso si sente dire «L'ho fatto per mio figlio». Nel cuore di ogni padre c'è sempre il pensiero per il figlio. Qualche volta accade il contrario. Come a Monza. Sul podio del Gran Premio d'Italia, le lacrime che rigavano il volto di Damon Hill e la ferezza che traspariva dallo sguardo di Michael Andretti parlavano inequivocabilmente lo stesso linguaggio: «L'ho fatto per mio padre». Per l'indimenticabile Graham Hill, per il sempre verde Mario Andretti; due leggende dello sport automobilistico, due campioni del mondo. Nell'episodio di Monza, nella vittoria dello spiongione Damon e nella prestazione davvero formidabile del paffutello Michael, c'è dunque il senso della tradizione di famiglia; il successo, i figli che ripercorrono le orme dei padri. Raccontava Hans Joachim Stuck, affermato pilota di biposto Sport e di vetture Turismo, figlio di Hans, asso dell'Auto Union nei Gran Prix degli Anni 30: «Quando cominciavi a gareggiare, giovanissimo, volevo emulare mio padre, spingermi fino a dove lui si era spinto. C'era in me il desiderio di mantenere vivo il nome di famiglia nelle corse. Ma quando hai un genitore famoso e decidi che la sua professione da quell'istante è anche la tua, allora devi essere più attento di altri, non ti puoi permettere il lusso di fallire. La gente ti considera diverso dagli altri, per molti sei un privilegiato e da te si aspetta molto. È inevitabile». Per i figli d'arte delle corse tentare la carriera dei genitori è quindi un'operazione che

foto AMADUZZI

presenta una elevata dose di rischio, l'altra faccia della stessa medaglia. Da una parte c'è l'innegabile vantaggio di accedere più agevolmente a una professione che, all'inizio, presenta aspetti durissimi, scavalcando perciò parecchi ostacoli di fronte ai quali si arenano le speranze di molti giovani; dall'altra, l'obbligo di ottenere subito risultati importanti; a loro non è concesso navigare nell'anonimato. Spesso i figli d'arte scelgono la stessa specialità dei padri. Ecco quindi con le monoposto Damon Hill, Michael Andretti, Christian Fittipaldi, Al Unser junior, la punta dell'iceberg delle dinastie da corsa, mentre Colin McRae e Alessandro Fassina sono impegnati nei rally, esattamente come lo furono i padri Jimmy e Tony; o con le vetture a ruote coperte, come nel caso di Mike Hezemans, figlio di Toine, e di Alexander Quester, figlio di Dieter. In queste scelte, molto spesso c'è la familiarità con un ambiente che si impara a conoscere fin da bambini: gli stessi discorsi dei genitori inevitabilmente finiscono per condizionare. Jacques Villeneuve, figlio dell'indimenticabile Gilles, divideva col padre le emozioni dei giorni

dei Gran Premi; era sempre lì, ai box. Padri e figli ma anche nipoti e soprattutto fratelli: le dinastie si allargano. Ecco quindi Teo e Corrado Fabi: i fratelli Brabham, figli di Sir Jack, campione del mondo di Formula 1 nel '59 e poi ancora nel '66; i Villosi, i Cheever. Un dato curioso: al Gran Premio di Argentina del 1971, per la prima volta in Formula 1 due fratelli prendevano il via della stessa corsa. Erano Fittipaldi, Wilson, il maggiore, ed Emerson. Non furono fortunati: si ritirarono. Nell'albo d'oro della leggendaria 500 Miglia di Indianapolis è invece celebrata la saga della famiglia Unser. Gli Unser hanno infatti vinto 8 volte l'infernale corsa dell'Indiana: in 4 occasioni il successo è stato di Al Unser senior, in 2 è andato al fratello Bobby mentre Al Unser junior, figlio di Al senior, ha trionfato nell'edizione '92. Alla 24 Ore di Le Mans dell'88, infine, la famiglia Andretti, altra grande dinastia da corsa americana, si ritrovava nell'abitacolo della stessa vettura, una Porsche 962: Mario, il padre, insieme ai figli Michael e John. Il risultato è stato eccellente: ottavi assoluti. Davvero un'affare di famiglia. ■



ANDRETTI E UNSER LE TOP DYNASTY IN USA

## Sugli ovali sfide di clan

**S**enza dubbio gli Stati Uniti rappresentano da sempre un po' la culla del fenomeno, con una vera e propria galassia di «racing dynasty». Sin dal lontano 1915 i fratelli De Palma, Ralph e John, di origine italiana ma nazionalizzati Usa fornirono uno dei primi esempi di famiglie da corsa, con il primo addirittura vittorioso ad Indianapolis. Negli Anni 20 e 30 toccò ai Devore, Billy ed Earl, rispettivamente padre e figlio fornire uno dei primi esempi di ereditarietà corsaiola. Ma, per tornare ai giorni nostri, le dinastie più famose sono certo quella degli Andretti e quella degli Unser. Il patriarca dei primi, storicamente insediati a Nazareth, Pennsylvania, è senza dubbio il mitico Mario, papà di Michael e del meno noto Jeff, vittima lo scorso anno di un grave incidente a Indy e da poco tornato a calcare le piste. Il gemello di Mario, Aldo, dopo essersi ritirato dalle corse tanti anni fa, vede correre da qualche stagione suo figlio John

con alterna fortuna. Al Unser senior è invece la figura carismatica della covata residente al Albuquerque, nel Nuovo Messico, con suo figlio Al junior che ha già vinto tutto nella Indycar. Bobbie è fratello di Al senior e papà di Robbie, tuttora in fase di crescita agonistica. Il terzo fratello, Jerry, è scomparso a Indianapolis nel '59, mentre suo figlio Johnny proprio quest'anno ha debuttato nella categoria. La terza covata di campioni è quella dei Bettenhausen di Tinley Park, Illinois. Il capostipite Tony senior fu campione nazionale nel '51 e nel '58, per poi perire a Indy. I suoi due figli Gary e Tony jr corrono tuttora, con il primo che è proprietario del team in cui milita Stefan Johansson. Un'altra covata corsaiola è quella dei Vucovich, con Bill I vincitore di due Indy 500 nel '53 e nel '54. Venti anni dopo è stato suo figlio Billy John a piazzarsi al secondo posto, mentre Bill III è purtroppo scomparso alla fine del '90, quando aveva già fatto il suo

debutto nell'Indycar: da allora non c'è più alcun Vucovich nelle corse Usa. Davvero blasonata è la famiglia Parsons, con il capostipite Johnny vincitore a Indianapolis nel '50 ed il figlio legittimo Johnny jr e quello naturale Pancho Carter molto attivi nella categoria sino a pochi anni, orsono. Di alto lignaggio anche i Parnelli

Jones, con senior vincitore a Indy nel '63 e poi Costruttore di successo nella Usac, oltre che in F.1, e suo figlio Junior vincitore quest'anno della 24 Ore di Daytona. Oramai a riposo invece i due Sneva. Clamoroso il caso dei fratelli Don e Bill Whittington, che, dopo aver vinto e Le Mans '79, si presentarono a Indy nei primi

COLOMBO





**A lato, Michael Andretti si prepara ad affrontare il Gran Premio d'Europa '93 di F. 1 sotto lo sguardo attento di papà Mario, campione del mondo nel '78. Sotto, l'indimenticabile Gilles Villeneuve mentre tiene le mani appoggiate sulle spalle del figlio Jacques, che oggi corre in F. 3. Nell'altra pagina, Christian Fittipaldi con la madre e il padre Wilson, ex pilota e fratello di Emerson**



ORSI SOLDANO-DPPI

anni '68 addirittura con un terzo fratello in griglia, il più giovane Dale, stabilendo così un vero e proprio record. Di una certa importanza anche i Dalenbach, con Wally senior veterano delle gare Usac e Wally jr, specialista soprattutto delle corse Transam. Noti anche i Cheever, nativi di Phoenix, in Arizona: Eddie, l'americano di Roma, e Ross pilota nella F.3000 giapponese. Anche i Villeneuve si apprestano a entrare nel novero delle famiglie da corsa con Jacques senior, fratello dell'indimenticabile Gilles, che ha già corso in F. Indy, e suo nipote Jacques junior (figlio di Gilles) in F.3. Italiani a tutti gli effetti ma famosi in Usa sono i fratelli Teo e Corrado Fabi. Teo, dopo la formidabile pole a Indy nell'83, ha fatto dell'esperienza americana il punto focale della sua carriera, con suo fratello Corrado che lo ha spesso sostituito nell'84 in seno al team Forsythe. Al top in Usa anche i Fittipaldi, grazie al mitico Emerson fratello del meno noto ex pilota di F.1 Wil-

son, e zio di Christian, alfiere della Minardi. Si sono invece bruciati i due fratelli Bren, Cary e Steve, promettenti nella F. Indy Light quanto inconsistenti in F. 3000. Molto promettente è Jim Trueman jr, figlio dello scomparso proprietario del team Truesport di F. Indy e già buon pilota nella serie Can-Am alla fine degli anni '70. Tra i rampolli hanno invece deluso Roger Penske junior figlio di Roger, affermato costruttore americano, oggi al vertice della F. Indy, e Jim Hall junior figlio del fondatore della Chaparral, che dopo qualche tentativo nelle formule promozionali hanno ripiegato nella carriera manageriale. È scomparso 13 anni fa, invece, il figlio del veterano Usac, Jim Mc-Elreath, mentre muovere i primi passi nelle gare. Convinto appare il debutto di David Donhoue, figlio del vincitore di Indy e Can-Am, tragicamente scomparso a Zeltweg, in F.1 nel '75. Nella serie Imsa davvero imponente è la presenza delle dinastie, che hanno sfornato alcuni tra i più

noti campioni della categoria. Al Holbert, vittima di un incidente aereo, era figlio di Bob, più volte campione Scca, mentre Deborah Gregg si è data alle corse proprio dopo la scomparsa del marito Peter, plurititolato. Attivi anche i Brabham, con Geoff vincitore di Imsa e Can-Am e protagonista di buone corse in F. Indy agli inizi degli anni '80: i fratelli David e Gary sono già sulle sue orme, mentre il patriarca Jack fu il primo a portare in corsa una monoposto a motore posteriore nella Indy 500... Juan Manuel Fangio III fa onore al nome dello zio, facendo incetta di vittorie con la Toyota Eagle, mentre tempo fa furoreggiavano John Paul padre e figlio, prima che avessero problemi con la giustizia. Forti, sempre nell'Imsa, Ludwig Heimrath sr e jr di Scarborough, nell'Ontario, con il figlioccio impegnato fino a due anni orsono anche nelle indycar. Anche la famiglia Chinetti, proprietaria della nota scuderia Nart annovera due generazioni di piloti, con papà

Luigi plurivincitore di Le Mans e suo figlio jr onesto driver nel mondiale marche all'inizio degli anni '70. Fertile terreno per le discendenze è senza dubbio la serie Nascar, dove la dinastia più nobile è certo quella dei Petty, con il nonno Lee, il mitico papà King Richard ed il pupillo Kyle tutti al top delle rispettive epoche. Buddy Baker è figlio di Buck, che nella serie ottenne a suo tempo ben 46 vittorie ed il promettente Dale Jarret è figlio di Ned, ottimo pilota del passato prossimo della serie Winston. Una delle famiglie più note, seconda solo a quella dei Petty è senz'altro quella degli Allison di Miami, in Florida: Bobby e Donnie sono stati davvero velocissimi nel corso delle loro carriere, lunghe e ricche di allori. Il bravissimo Davey, figlio del primo, ha purtroppo trovato recentemente la morte nel corso di un incidente aereo. Infine, i rallisti: John Buffon, il più popolare pilota yankee di rally, spesso si trova a fronteggiare il figliastro Paul Choiniere. ■

**A lato, lo scozzese Colin McRae, figlio di Jimmy, 5 volte campione inglese rally, in azione in Nuova Zelanda nell'agosto scorso. Sotto, Jean-Pierre Beltoise, ex pilota F.1 e Sport, insieme al figlio Antony, che è impegnato nella Porsche Cup. In basso, Jackie Stewart, tre volte campione del mondo di F.1, osserva il figlio Paul in F. 3000. Nell'altra pagina, Enzo e Paolo Coloni: la F.3 li unisce**

SOLDANO-DDPI



GENERAZIONI CELEBRI ANCHE IN EUROPA

## Dagli Stuck al trio Mc Rae

In Germania la famiglia più nota è quella degli Stuck, con papà Hans che fu avversario di Nuvolari e suo figlio Hans Joachim apprezzato pilota di F.1, Prototipi e vetture Turismo. La scomparsa di Manfred Winkelhock non ha impedito una valida carriera a suo fratello Joachim specialista del Turismo. La famiglia Hahne ha visto Hubert in F.2 alla fine degli Anni 60 e suo nipote Armin nel Turismo oramai da più di dieci anni. Helmut Kelleners ha da qualche anno lanciato suo figlio Ralf. In Olanda c'è nella Porsche Cup c'è Mike Hezemans, figlio dell'ex pilota Turismo Toine. In Svezia Freddy Kottulinsky ha lasciato il testimone a sua figlia Suzanne in qualche gara Turismo. In Belgio la dinastia più famosa è quel-

la dei Pilette, con nonno Theodore pilota Mercedes negli Anni 30, papà André in F.1 con la Gordini negli Anni 50 mentre il figlio Teddy ha corso in F. 5000 negli Anni 70. Forti nel Turismo i due fratelli belgi Martin, mentre la famiglia Neve ha subito l'anno scorso la scomparsa di Guy, fratello meno noto di Patrick, pilota della Williams nel 1977. Tra i danesi in evidenza i fratelli Nielsen, Jorgen e John, con quest'ultimo molto valido con le Sport. Un'altra nota coppia in F.1 negli anni '50 e '60 fu quella di Reg e Tim Parnell, padre e figlio. Tanti gli Stewart: in F.1 ha corso anche Jimmy, fratello maggiore del famoso Jackie e zio dell'intraprendente Paul, tuttora in F. 3000. Non ha sfondato il fratellino di James Hunt, David.

Derek Bell sta cercando di lanciare il figlio Justin, portandolo spesso in America per correre nei Prototipi, dopo averlo fatto debuttare nella F.O-pel Lotus. Due anni fa ha iniziato a disputare gare club Clive Chapman, figlio del geniale Colin (che fu anche lui pilota), ma solo per il gusto di divertirsi. Tanti anni orsono fecero scalpore nei rally i risultati di Pat Moss, sorella di Stirling. In Francia l'impresa più famosa di una casata da corsa è la vittoria a Le Mans nel '50 di Louis e Jean Claude Rosier, padre e figlio, su Talbot. Jean Louis Schlessler ha tenuto alta la memoria dello zio Jo, scomparso in F.1 a Rouen nel '68, Jean Pierre Beltoise ha lanciato suo figlio di recente nei monomarca, mentre prosegue l'impe-

gnio dei fratelli alsaziani Cathy e Yvan Muller, arrivati per ora sino alla F. 3000. Per tornare alla Germania poca fortuna hanno fatto le coppie dei fratelli Brutschin, Bernd e Harald, bruciati alle soglie della F.2, e gli stessi Gebhard, poi costruttori di biposto Sport. Sempre in Francia gli Almeras, Jacques e Jean Marie sono molto noti per i loro exploit in salita, mentre si sono inabissati i fratelli Ferté, Alain e Michel, li ritroviamo divisi tra Turismo e monomarca. Philippe Alliot ha corso spesso con suo fratello, con il quale ha disputato una 24 Ore di Le Mans. In Austria anni orsono Thomas Lauda ha provato a imitare le gesta del leggendario fratello Niki, ma senza fortuna. Il conazionale Hans Binder, in F.1 con Surtees e Ats, ha avuto suo fratello Franz molto attivo in F.3, ma anche lui non ha brillato. Direttamente dal Sud Africa la coppia di Jan e Jody Scheckter, quest'ultimo iridato con la Ferrari. Il futuro delle covate sembra comun-

que assicurato: recentemente Michael Schumacher ha dichiarato che suo fratello Ralf, appena diciassettenne, sta rivelando delle doti davvero sorprendenti, molto superiori alle sue, almeno in kart. Ci sono poi lo svizzero Philippe Siffert, figlio di Jo, asso della Porsche nelle competizioni di durata della fine Anni 60 inizio Anni 70, e vincitore di due Gran Premi di Formula 1, e l'austriaco Alexander Quester, figlio di Dieter, grande specialista di vetture Turismo, ritiratosi dalle corse solamente due anni fa e oggi impegnato nelle autostoriche. In campo rallistico, il 25enne scozzese Colin McRae, recente vincitore del rally di Nuova Zelanda '93, ha già superato in fama il padre Jimmy, 5 volte campione di Gran Bretagna, mentre il fratello minore Alister sembra avviato a ripetere le imprese di Colin. Infine, i due fratelli da corsa certamente più famosi, anche per il tragico destino che li ha accomunati: i messicani Ricardo



SOLDANO-DPPI

IN ITALIA SVETTANO GLI ASCARI

# Antonio l'asso Alberto il campione

**S**e c'è una nazione che tiene il passo degli Stati Uniti, questa è proprio l'Italia. La famiglia più famosa è quella degli Ascari, con Antonio protagonista negli Anni '20 e il figlio Alberto campione del mondo di F.1 nel '52 e '53 con la Ferrari. Molto noti anche i fratelli Villoresi, Luigi ed Emilio, e i «gentlemen drivers» della casata Marzotto, Giannino, Paolo e Vittorio, protagonisti di gare su strada negli Anni '50. Niente male anche la covata dei Fiorio, con nonno Sandro valido «gentleman driver» di vetturette Sport negli Anni '50, e papà Cesare specialista delle corse Gran Turismo, con il nipotino Alex buon rallista. Prisca Taruffi ha dato lustro alla tradizione del papà Piero. Ci sono poi le famiglie Maglioli, con Umberto e Claudio, e Facetti, Carlo, Rosadele e Giuliano, protagonisti nel Turismo e nei Prototipi Anni '60. Tino e Vittorio Brambilla sono stati due eccellenti piloti negli Anni '60 e '70, con quest'ultimo che all'inizio degli anni '80 ha tentato inutilmente di lanciare suo figlio Carlo in F. 3. Stessa cosa per Arturo Merzario, che ha fatto per qualche tempo da chioccia a suo figlio Ugo. Sugli scudi anche i Regazzoni, automobilisticamente tutti italiani, con il più noto Clay spettatore degli scarsi risultati di suo fratello Dodo e poi di suo figlio Giammaria, in due epoche differenti deludenti in F. 3. Carlo Franchi in arte



ACTION

«Gimax» ha oramai lasciato in eredità lo pseudonimo al figlio Luigi, mentre Marcello Gallo, ex F. 3, è ben lieto di assecondare la passione della figlia Alexandra. Enzo Coloni, ex campione di F. 3, ha saputo ben allevare suo figlio Paolo, che è ora uno dei protagonisti della F. 3 tricolore. Inoltre, sulle ali del loro successo, Sandro Nannini, Nicola Larini e Michele Alboreto hanno trascinato gli intraprendenti fratelli. Ecco così il «genitore» Guido Nannini in F. Opel Lotus, Ermanno Alboreto e Andrea Larini in F. 3. Discorso a parte vale per la famiglia Martini. Lo zio Giancarlo corse in gare di F.1 non titolate alla fine degli Anni '70, e nella F. Aurora inglese. Il nipote Pierluigi ha poi sfondato in F. 1 con Minardi e suo fratello minore, Oliver, sta cimentandosi nelle formule promozionali. Anche Marco Apicella, ora nella F. 3000 giapponese, ha visto arrivare suo fratello Alberto sino alla F. 3 con buoni risultati. Fabrizio Giovanardi sta anche lui

proseguendo la tradizione di famiglia, che vede pilota lo zio Claudio, mentre meritano una sottolineatura i fratelli Max e Roby Sigala, che da anni spaziano un po' ovunque, dai Prototipi, ai trofei monomarca alla F.3, come pure i fratelli Marco e Maurizio Micangeli romani, concentrati nelle gare Turismo. Ci sono poi i Fassina, con l'indimenticabile «Tony», il padre, protagonista del rallyismo italiano a cavallo tra gli Anni '70 e '80, e Alessandro, il figlio 24enne che si sta distinguendo nella Coppa Fia rally Gruppo N. Nelle corse monomarca Porsche godono di una certa fama i fratelli Bruno e Carlo Rebai. Le cronoscalate sono il teatro preferito di due altre famose famiglie, gli Scola e i Nataloni. Tra gli Scola il «patriarca» è Domenico, il notissimo «Lupo della Sila», che corre assieme ai figli Carlo e Emilio, in compagnia del nipote Antonio Ritacca. Il gentleman Germano Nataloni, ha lanciato a sua volta il figlio Nello.

e Pedro, più anziano di due anni, Rodriguez. Campioni allo stato puro, abili tanto con le vetture Sport che con le monoposto di Formula 1, i fratelli Rodriguez hanno accomunato molti dei loro successi al nome della

Ferrari, con le Gran Turismo e le Sport. Entrambi hanno trovato la morte in incidenti di gara: Riccardo nelle prove di qualificazione del Gp Messico del '62, mentre Pedro durante la 200 Miglia di Norimberga del '71. ■



SOLDANO-DPPI



**A** desso mi sento un po' svuotato. Mi sono talmente impegnato nelle settimane che hanno preceduto il Gp di Monza e durante il week-end della gara, che mi viene naturale desiderare un po' di relax. Del resto, ce l'ho proprio messa tutta per caricare la gente. Anch'io del resto mi sono fatto esaltare dai miei tifosi. Sentivo che si poteva fare qualcosa di buono. I miei non erano proclami a scopo pubblicitario, per richiamare i tifosi al circuito. Dovevo far capire a tutti che esisteva veramente la possibilità di fare una bella figura. Ma non solo. Era anche importante dare la carica alla squadra, motivarla. I ragazzi in questi mesi hanno perso un po' l'entusiasmo e non certo per rilassatezza, visto il lavoro enorme che hanno fatto senza mai tirarsi indietro. Diciamo che stava subentrando l'abitudine a lottare per il 5.-6. posto. Dovevo convincerli che c'era la possibilità concreta di lavorare per dei risultati più importanti. Poi è venuto il secondo posto, senza dubbio frutto anche del loro grandissimo impegno. Il cambio gomme, infatti, è risultato velocissimo e nel corso del week-end non ho avuto un problema. In tre giorni non si è rotto un motore, non si è verificato il minimo inconveniente d'assetto. Venerdì sono riuscito a girare in 1'22"6. Pensavo di essere andato al massimo. Invece sabato ho staccato un brillante 1'21"9. Questo miglioramento è il frutto del grande lavoro fatto in equipe. Non ho davvero parole per ringraziare la squadra. Credo, comunque, che la miglior ricompensa venga dal risultato: prima della gara il secondo posto rappresentava un sogno.

**C**erto, siamo arrivati al Gp d'Italia avvantaggiati, rispetto a gran parte dei nostri avversari, dall'aver effettuato molti test sul circuito. Tuttavia è innegabile che stiano cambiando anche delle cose all'interno della Ferrari. Comunque adesso mi sento talmente contento e orgoglioso di aver portato al team questo secondo posto, che sento di vivere un momento di favola. Durante la gara potevo lottare con Schumacher, quando mi ha raggiunto, dopo che al semaforo verde gli ero andato via. Ma il mio pensiero fisso era puntato sull'arrivo.

Mi interessava soprattutto il risultato finale positivo, non tanto la singola battaglia minuto per minuto. Quando la Benetton di Schumacher è arrivata dietro di me, sapevo di aver pianificato il cambio gomme al 20. giro. Per questo ho evitato di tirare al massimo, guidando in maniera aggressiva, e sono andato avanti sino al pit-stop con passo costante. L'attacco al tedesco lo avrei portato dopo aver sostituito i pneumatici e con meno benzina nei serbatoi. Poi è successo che Schumacher sia finito fuori gara anzitempo, credo per aver sollecitato troppo il motore.

# E ora avanti così!



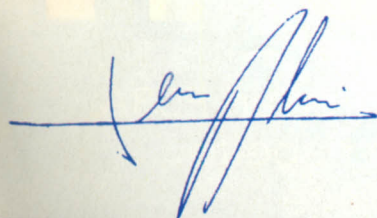
foto grafie COLOMBO



**L'invasione del Popolo ferrarista per il 2. posto al podio di Monza di Alesi. Immagini già storiche, ma Jean sa come prolungarle già dai prossimi Gp del mondiale**

Così mi sono ritrovato terzo dietro le due Williams. Avevo ben chiaro che Prost e Hill erano irraggiungibili e sapevo di dovermi preoccupare solo di quelli dietro di me. Ben presto mi sono reso conto di avere 45", di vantaggio sul mio più immediato inseguitore, Patrese, e ho deciso di fare una gara attenta senza forzare, senza mai tirare sino in fondo. Ho insomma girato con una buona andatura senza strappi, risparmiando la mia vettura, in modo da poter forzare l'andatura nel caso ce ne fosse stato bisogno. Avevo sicuramente un buonissimo margine ancora da sfruttare. Non abbastanza grande da consentirmi di prendere le Williams, ma dal cambio gomme in poi avrei potuto lottare con Schumacher ad armi pari. Credo proprio che il secondo posto sarebbe arrivato anche con il tedesco in gara, perché la mia vettura era buona e lui con la sua Benetton non ce l'avrebbe fatta a starmi davanti.

**D**alla fine del Gp non sono riuscito a concedermi molto relax. Lunedì, dopo la gara, ho presenziato a una serata di beneficenza e da martedì mi sono trasferito sul circuito di Imola per una serie di prove con la vettura passiva. Del resto, siamo ancora in pieno campionato e ci sono ancora tre importantissime gare da disputare. Chiaramente non saremo nelle stesse condizioni di Monza, dove siamo arrivati forti di una serie di buoni test di preparazione, tuttavia abbiamo ancora delle buone carte da giocare. Adesso il motore garantisce una buona potenza massima. Manca ancora un po' di coppia, cosa che ci crea qualche problema sui curvoni veloci. I tecnici ci stanno lavorando sopra, ma difficilmente riusciranno a ottenere dei miglioramenti sostanziali prima della fine del campionato. Dobbiamo quindi affinare ancora la vettura e cercare di mettere a punto il software di gestione delle sospensioni. Per quanto riguarda il campionato, Prost lo ha già in tasca, basta che le cose vadano normalmente, non gli serve nemmeno essere fortunato per diventare campione per la quarta volta. Secondo posto, senza problemi, per Hill anche se sinora ha sempre vinto quando Alain non era in corsa. Mentre per la terza piazza vedo battaglia grossa fra Senne e Schumacher. ■



LUXOTICA 





**FORMULA UNO**  
ANALISI TECNICA

# L'ultimo m

Il computer svela la vera pecca della Ferrari F93A: la resistenza aerodinamica maggiore rispetto alla Williams, una barriera che impedisce al V12 del Cavallino di scatenare il suo potenziale

**ENRICO BENZING**



# uro

In prima approssimazione, abbiamo constatato che, nel riassetto delle configurazioni del 1993 (regolamento modificato) la vettura globalmente meglio dotata nella prima parte della stagione, la Williams-Renault, ha indicato incrementi delle potenze resistenti dell'ordine di 5,5 cv per kmh, nel campo delle sue velocità di punta. Con questo termine, e ammettendo una generica similitudine, basterebbe assumere i valori delle velocità massime delle altre vetture, per fare un calcolo grossolano delle loro potenze disponibili. E ci accorgeremmo che, nel caso della Ferrari F93A, le differenze di velocità massima riportate nel Data Processing Olivetti di ogni evento risultano sistematicamente di -

7 kmh, pari a riduzioni di circa 38 cv dal livello del V10 Renault. Un po' troppo perché questa similitudine possa essere accettata. Di qui nasce l'esigenza di approfondire l'analisi: come cambiano le caratteristiche aerodinamiche? Il prodotto SCx1, — dato dalla sezione frontale dell'ala posteriore per il suo coefficiente adimensionale di resistenza — è indiscutibilmente maggiore nella F93A. È relativamente facile da calcolare, secondo precisi riferimenti (corda e curvatura mediana del profilo con due flaps) e in seguito ad affinamenti di valutazione già avvenuti in precedenza con lo stesso dispositivo aerodinamico. Perciò, possiamo stabilire con sicurezza che la Ferrari del 1./'93 (designazio-

## BIELLA... SCOPERTA

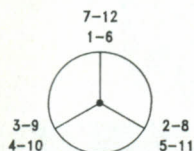
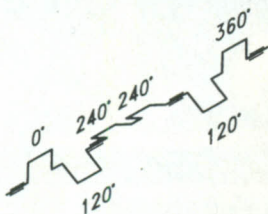
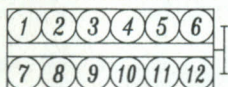
Ecco rivelato il probabile schema di funzionamento del V12 Ferrari. A parte la distinzione fra il sistema di numerazione dei cilindri in uso a Maranello quello classico (necessaria per non ingenerare equivoci) l'ordine degli scoppi è molto originale e dovrebbe avvantaggiare la coppia

### Ferrari V12-65° - 2 bielle per manovella

Numerazione Ferrari



Numeraz. convenzionale



CILINDRI ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫

Ordine Accens. 1 7 5 11 3 9 6 12 2 8 4 10

Sfas. Cicli Lav. -- 55 65 55 65 55 65 55 65 55 65 55

Accens. 1) 360 120 600 240 480 720 415 175 655 295 535 55

Accens. 2) 300 60 540 180 420 660 355 115 595 235 475 715

Accens. 3) 240 720 480 120 360 600 295 55 535 175 415 655

Accens. 4) 180 660 420 60 300 540 235 715 475 115 355 595

Accens. 5) 120 600 360 720 240 480 175 655 415 55 295 535

Accens. 6) 60 540 300 660 180 420 115 595 355 715 235 475

Accens. 7) 720 480 240 600 120 360 55 535 295 655 175 415

Accens. 8) 660 420 180 540 60 300 715 475 235 595 115 355

Accens. 9) 600 360 120 480 720 240 655 415 175 535 55 295

Accens. 10) 540 300 60 420 660 180 595 355 115 475 715 235

Accens. 11) 480 240 720 360 600 120 535 295 55 415 655 175

Accens. 12) 420 180 660 300 540 60 475 235 715 355 595 115



ORSI

ne della prima serie dei Gran Premi) è più resistente della Williams Fw15C relativamente alla sezione SCx1. Quindi, per questo solo effetto, la differenza media della sua velocità massima farebbe calcolare potenze resistenti totali di almeno -32 cv anziché -38 cv. Ben più difficile — e impossibile, senza l'ausilio di alcune ipotesi — appare il calcolo completo di SCx2, pur con tutte le integrazioni di superfici comprese nel nostro modello matematico. Infatti, rientra in questo ambito anche la resistenza dovuta all'effetto-suolo, che non è perfettamente misurabile neppure alla Galleria del vento. Nel caso della F93A, noti con approssimazione accettabile i valori relativi al profilo alare anteriore e alla seconda aletta posteriore, in posizione ribassata, ci si può concentrare sul corpo vettura, che presenta una superficie frontale apprezzabilmente maggiore (fiancate più alte) di quella della Williams. E un'altra decina di cavalli può essere sottratta. Alla fine, ci si deve rivolgere alle velocità di percorrenza delle curve (velocità istantanee ri-

levate), per un calcolo delle deportanze totali e per una valutazione dell'effetto-suolo. Le calcolazioni dicono che il prodotto SCx2, della F93A non è molto maggiore di quello della Williams Fw15C e ciò spiega come, oltre a piccoli recuperi di Cx del corpo vettura, si debba attribuire alla resistenza dovuta all'effetto suolo la restante differenza. Spesso, del resto, l'entità del prodotto — SCz non è proporzionale al dispendio per ottenerla. Nel rappresentare una media di valori delle potenze resistenti (vedi diagramma) del 1./'93 (scartiamo quelli dell'apertura stagionale, perché troppo bassi), poniamo nuovamente in ascisse il rapporto tra il regime di rotazione del motore con il rapporto di trasmissione più alto e il regime massimo:  $15.000/15.000 = 1$ ;  $13.500/15.000 = 0,9$ ; eccetera. La somma dei tre SCx indica di quanto la F93A sia più resistente della Fw15C, per cui la media di 743 cavalli in configurazione da qualifica e di 728 cv in assetto da gara dimostra che il V12 Ferrari è in risalita. In termini molto crudi, questi

valori valgono a illustrare di quanto l'efficienza d'autotelaio incida sulle prestazioni totali (tempo sul giro in ogni tipo di tracciato), quando le potenze disponibili permetterebbero di contenere meglio le perdite. Giunto al top dei 756 cv nel 1992, prima della rivoluzione d'agosto con i carburanti, questo è stato il motore che più ha risentito (-45 cv) della notevole riduzione della velocità di fiamma, al passaggio dalle cosiddette benzine chimiche all'eurosuper di commercio. A inizio 1993 (nuovo regolamento), è rimasto della stessa gravità l'abbassamento di resa nella versione E2A dei Gran Premi di Sudafrica e del Brasile; un piccolo passo avanti è stato compiuto con l'edizione E2B di Donington e alla normalità si è arrivati solo a partire dall'evoluzione E2C di Imola. Il richiamo pneumatico delle valvole, realizzato in soli 6 mesi, da giugno a dicembre 1992, ha avuto influenza in tema di regimi di rotazione, nella costante conservazione dei 15 mila giri; valori più alti sarebbero possibili, ma non si ricercano, per

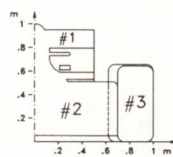


## NOVE CV IN PIU'

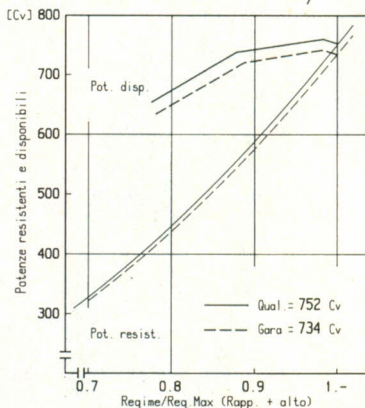
Nei due grafici si nota il miglioramento compiuto dal V12 della Rossa fra la prima e la seconda parte della stagione. La parte sinistra dei due schemi mostra invece il calcolo dei vari coefficienti di resistenza, dove la Ferrari paga più della Williams «assorbendo» più cavalli dal motore

Configurazioni e risultati

	Qual.	Gara	
#1 SCx =	223	229	m <sup>2</sup>
#2 SCx =	332	344	m <sup>2</sup>
#3 SCx =	518	518	m <sup>2</sup>
SCx =	1.073	1.091	m <sup>2</sup>
-SCz =	3.284	3.370	m <sup>2</sup>
Carbur.	28	198	lt
Peso tot.	680	728	kg
Res. Aer.	598	583	Cv
Res. Rot.	181	99	Cv
Pot. disp.	752	734	Cv

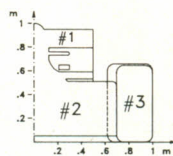


Ferrari F93A - 2/'93

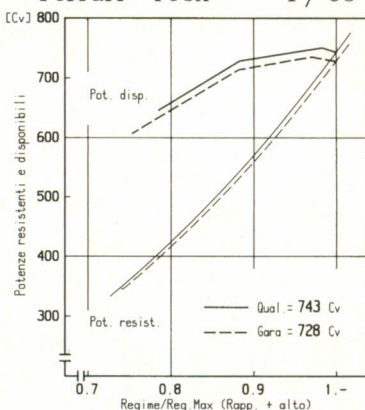


Configurazioni e risultati

	Qual.	Gara	
#1 SCx =	223	229	m <sup>2</sup>
#2 SCx =	432	435	m <sup>2</sup>
#3 SCx =	518	518	m <sup>2</sup>
SCx =	1.173	1.181	m <sup>2</sup>
-SCz =	2.939	3.012	m <sup>2</sup>
Carbur.	28	188	lt
Peso tot.	683	731	kg
Res. Aer.	614	680	Cv
Res. Rot.	77	77	Cv
Pot. disp.	743	728	Cv



Ferrari F93A - 1/'93

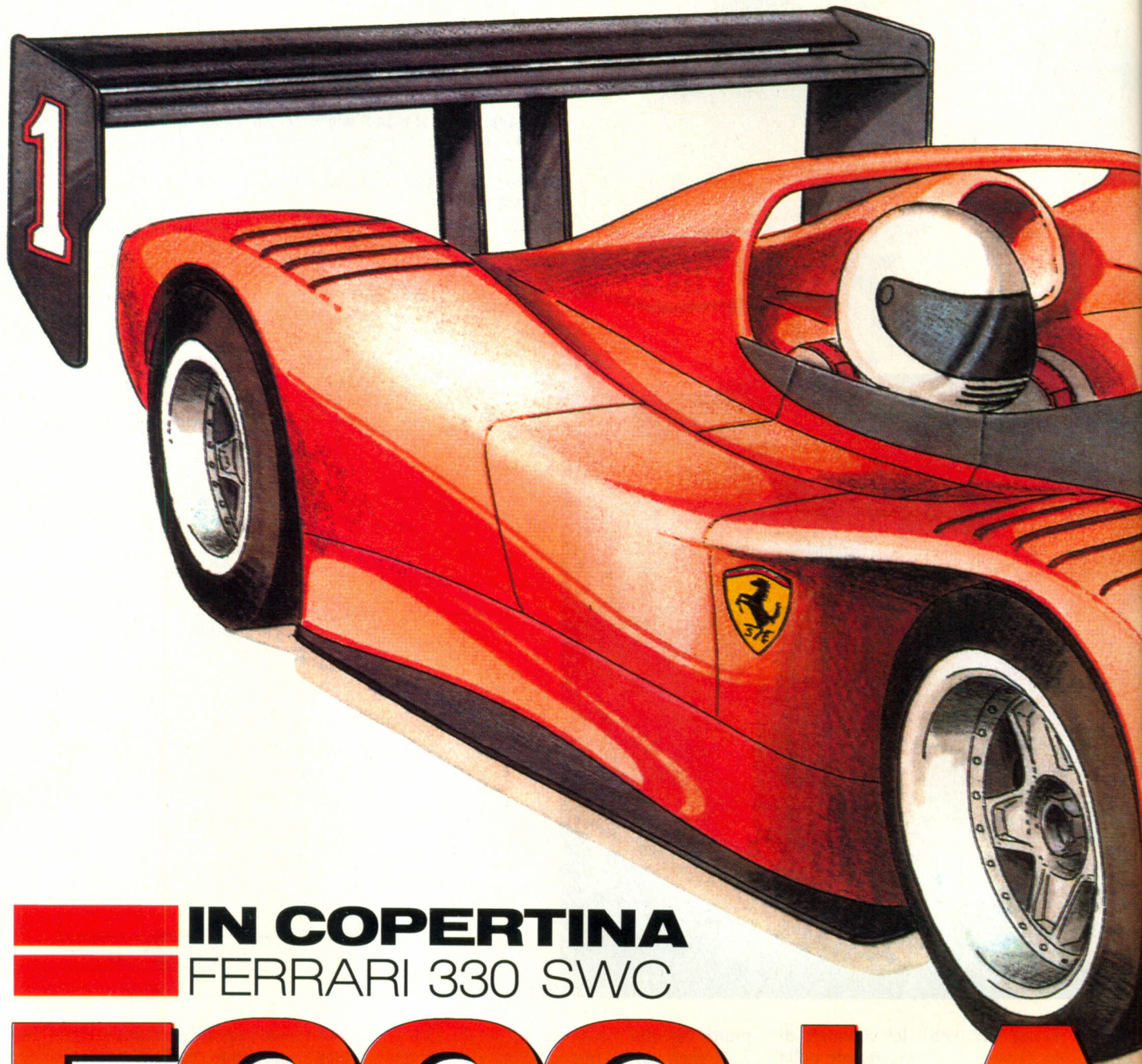


ragioni di contenimento dei consumi di carburante. Il vero problema risiede nella dimensione dell'alesaggio: si comprende, perciò, l'esigenza di ridisegnare la camera di combustione, con 4 anziché 5 valvole, e di ricomporre la fluidodinamica interna. Le geometrie variabili all'aspirazione sono nate nel 1991 e fin dall'inizio — l'avevamo precisato — comprendevano una estensione di corsa dei condotti (ora telescopici nella versione Tt) fino a 10 centimetri, anche su assi diversi. I meriti dell'innovazione vanno riconosciuti ai motoristi del '91 e non a quelli del '93; se il completamente cinemático del programma ha avuto ritardi, lo si è dovuto al fatto che esistevano problemi più urgenti da risolvere. Interessante è il richiamo alle caratteristiche funzionali del V12 Ferrari al passaggio dal tipo con alesaggio di 88 millimetri a quello con diametro di 90 mm, in un anno e mezzo di evoluzione. Con un rapporto corsa-alesaggio sceso da 0.54 a 0.51, l'innalzamento di regime da 14.800 a 15.000 giri è stato influente su questi

punti: velocità media dei pistoni da 23,6 a 24,0 metri al secondo; velocità massima dei pistoni da 38,0 a 38,5 m/sec; accelerazione massima da 70.400 a 72.300 metri al secondo/secondo. Per gli attuali valori della velocità di fiamma del combustibile, sarebbe più facile tornare al minore alesaggio; insistere con quello di 90 mm è una sfida tecnica rilevante. Al pari di quella con il basamento in ghisa speciale (diciamo pure acciaio), che, a furia di assottigliamenti, potrebbe anche ridurre i suoi vantaggi sul blocco in alluminio. Infine, riguardo l'angolo di 65 gradi tra le file dei cilindri e alle irregolarità degli angoli di sfasamento dei cicli di lavoro (vedi illustrazione), aggiungiamo una piccola precisazione. Se i tecnici della Ferrari affermano che l'ordine di scoppio è inizialmente 1-12, secondo consuetudine, ciò potrebbe trarre in inganno qualunque motorista, che conosca le necessarie ripartizioni di carico sui cuscinetti. Invece, alla Ferrari si è sempre seguita una numerazione dei cilindri diversa da quella convenzionale, per

cui troviamo opportuno rappresentare uno schema probabile (ufficialmente, questi dati sono tabù e ci basiamo solo su indiscrezioni), per un albero con angolo di sfasamento delle manovelle di 120 gradi e con angoli di sfasamento dei cicli di lavoro di 55/65 gradi. In questo modo, ci avvediamo che l'ordine di accensione 1-12 diventa 1-7 nella numerazione convenzionale dei cilindri e che gli scoppi avvengono sul primo bottone di manovella, anziché sul primo e sull'ultimo. Quindi, si continua con le accensioni in ogni altra coppia di cilindri, con le bielle sulla stessa manovella: 5-11 verso l'estremità, 3-9 al centro, 6-12 ancora in corsa, 2-8 e 4-10 verso l'interno. Se supponiamo che gli scoppi avvengano a partire da 360 gradi per il primo cilindro (comodità di espressione), la successione seguirà gli angoli riportati nella tabella. Tutto molto originale ed efficace per la coppia; del resto, non bisogna dimenticare che un 12 cilindri presenta un massimo di 32 combinazioni possibili.

(2/continua)



**IN COPERTINA**  
FERRARI 330 SWC

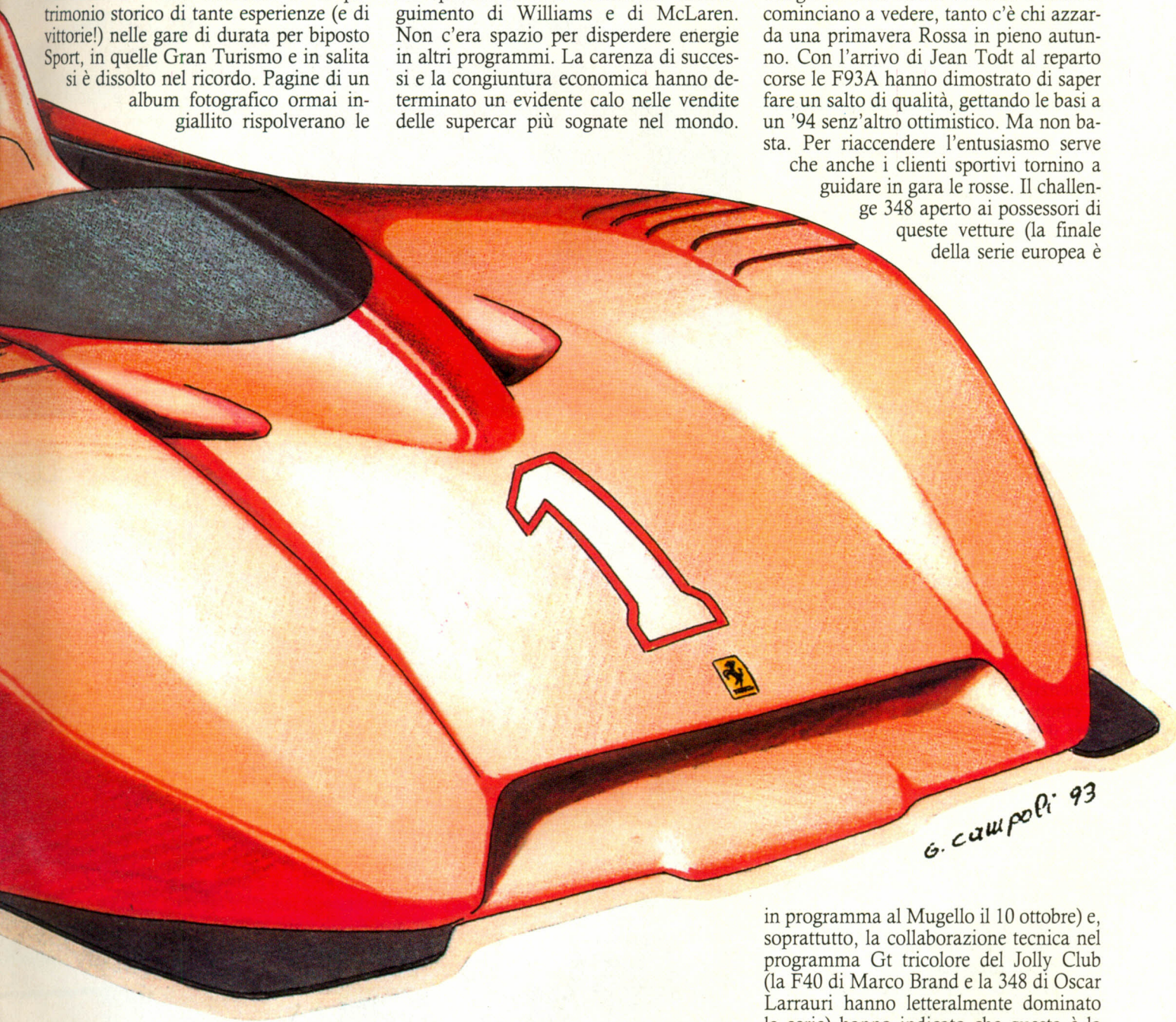
# ECCO LA FERRARI IMSA



**L**a Ferrari riscopre le sue origini. Negli ultimi anni l'attenzione in materia di corse è stata concentrata sulla Formula 1. Il patrimonio storico di tante esperienze (e di vittorie!) nelle gare di durata per biposto Sport, in quelle Gran Turismo e in salita si è dissolto nel ricordo. Pagine di un album fotografico ormai ingiallito rispolverano le

gesta sportive di clienti Ferrari che hanno contribuito ad alimentare il mito del Cavallino rampante. La rossa in crisi in F. 1 ha fatto sì che gli sforzi della Gestione Sportiva fossero finalizzati all'inseguimento di Williams e di McLaren. Non c'era spazio per disperdere energie in altri programmi. La carenza di successi e la congiuntura economica hanno determinato un evidente calo nelle vendite delle supercar più sognate nel mondo.

Questo è stato lo scenario che si è trovato di fronte Luca di Montezemolo quando ha ripreso in mano il controllo a Maranello. E il Presidente ha capito subito che bisognava dare una... sterzata. I frutti si cominciano a vedere, tanto c'è chi azzarda una primavera Rossa in pieno autunno. Con l'arrivo di Jean Todt al reparto corse le F93A hanno dimostrato di saper fare un salto di qualità, gettando le basi a un '94 senz'altro ottimistico. Ma non basta. Per riaccendere l'entusiasmo serve che anche i clienti sportivi tornino a guidare in gara le rosse. Il challenge 348 aperto ai possessori di queste vetture (la finale della serie europea è



Siamo in grado di rivelarvi come sarà la biposto con tecnologia da Formula 1 che la Ferrari Engineering sta preparando per le corse Usa e Le Mans. Tornano in pista i clienti sportivi rinverdendo una storica tradizione di Maranello...

**FRANCO NUGNES**

in programma al Mugello il 10 ottobre) e, soprattutto, la collaborazione tecnica nel programma Gt tricolore del Jolly Club (la F40 di Marco Brand e la 348 di Oscar Larrauri hanno letteralmente dominato la serie) hanno indicato che questa è la via da seguire. Ora è arrivato il momento di fare un ulteriore salto di qualità. Ed è per questo che è nata l'idea di realizzare una biposto per partecipare al campionato Imsa, la serie Usa che nel '90 ha visto anche la partecipazione di una F40 guidata da Jean Alesi per i colori della Ferrari France. Negli Stati Uniti hanno deciso di rivoluzionare i regolamenti nel '94 ridando vita alle barchette con motori aspirati. Max Mosley, presidente Fisa, alla vigilia del Gp d'Italia è stato anche a Maranello per assicurare che la Federazione Internazionale sta meditando af-

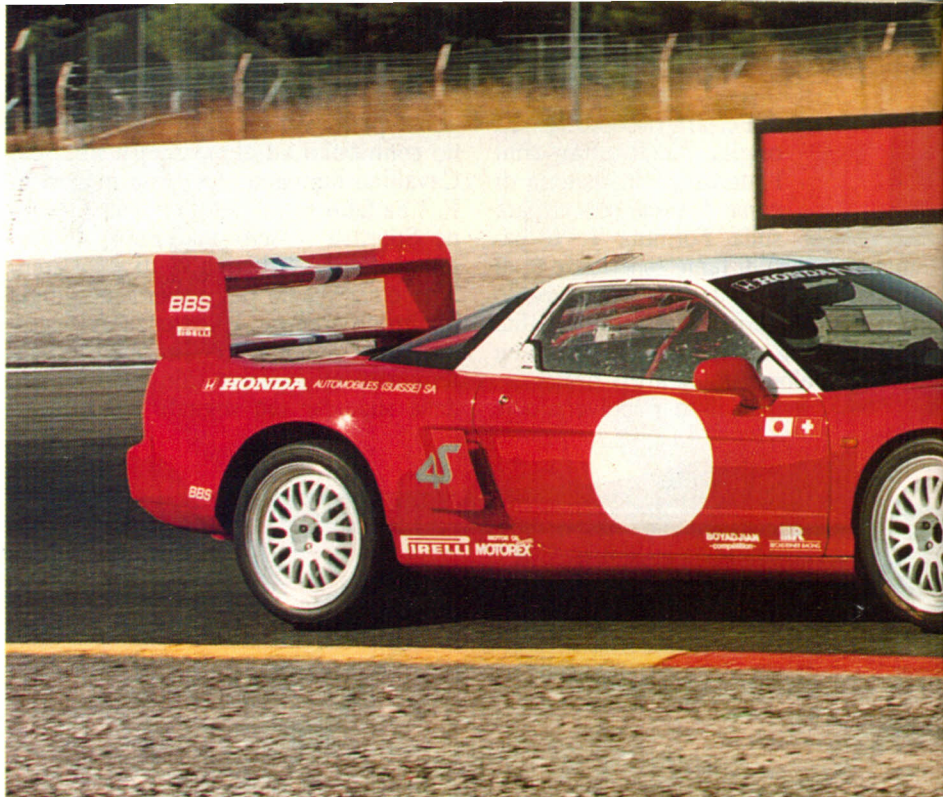


finché anche in Europa si adotti lo stesso regolamento, mettendo le basi a una nuova categoria Sport che non debba vivere esclusivamente sulla 24 Ore di Le Mans.

**LA VETTURA.** Il progetto della 330 Swc è curato dalla Ferrari Engineering ma gode della stretta collaborazione dei tecnici del Reparto Corse e della struttura dell'ingegnere Dallara. Già dalla sigla si hanno le prime indicazioni sulla barchetta: 330 si riferisce alla cilindrata: sarà di 3.300 cc (3.297 per l'esattezza) mentre Wsc non vuol dire altro se non World Sport Car che è la nuova denominazione che prenderà l'Imsa l'anno prossimo. Il telaio è in fibra di carbonio: l'obbligo di arrivare al peso minimo di 850 kg ha permesso ai tecnici di realizzare una monoscocca incredibilmente rigida (molto più di quelle di F. 1 potendo utilizzare più strati di fibre composite). Le sospensioni saranno di tipo push rod (con schema molto simile a quello della Dallara F. 1 dello scorso anno).

**MOTORE.** Il cuore della 330 Swc è ovviamente un 12 cilindri. Si tratta di un motore derivato da quello di Formula 1 con testata a 5 valvole dello scorso anno. L'architettura è a V di 65 gradi con una leggera riduzione della cilindrata che permette di abbassare il regime di rotazione, visto che queste barchette dovranno affrontare anche delle gare di durata. Il cambio sarà trasversale con comando sequenziale: il regolamento ammette solo cinque rapporti più la retromarcia e vieta il controllo semi-automatico al volante.

**LINEA.** A prima vista si colgono dei punti di contatto con vetture storiche del Cavallino: dalla 330 P4 alla 312P, alla versione Can Am, in realtà rappresenta il meglio di quanto si possa studiare oggi con l'alettone posteriore montato a sbalzo, mentre il radiatore acqua sarà montato davanti. Il primo prototipo del telaio è in fase di avanzata costruzione. Per Natale è previsto l'assemblaggio del primo esemplare mentre le prime prove in pista sono programmate per i primi giorni di gennaio. Per il momento sono arrivate otto ordinazioni di clienti: oltre a Momo Moretti, che sarà sicuramente in Imsa, c'è il Jolly Club che spera si concretizzi anche la serie europea. L'obiettivo è di arrivare a 15 vetture nell'arco del '94. Difficilmente il programma Imsa partirà con la 24 Ore di Daytona: è troppo impegnativa per un debutto. La Ferrari seguirà con attenzione i suoi clienti sportivi: nei piani, infatti, c'è la creazione di una struttura del Cavallino che sia in grado di garantire un supporto tecnico ai team privati. E proprio... Primavera Rossa. ■



LA F130 È LA VERSIONE STRADALE DELL

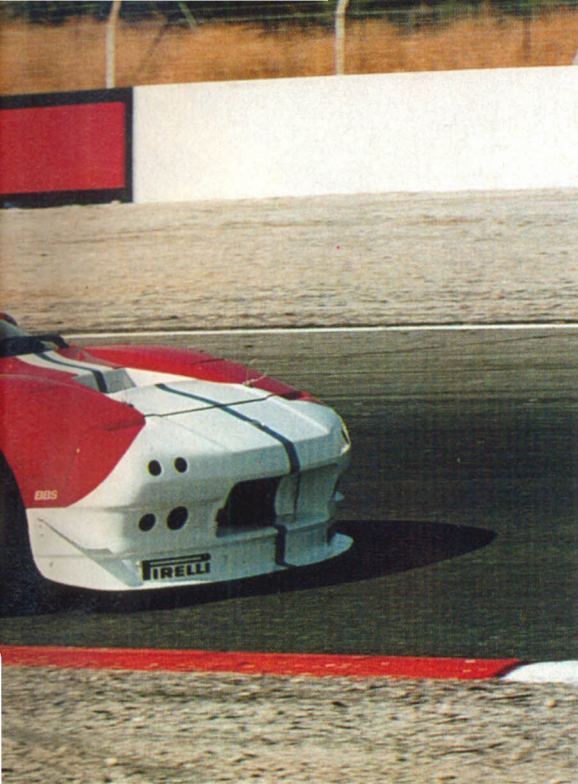
**...e la prov**



Fotografie AMADUZZI

Gianni Agnelli prima di guidare a Fiorano la 456, a destra, ha voluto fare un giro anche con la F130, la vettura che sostituirà la F40 e che sarà la versione stradale della Imsa





È UN PROGETTO HONDA-MUGEN

# In arrivo la Nsx anti-Ferrari

**L**a chiamano Nsx Racing L e la definiscono una semplice vettura laboratorio ma... ha tutto l'aspetto e i contenuti tecnici di un prototipo in allestimento per lanciare la sfida alla Ferrari in Gran Turismo: 410 cv a 8500 giri tirati fuori dallo stesso V6 a doppio albero a camme

in testa per bancata che equipaggia la Spice-Acura (dominatrice nella classe Light del laboratorio americano Imsa); disposizione del motore non più trasversale, come sulla versione stradale della Nsx, bensì longitudinale e in posizione più avanzata; cambio Hewland Fgc a 5 rapporti; struttura monoscocca in alluminio rinforzata e modificata per permettere appunto la disposizione longitudinale del motore; ammortizzatori e molle modificati; gomme speciali Pirelli; freni autoventilanti maggiorati, da 330 mm anteriori con pinza Ap a 6 pistoncini in titanio e da 310 mm posteriori con pinza Ap a 4 pistoncini sempre in titanio; sistema Abs modificato per le corse e differenziale autobloccante di tipo Salisbury; peso totale di appena 1084 kg di cui 424 ripartiti sull'anteriore e i restanti sul posteriore... E insomma una piccola bomba che potrebbe portare la Honda a confrontarsi in Europa con la Ferrari. Il progetto Nsx Racing L arriva dalla Svizzera e più precisamente dal centro di sperimentazione della filiale locale della Casa giapponese che fino ad oggi ha lavorato in gran segreto. Come è nato? «Dopo l'acquisto da parte della Honda del 40% della Mugen (che da anni sviluppa i suoi motori da corsa, ndr) spiega Renato Mariani, del reparto tecnico della Honda Suisse «abbiamo fatto partire un programma sportivo Mugen che cu-

riamo in esclusiva in Europa attraverso la Four S, la Sport Speed and Safety System, che ha appunto come obiettivo quello di sperimentare soluzioni tecniche racing, in collaborazione diretta con la Mugen, da offrire anche in un eventuale kit a tutti i potenziali clienti sportivi Honda...». Seppure in embrione, il programma si preannuncia dunque estremamente interessante. «Certamente» conferma sempre Mariani «anche se per il momento è un programma che non prevede ancora uno sbocco agonistico ben definito; d'altra parte non c'è ancora neppure un programma ben definito per il futuro delle corse Gran Turismo e per ora è quindi sufficiente la presenza della Nsx nell'Adac Gt Cup tedesca con il team di Peter Seikel». «Ciò che invece è certo» prosegue Mariani «è che stiamo andando avanti in strettissima collaborazione con la Mugen nel nostro programma di sperimentazione e sviluppo di soluzioni nuove su tutto: motore, assetto e aerodinamica. Prendiamo ad esempio la centralina: sulla Nsx stradale è programmata per bloccare a 8000 giri il flusso di carburante. Ora invece stiamo lavorando su una gestione elettronica che, con opportune molle valvole, consenta al motore di lavorare a 9000 giri: non per la potenza massima, già molto alta, ma soprattutto per la coppia che già ora è di 363 Nm a 7000 giri».

Marco Ragazzoni

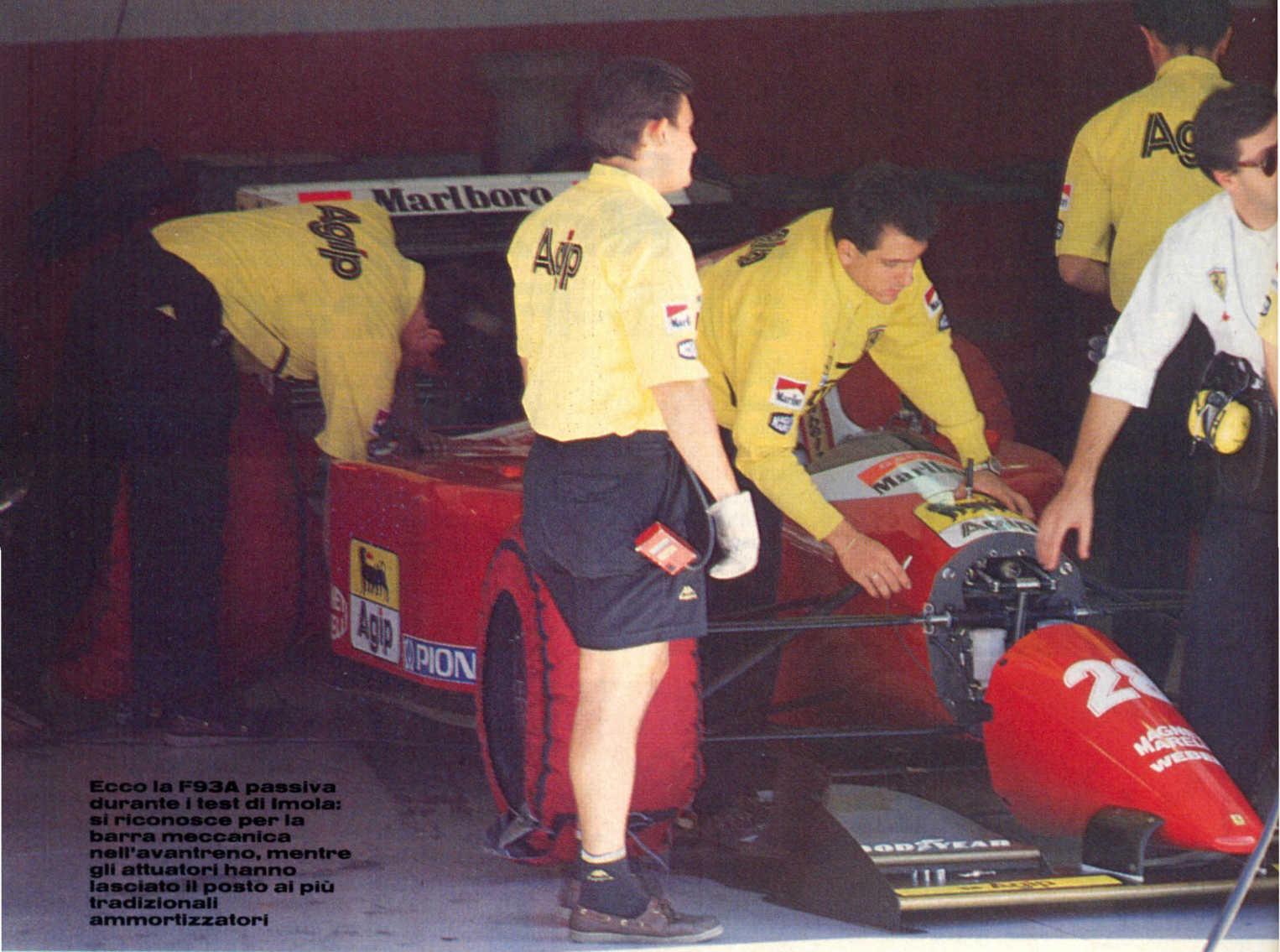
FERRARI IMSA

## a Agnelli



**F**IORANO — Avrebbe dovuto girare in pista solo con la 456 con al suo fianco il presidente del Cavallino, Luca di Montezemolo, e invece ha resistito alla tentazione di assaporare una tornata di Fiorano anche con la F130, la Ferrari che non sarà altro se non la versione stradale della 330 Wsc. L'Avvocato nel blitz a Maranello, che testimonia concretamente il risveglio di interesse a tutti i livelli per la Ferrari (non ha rinunciato a una lunga visita nel Reparto Corse parlando con tecnici e meccanici) si è seduto al fianco di un collaudatore del Reparto Esperienze per saggiare le doti del prototipo della F130. Si tratta di una vettura importante per il Cavallino perché sarà chiamata a raccogliere l'eredità della F40. Nella sua veste definitiva la si vedrà solo alla fine del prossimo anno, quando verrà presentata, mentre la commercializzazione non avverrà prima del '95. Non bisogna

lasciarsi tradire dalle immagini di Amaduzzi: la F130 è una biposto scoperta che è in grado di trasformarsi in coupé grazie all'hard top. In coda campeggia l'alettone della F40 ma nella versione definitiva avrà montanti con linee meno spigolose. La carrozzeria è stata studiata dalla Pinfarina, ma l'attenzione principale è volta alla telaistica e alla meccanica. La scocca è in fibra di carbonio, mentre le sospensioni riprendono gli schemi in uso in F.1: push rod sia davanti che dietro. Ci sarà un correttore d'assetto a controllo elettronico. Il cuore di questa vettura sarà il 12 cilindri derivato da quello di Formula 1 in versione 5 valvole per cilindro capace di oltre 500 cv con un regime di rotazione limitato a 10000 giri. La velocità massima raggiungibile dovrebbe essere intorno ai 330 kmh. Il cambio sarà a 6 rapporti con un comando semi-automatico. ■



Ecco la F93A passiva durante i test di Imola: si riconosce per la barra meccanica nell'avantreno, mentre gli attuatori hanno lasciato il posto ai più tradizionali ammortizzatori

## FORMULA UNO NOVITÀ FERRARI

# Il piano Todt

Il capo della Gestione Sportiva apporta i primi cambiamenti alla struttura di Maranello in funzione '94. Scopriamoli...

■ **DIEGO FORTI**

**L**a cura Todt è passata dalla fase diagnostica a quella terapeutica. Dopo un periodo di studio cominciato il giorno del suo arrivo a Maranello (se non addirittura prima), giusto in coincidenza con il Gp di Francia, l'attuale capo della gestione sportiva Ferrari ha cominciato a muovere le sue pedine. In rapida successione sono infatti stati assunti l'assistente di Barnard, destinato a far da raccordo fra Maranello e Shalford, e il nuovo direttore tecnico di Maranello che sostituirà Harvey Postlethwaite, il cui contratto (in scadenza) non è stato rinnovato. È stata anche portata in pista una versione completamente passiva della vettura '93 che ha girato, con Alesi e Berger, per due giorni a Imola. Insomma, di movimento ce n'è stato molto e vale la pena anche analizzarlo; ma potete scommettere che le ristrutturazioni a Maranello non sono finite qui. Todt, del resto, aveva preannunciato nel week end di Monza un piano di



PHOTO4

riorganizzazione di tutta la struttura sportiva. Oggi, la Ferrari si articola in tre aree: quella motori, quella telai e gestione in pista e, infine, la Fdd ovvero il centro progettazione e ricerca avanzata, con base in Inghilterra. Evidentemente questa struttura non soddisfa le esigenze di Todt, forse perchè poco flessibile e macchinosa da far funzionare. Probabilmente è in arrivo un diverso modo di operare, più snello e coordinato, con revisione del metodo e, inevitabilmente, anche degli uomini.

**UOMINI.** Con un incarico importante come quello di direttore tecnico è arrivato Valerio Bianchi. In pratica, però, non assumerà la posizione sino ad oggi occupata da Postlethwaite, bensì quella che in un recente passato aveva avuto l'ingegner Guido Castelli. Con ogni probabilità Bianchi dovrà agire più da manager che non da progettista vero e proprio. Del resto, non viene da un'esperienza diretta di

F.1. Era infatti l'uomo a capo dell'attività Marelli nelle corse. Quindi sì un tecnico, ma di estrazione elettronica e soprattutto avvezzo da anni a coordinare l'attività di vari gruppi di lavoro. Non è insomma un progettista né di telai, né di motori e nemmeno un esperto di gestione in pista. Il suo compito sarà quello di sovrintendere i lavori dei vari gruppi cercando di coordinare le iniziative verificandone costantemente la qualità. Inevitabile chiedersi perchè Todt abbia pensato proprio a lui. Probabilmente memore del lavoro fatto assieme alla Peugeot, dove la Marelli aveva una parte importante non solo relativamente alla gestione motore, ma anche per quello che riguarda le sospensioni attive e il cambio automatico della vettura Gruppo C, Todt ha visto in Bianchi l'uomo giusto per coagulare le attività dei motoristi da una parte e dei telaisti dall'altra, visto che le esigenze degli uni molto spesso sono in antitesi con quelle degli

BIANCHI ARRIVA DALLA MARELLI

## Specialista elettronico

**D**al primo ottobre l'ingegner Valerio Bianchi sarà il nuovo direttore tecnico della Ferrari, sostituendo nell'incarico Harvey Postlethwaite. L'esperienza di Bianchi nel mondo della Formula 1 è decennale, avendone collaborato allo sviluppo e all'aggiornamento dei sistemi e dei componenti elettronici. Nato a Gallarate nel 1945 si è laureato a 24 anni in ingegneria elettronica al Politecnico di Milano. Per cinque anni si è occupato di ricerca e sviluppo alla Robert Bosch, per poi passare alla Weber come responsabile dell'innovazione dei sistemi e dei componenti elettronici. In particolare Bianchi si è occupato di ingegneria avanzata. Nel 1987 Bianchi è approdato alla Magneti Marelli dove ha ricoperto la carica di responsabile del prodotto e ha quindi coordinato l'attività di ventidue centri sparsi nel mondo. Ed è stata proprio questa sua funzione di coordinatore ad attirare le attenzioni della Ferrari, e di Jean Todt in particolare, su di lui. Todt infatti aveva conosciuto



AMADUZZI

to e apprezzato Bianchi durante il periodo di cooperazione fra la Casa italiana e la Peugeot quando era impegnata nel mondiale Prototipi. Relativamente alla F.1, Valerio Bianchi è stato proprio uno dei primi ingegneri, durante il periodo in Marelli, a collaborare con la Ferrari per la realizzazione di un sistema di gestione elettronica del 6 cilindri turbo, il motore montato sulle F.1 fino al 1988, l'ultimo anno in cui si è corso con i turbo, prima di passare, nel 1989, agli aspirati.

COUGHLAN VIENE DALLA TYRRELL

## È un allievo di John Barnard

Il divorzio di Coughlan dalla Tyrrell tre settimane fa era arrivato in modo abbastanza inatteso, il suo ingresso alla base britannica della Ferrari ora spiega tutti i fatti. Ma vediamo di conoscere questo progettista che è nato il 17 febbraio a Twickenham, nei pressi di Londra. A dieci anni, appena può vederle, le auto da corsa dal vivo a Brands Hatch, capisce che queste sono il suo grande amore. Non ha quindi dubbi circa l'indirizzo da seguire negli studi universitari: infatti si laurea in ingegneria meccanica alla Brunel University. Come è ovvio attendersi, il suo primo impiego è subito nel mondo delle vetture da corsa: nel 1981, a 22 anni, entra alla Tiga, qui lavora con Howden Ganley, che aveva calcato le scene della F. 1 come pilota negli Anni '70, sui più diversi tipi di vettura: F. Ford, F. 3, prototipi, F. Atlantic, Can-Am, Gruppo C e vetture per l'Ima. La collaborazione di Coughlan alla Tiga dura fino al 1984, data che per il tecnico londinese segna il grande salto nel mondo della F. 1. In quell'anno infatti approda alla Lotus, qui occupa dapprima del progetto della 96 destinata alla F. Indy. Lavora, quindi, alla realizzazione delle monoposto di F. 1 a partire dalla 97 fino alla 102, assieme a Gerard Ducarouge, prima, e da Frank Dernie, poi. Nel 1990 dopo sei anni di permanenza alla Lotus, Coughlan passa alla Benetton dove lavora con John Barnard ai progetti della B190 e B191. Nel luglio del '91 c'è il passaggio alla Tyrrell, nella formazione dell'ex boscaiolo assume poi il ruolo di capo progettista nel dicembre dello stesso.

altri. Per potenziare la Fdd è stato invece assunto un tecnico decisamente esperto di F.1 come Mike Coughlan. Quest'ultimo, che in passato già aveva lavorato con Barnard alla Benetton, oltre a funzionare da designer farà anche da ponte fra l'Inghilterra e Maranello con compiti di raccordo fra il centro di progettazione della Fdd e la squadra che dovrà portare in pista la vettura.

**PASSIVA.** Intanto è stata portata in pista una monoposto completamente passiva. Per ora non ha attuatori in grado di trasformarla in una vettura intelligente; tuttavia è previsto che possa venir trasformata in una attiva, quindi con il controllo elettronico delle sospensioni. Per ora i test sono stati indirizzati a scoprire quanto può essere utile agire in maniera più diretta sul rol-

lio, attraverso l'adozione di una apposita barra meccanica che il nuovo sistema di sospensioni, dotate di bilancieri, è in grado di ospitare. In più si sta valutando l'opportunità di avere una vettura finalmente al limite di peso, con tutti i vantaggi legati a questo fatto. In Portogallo sono state inviate tre monoposto analoghe a quelle di Monza, più la vettura dotata di rocker e in grado di funzionare in maniera completamente passiva. Quest'ultima non è però destinata a scendere in gara. Verrà testata la settimana successiva al Gp nel corso delle prove Foca, in programma sul circuito portoghese, in previsione di un impiego nelle ultime due gare della stagione. Ipotesi probabile visto che a Maranello si sta lavorando per ultimare tre scocche in grado di ospitare le nuove sospensioni. ■

PHOTO4



## LA PASSIVA È PIÙ VELOCE

Nei due giorni di test a Imola la F93A passiva è stata la più veloce con Alesi. Si può ben sperare in vista del 1994...

PILOTI	VETTURA	MARTEDÌ	MERCOLEDÌ
Jen Alesi	F93A passiva	1'26'88 (39)	—
Jean Alesi	F93A attiva	—	1'27"65 (27)
Gerhard Berger	F93A attiva	1'26"99 (62)	—
Gerhard Berger	F93A passiva	—	1'27"90 (20)

POSITIVE LE INDICAZIONI NEI TEST DI IMOLA

# Una F93A con barre e ammortizzatori

**Gerhard Berger** relaziona John Barnard sulla F93A passiva: i test di Imola sono stati positivi tant'è che si profila la possibilità di vedere entro fine anno una monoposto intermedia. Nei piani di Todt c'è anche l'alleggerimento della F93A per portarla a limite di peso: ci sono da togliere circa 15 kg

PHOTO4



**IMOLA** — Dopo la Williams, anche la Ferrari ha scelto l'auto-dromo di Imola per il debutto della sua monoposto con sospensioni «passive», cioè tradizionali. Per questi test sono stati utilizzati sia Jean Alesi sia Gerhard Berger, che a disposizione hanno avuto la F93A/2 «passiva» e la monoposto di quest'anno. La F93A/2 era equipaggiata col 12 cilindri a testata a 5 valvole e non era dotata del sistema «anti spin», ma modificata nell'avantreno e nella scatola del cambio. A seguire i test c'era anche il progettista John Barnard; ovvio che la vettura presentava la sostituzione del gruppo molla-attuatore con il gruppo molla-ammortizzatore. Si è trattato quin-



ORSI

GIÀ NELLA PERCORRENZA DELLA CURVA

## La Benetton alza il muso

di della monoposto «laboratorio» per la stagione '94; in sostanza, prova di apparati a controllo elettronico per il pilota. Altre caratteristiche della Ferrari «cavia» erano il profilo estrattore allungato e il supporto dell'alettone, bipiano con doppio profilo superiore. Con questa monoposto si sono alternati Alesi e Berger. Va detto che le prove imolesi non sono state esenti da problemi tecnici: il conto si è presentato sotto forma di 2 motori rotti (entrambi sulla «rossa» in configurazione «passiva»). Le rotture si sono verificate una al Tamburello, mentre era al volante Alesi, e l'altra alla Piratella, con Berger: probabilmente, senza l'ausilio dell'anti-spin, i propulsori sono stati sottoposti a

un'eccessiva sollecitazione. Con la F93/2, e 100 litri di carburante, Alesi ha stabilito il miglior tempo in 1'26"88, 1"55 più alto rispetto alla prestazione ottenuta da Prost (Williams-Renault) la settimana precedente. Tuttavia l'impressione dei ferraristi è stata favorevole: Alesi ha giudicato la monoposto «passiva» più rigida della «attiva» sul passaggio di avvallamenti e anche leggermente più lenta in accelerazione, essendo sprovvista del sistema traction control. Berger, invece, è stato soprattutto impegnato con la monoposto per il Gp del Portogallo: su questo esemplare ha ceduto, nelle sospensioni posteriori, il controllo delle «attive».

*Roberto Dalfiume*

Mentre la Ferrari porta al debutto la F93A passiva nei test di Imola, la Benetton intensifica la sperimentazione delle sospensioni attive nella convinzione di poter trarre ottimi frutti negli ultimi tre Gp stagionali. Proprio come la Williams, la B193B è in grado di alzare il muso in rettilineo migliorando con l'assetto cabrato la sua efficienza aerodinamica riducendo sensibilmente la resistenza all'aria. Il team anglo-italiano è l'unico che riesce a sfruttare questo «step» evoluto delle attive oltre alla Williams: Ferrari e McLaren, infatti, sono ancora alla ricerca dell'assetto costante rispetto

al suolo. E, a quanto è dato sapere, si tratta di un bel vantaggio che alcuni tecnici hanno stimato in 14,8 kmh nella velocità di punta. Si spiega così come mai Schumacher, con una monoposto dotata di un 8 cilindri Ford, sia riuscito a superare la Ferrari di Alesi su un tracciato come Monza che premia la potenza massima. L'èquipe di Rory Byrne, comunque, non si accontenta: in Portogallo, infatti, dovrebbe debuttare un software per consentire il controllo della cabrata già in curva. Vale a dire che con l'accrescersi della velocità si alzerebbe automaticamente il muso miglio-

rando l'efficienza aerodinamica nella fase più delicata della percorrenza della curva, vale a dire in uscita, quando cioè bisogna sfruttare le doti di accelerazione del motore. Bisogna riconoscere ai tecnici della Benetton di avere svolto un ottimo lavoro di sviluppo sulle attive: in pochi mesi non solo hanno raggiunto un ottimo livello di affidabilità, ma anche di efficienza. Secondo indiscrezioni il cedimento del motore di Schumacher avvenuto a Monza potrebbe essere stato causato dall'eccessivo uso dell'«over-boost», il pulsantino che permette di variare per pochi istanti la fase. ■

# Linea obbligatoria

**N**oi della Benetton dovremmo andare piuttosto bene a Estoril. La pista è molto selettiva e impegnativa. C'è un po' di tutto: una parte tormentata, curve a medio e ad ampio raggio e un paio di rettilinei piuttosto veloci. Il fondo sconnesso crea non poche difficoltà e manda in crisi l'assetto, soprattutto nel curvone in appoggio prima del traguardo. Avere una monoposto dotata di sospensioni attive che funzionano bene

può rappresentare un vantaggio notevole rispetto alle vetture tradizionali. Certo, se qualcosa va fuori regolazione come è successo a me negli ultimi 15 giri di Monza la situazione può diventare drammatica. In ogni caso non si deve dimenticare che la Williams ha deliberato la vettura con le sospensioni intelligenti proprio sulla pista portoghese, un banco di prova davvero severo viste le cunette e la varietà delle curve presenti che impongono l'utilizzo di un carico aerodinamico medio, di compromesso. A Estoril occorre anche molta esperienza e ci sono alcune traiettorie decisamente particolari. Devi sapere bene dove mettere le ruote per ottenere il giusto «grip» dai pneumatici. Guai a sporcare le gomme andando in zone «sbagliate» della pista. Di punti impegnativi per il pilota ce ne sono molti: oltre il curvone che immette sul rettilineo dei box che fa parte delle curve mitiche delle gare iridate, molta attenzione bisogna farla anche nella staccata al termine del rettilineo stesso. In questo punto non sono mancate le battaglie e, in tempi recenti, si è verificata qualche toccata di troppo che ha finito con l'influire sull'andamento del campionato mondiale. ■



**Riccardo Patrese ripone molta fiducia sulla sua Benetton per la gara portoghese. Sarà importante, per lui e Michael Schumacher, in alto a destra, il buon funzionamento delle attive a causa del fondo particolarmente sconnesso**



fotografie ORSI

## Così finì nel 1992

### IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

- |           |   |                 |   |
|-----------|---|-----------------|---|
| <b>5</b>  | <b>Nigel Mansell</b><br>(Williams Fw14B)<br>1'13"041 (214,400)      | <b>1. FILA</b>  | <b>Riccardo Patrese</b><br>(Williams Fw14B)<br>1'13"672 (212,564)   |
| <b>1</b>  | <b>Ayrton Senna</b><br>(McLaren Mp4/7)<br>1'14"256 (210,888)        | <b>2. FILA</b>  | <b>Gerhard Berger</b><br>(McLaren Mp4/7)<br>1'15"068 (208,811)      |
| <b>19</b> | <b>Michael Schumacher</b><br>(Benetton B192)<br>1'15"356 (207,814)  | <b>3. FILA</b>  | <b>Martin Brundle</b><br>(Benetton B192)<br>1'16"084 (205,825)      |
| <b>11</b> | <b>Mika Hakkinen</b><br>(Lotus 107)<br>1'18"173 (205,585)           | <b>4. FILA</b>  | <b>Michele Alboreto</b><br>(Footwork Fa13)<br>1'18"282 (205,291)    |
| <b>12</b> | <b>Johanny Herbert</b><br>(Lotus 107)<br>1'18"626 (204,364)         | <b>5. FILA</b>  | <b>Jean Alesi</b><br>(Ferrari F92AT)<br>1'18"884 (203,883)          |
| <b>25</b> | <b>Thierry Boutsan</b><br>(Ligier Js37)<br>1'18"930 (203,562)       | <b>6. FILA</b>  | <b>Andrea De Cesaris</b><br>(Tyrrell 020B)<br>1'17"240 (202,745)    |
| <b>29</b> | <b>Bertrand Gachet</b><br>(Larrousse Lc92)<br>1'17"250 (202,718)    | <b>7. FILA</b>  | <b>Erik Comas</b><br>(Ligier Js 37)<br>1'17"284 (202,682)           |
| <b>3</b>  | <b>Olivier Grouillard</b><br>(Tyrrell 020B)<br>1'17"277 (202,648)   | <b>8. FILA</b>  | <b>Ivan Capelli</b><br>(Ferrari F92AT)<br>1'17"287 (202,621)        |
| <b>10</b> | <b>Aguri Suzuki</b><br>(Footwork Fa13)<br>1'17"381 (202,428)        | <b>9. FILA</b>  | <b>Gianni Morbidelli</b><br>(Minardi M192)<br>1'17"387 (202,360)    |
| <b>21</b> | <b>J.J. Lehto</b><br>(Bms Dallara 192)<br>1'17"474 (202,132)        | <b>10. FILA</b> | <b>Mauricio Gugelmin</b><br>(Jordan 192)<br>1'17"631 (201,724)      |
| <b>22</b> | <b>Pierluigi Martini</b><br>(Bms Dallara 192)<br>1'17"661 (201,646) | <b>11. FILA</b> | <b>Karl Wendlinger</b><br>(March 911B)<br>1'18"080 (200,815)        |
| <b>17</b> | <b>Emanuele Naspetti</b><br>(March 911B)<br>1'18"092 (200,533)      | <b>12. FILA</b> | <b>Stefano Modena</b><br>(Jordan 192)<br>1'18"318 (199,554)         |
| <b>30</b> | <b>Ukyo Katayama</b><br>(Larrousse Lc92)<br>1'18"592 (199,257)      | <b>13. FILA</b> | <b>Christian Fittipaldi</b><br>(Minardi M192)<br>1'18"815 (199,199) |

### I PRIMATI

**SUL GIRO IN PROVA**  
È imbattuto (1991) **Riccardo Patrese** (Williams Fw14) ottenne la pole con il tempo di 1'16"00 alla media di 253.518 kmh

**SUL GIRO IN GARA**  
**Ayrton Senna** (McLaren Mp4/7) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 66. giro in 1'16"72 alla media di 205.318 kmh

**SULLA DISTANZA**  
**Nigel Mansell** (Williams Fw14B) ha stabilito il nuovo record percorrendo i 77 giri pari a km 308.850 in 1.34.46"659 alla media di 195.521 kmh.

### IN 14 AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nigel Mansell	William Fw14B	71	1.34.46"659	195.521	
2. Gerhard Berger	McLaren Mp4/7	71	1.35.24"192	194.239	37"533
3. Ayrton Senna	McLaren Mp4/7	70	1.35.09"845	191.984	1 giro
4. Martin Brundle	Benetton B192	70	1.35.12"391	191.899	1 giro
5. Mika Hakkinen	Lotus 107	70	1.35.37"373	191.063	1 giro
6. Michele Alboreto	Footwork Fa13	70	1.35.55"630	190.457	1 giro
7. Michael Schumacher	Benetton B192	69	1.34.47"316	189.991	2 giri
8. Thierry Boutsan	Ligier Js37	69	1.35.28"932	188.611	2 giri
9. Andrea De Cesaris	Tyrrell 020B	69	1.35.35"862	188.383	2 giri
10. Aguri Suzuki	Footwork Fa13	68	1.34.49"557	187.164	3 giri
11. Emanuele Naspetti	March 911B	68	1.35.10"368	186.482	3 giri
12. Christian Fittipaldi	Minardi M192	68	1.35.10"539	186.476	3 giri
13. Stefano Modena	Jordan 192	68	1.35.24"492	186.022	3 giri
14. Gianni Morbidelli	Minardi M192	68	1.35.53"396	185.087	3 giri

### 12 I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Johanny Herbert	Lotus 107	2	Sospensione	26
Jean Alesi	Ferrari F92AT	12	Testacoda	8
Mauricio Gugelmin	Jordan 192	19	Motore	20
Ukyo Katayama	Larrousse Lc92	25	Pessione benzina	23
Olivier Grouillard	Tyrrell 020B	27	Trasmissione	11
Ivan Capelli	Ferrari F92AT	34	Motore	19
Pierluigi Martini	Bms Dallara 192	43	Scoppio pneumatico	14
Riccardo Patrese	Williams Fw14B	43	Incidente	3
Ukyo Katayama	Larrousse Lc92	46	Testacoda	17
Erik Comas	Ligier Js37	47	Motore	8
Karl Wendlinger	March 911B	48	Motore	13
J.J. Lehto	Bms Dallara 192	51	Rottura scocca	14

### I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA
Senna (McLaren Mp4/7)	66	1'22"325	193.720
Mansell (Williams Fw14B)	57	1'17"137	203.015
Berger (McLaren Mp4/7)	60	1'17"399	202.328
Schumacher (Benetton B192)	62	1'17"772	201.358
Patrese (Williams Fw14B)	33	1'18"349	199.875
Brundle (Benetton B192)	54	1'19.371	197.301
Fittipaldi (Minardi M192)	57	1'19.605	196.721
Alboreto (Footwork Fa13)	63	1'19.966	195.833
Suzuki (Footwork Fa13)	46	1'20"080	195.554
Comas (Ligier Js37)	27	1'20"145	195.396
Hakkinen (Lotus 107)	30	1'20"187	195.294
Boutsan (Ligier Js37)	46	1'20"275	195.079
De Cesaris (Tyrrell 020B)	52	1'20"515	194.498
Wendlinger (March 911B)	28	1'20"716	194.014
Morbidelli (Minardi M192)	58	1'20"807	193.795
Modena (Jordan 192)	37	1'20"889	193.599
Katayama (Larrousse Lc192)	45	1'21"216	192.819
Naspetti (March 911B)	32	1'21"314	192.587
Alesi (Ferrari F92AT)	9	1'21"638	191.822
Capelli (Ferrari F92A)	28	1'21"799	191.445
Lehto (Bms Dallara 192)	26	1'21"874	191.270
Grouillard (Tyrrell 020B)	24	1'21"906	191.195
Martini (Bms Dallara 192)	26	1'22"156	190.613
Gachet (Larrousse Lc92)	11	1'22"394	190.062
Gugelmin (Jordan 192)	9	1'23"606	187.307
Herbert (Lotus 107)	1	1'58"788	131.831

**N.B.:** Eric Van de Poele non ha completato il 1. giro

# DENIM

## GUIDA AL

# Gp Portogallo

**GLI ORARI (ora italiana)**

**Prove non valide:** venerdì 24 e sabato 25 dalle ore 9.30 alle 11

**Qualificazioni:** venerdì 24 e sabato 25 dalle ore 13 alle 14

**Warm-up:** domenica 26 dalle ore 9.30 alle 10

**Gara:** domenica 26 con partenza alle ore 14.00

### LA DISTANZA

**Lunghezza circuito:** 4.350 km

**Lunghezza Gp:** 71 giri (effettivi) pari a 308,850 km

### LA GARA IN TV



**QUALIFICAZIONI**

Venerdì e sabato: telecronaca diretta ore 13



**GARA**

Domenica: collegamento a partire dalle 13.30

**N.B.** Qualifiche, gara e warm-up saranno trasmesse in diretta con gli stessi orari anche dal canale Tv via satellite Eurosport

# 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



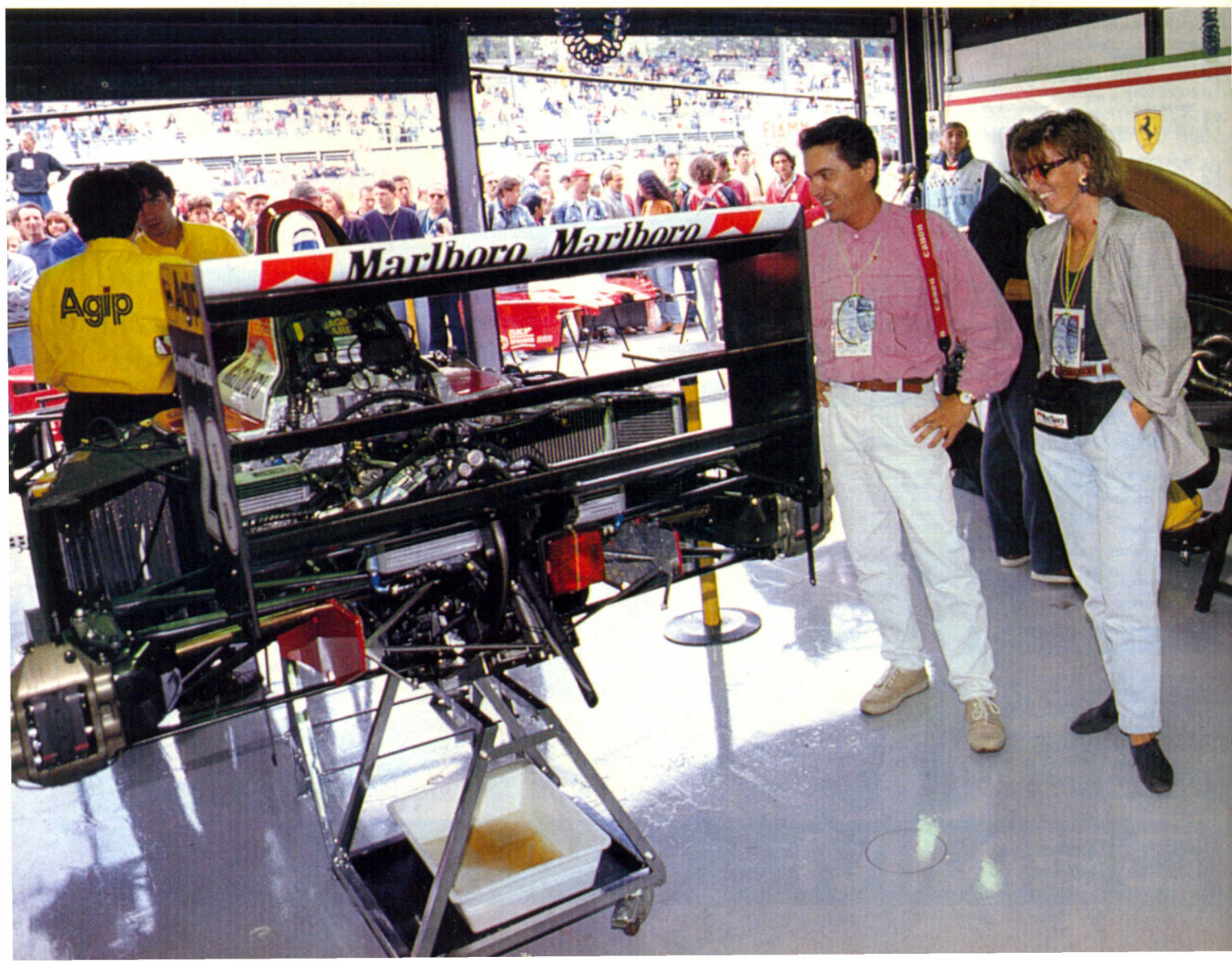
# DENIM



**LETTORI/1**  
I FORTUNATI DI MONZA

# Formula emozione

Vivere le qualifiche al box Ferrari, conoscere tutti gli assi del Circus... Non è un sogno: è accaduto a due nostri lettori, vincitori del concorso «Attacca la decal» e invitati a Monza da Autosprint per il Gp



**U**n sogno diventato realtà. Saranno le solite parole, ma non esistono tanti altri modi per definire l'esperienza dei nostri lettori Lorena e Gian Urbano Bellamoli, invitati specialissimi di Auto-sprint — in quanto vincitori del concorso «Attacca la tua decal» varato insieme alla Marlboro — ad assistere «da dentro» al Gp d'Italia F.1 di due settimane fa. E con «da dentro» vogliamo proprio intendere un menù di full-immersion nel Circus: prove e gara vissute dalla tribuna sul rettilineo centrale, passeggiate in giro per paddock e box, a stretto contatto di gomito con piloti e addetti ai lavori, cene e pernottamento al prestigioso hotel Villa d'Este, tradizionale luogo di ritrovo sul lago di Como della «crema» del Circus. E questo sogno da-F.1 si è materializzato improvvisamente per una coppia di coniugi: Lorena e Gian Urbano Bellamoli, veronesi e appassionati d.o.c. di automobilismo e... del nostro giornale. «Non ce l'aspettavamo proprio — racconta Gian Urbano al ritorno da Monza —. Abbiamo scoperto del nostro colpo di fortuna in agosto, appena rientrati dalle ferie trascorse in Norvegia. Ce l'ha detto un amico e non volevamo crederci. Siamo corsi all'edicola per acquistare una copia del giornale: ne era rimasta una sola, quando si dice il destino...». Appassionato di fotografia, 38enne e sposato da 11 anni con Lorena, il nostro vincitore non perde occasione di avvicinarsi all'ambiente delle corse — a volte fa da apripista in qualche rally della sua zona ed è fra i fondatori del famoso Rally Club Valpantena — e a lungo andare ha trasmesso l'amore per le corse anche alla moglie. «Appena arrivati all'hotel Villa d'Este tutto ci sembrava così strano — questa è la testimonianza di Lorena — ma non ci siamo trovati a disagio, anzi. Tutti erano gentili con noi, eravamo vicini di tavolo di piloti come Berger e Senna, team manager come Ron Dennis. Venerdì sera mio marito ha incontrato Prost nel giardino dell'hotel e gli ha anche parlato...».

«Sì, è vero — conferma Gian Urbano —. Gli ho chiesto cosa prevedeva per il Gp e lui ha subito risposto che pensava di vincerlo. Poi gli ho chiesto della Ferrari e lui ha bofonchiato qualcosa: ho solo capito che secondo lui era ancora lontana dalla Williams. Ma l'esperienza forse più fantastica del weekend è stata la visita al box Ferrari fatta il sabato fra le due sessioni di qualifica. Malgrado stessero lavorando per le prove definitive siamo stati accolti con eccezionale cordialità. Ci accompagnava Stefania, la cortesissima responsabile, insieme a Ivana, del motor-home Marlboro dove abbiamo anche pranzato. Il capo meccanico della vettura di riserva, Petterlini, ci ha dedicato il suo tempo spiegandoci per filo e per segno tanti dettagli che mai avrei immaginato. E essere lì, di fianco alle Rosse pochi minuti prima della qualifica definitiva, ci ha dato un'emozione irripetibile. Alla fine della corsa, dopo il secondo posto di Alesi, ci sembrava quasi di avere partecipato in qualche modo al weekend del Cavallino».

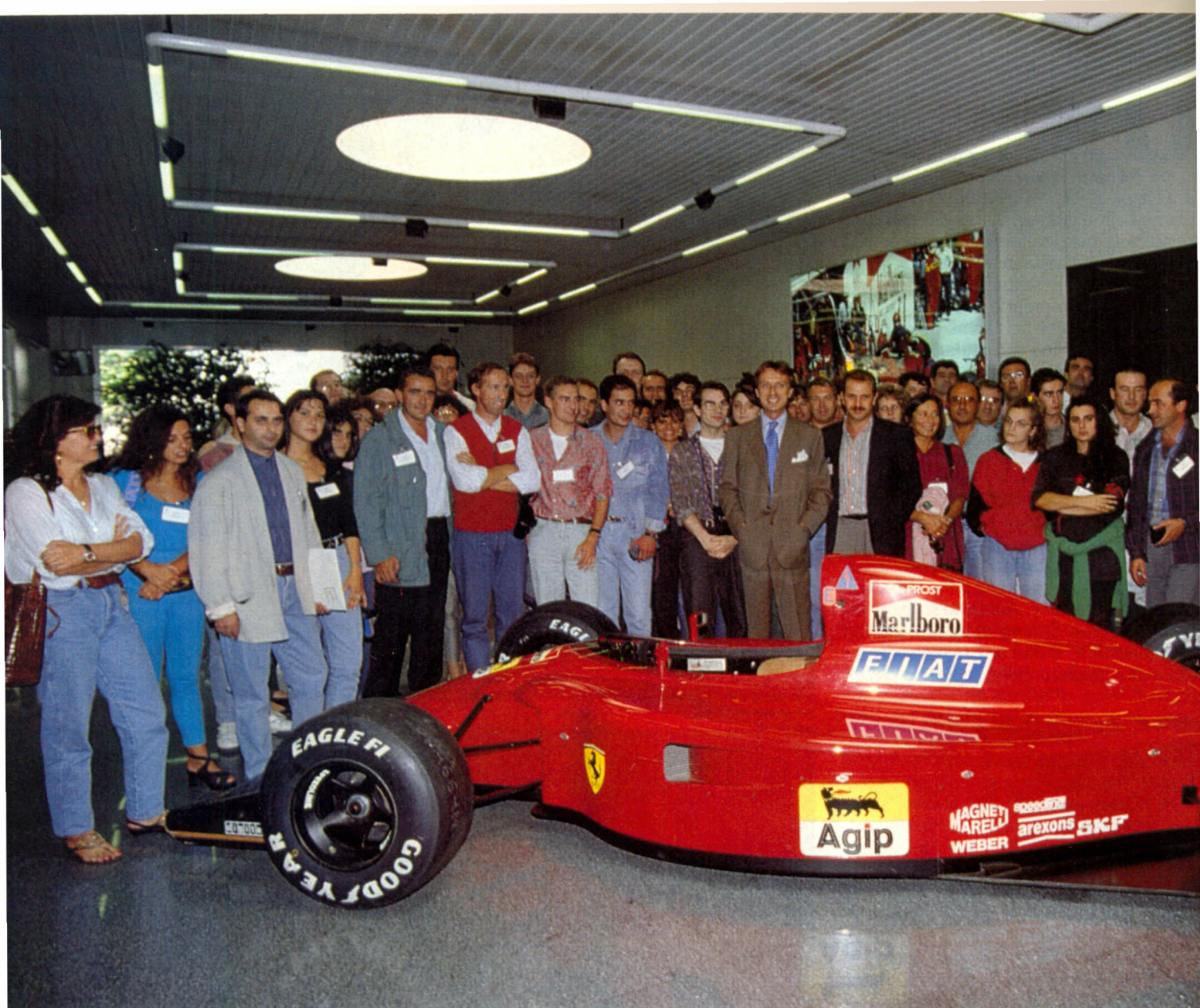


fotografie ACTION



## Un sogno incredibile fino al «cuore» segreto delle Rosse

Certe cose sono rare anche per un gionalista: certamente Lorena e Gian Urbano Bellamoli non avrebbero mai immaginato di poter entrare nel box Ferrari, proprio fra una sessione e l'altra del sabato del Gp d'Italia, mentre i curiosi erano trattenuti fuori dai garage. Ed eccoli, nelle altre foto, i nostri vincitori. A colloquio con il meccanico addetto alla vettura di riserva Ferrari, in giro per il paddock «scortati» dalle efficientissime Stefania e Ivana, responsabili del motor-home Ferrari dove i coniugi veronesi non hanno mancato di gustare le... specialità dello chef



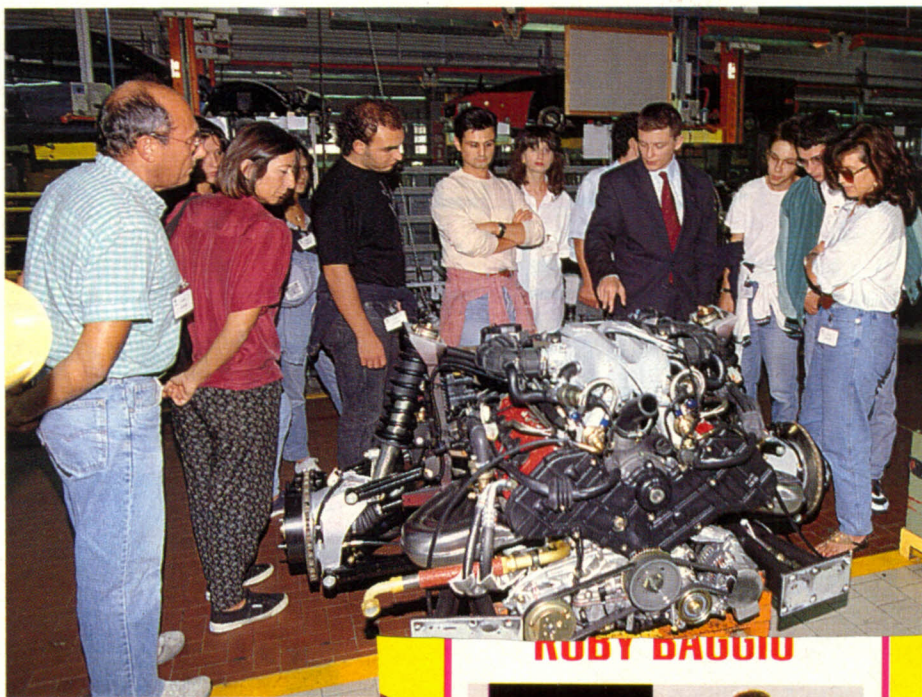
**LETTORI/2**  
VISITA A MARANELLO

# Cavallino di gruppo

Il presidente Luca di Montezemolo ha accolto i vincitori del Gp Fedeltà aprendo le porte del Reparto Corse. Intanto parte la 3. edizione...

## Mercoledì da leoni in Ferrari

A sinistra l'immane foto di gruppo assieme all'avvocato Luca di Montezemolo che ha dimostrato grande cortesia e disponibilità. Nelle altre immagini alcune istantanee della visita: a destra, una parte del gruppo con in primo piano il motore di una Testarossa; sotto alcuni monoblocchi prima della lavorazione. Sotto a destra, Ferrari 456 e Testarossa in «catena» e in basso una Testarossa praticamente finita



**M**ARANELLO — Ad abbassare la bandiera a scacchi della seconda edizione del Gran Premio di Autosprint è stato l'avvocato Montezemolo con il suo benvenuto. I nostri lettori che avevano preso il via di questa lunga competizione un anno fa erano stati oltre 10.000, ma al traguardo di Maranello per la tanto attesa e sospirata visita alla Ferrari sono giunti in 23 (con altrettanti accompagnatori). Due degli estratti a sorte, infatti, hanno clamorosamente rotto il motore (non erano presenti) a poca distanza dall'arrivo. Un saluto caloroso quello di Montezemolo, presidente della Ferrari, che non ha lesinato parole di elo-

gio anche per la nostra rivista: «Autosprint negli ultimi anni è diventato più credibile di quanto non lo fosse in precedenza. Noi stiamo lavorando moltissimo e con tanto impegno per cercare di ottenere al più presto risultati prestigiosi. Abbiamo tanto bisogno del vostro sostegno». Una grande fedeltà quella dimostrata dai nostri lettori arrivati da ogni parte d'Italia affrontando viaggi di tutto rispetto, come il signor Giuseppe Milana giunto in macchina da Valderice in provincia di Trapani, accompagnato dalla moglie, o come la giovane Angela Calabrese che con un'amica è arrivata da Praia a Mare in provincia di Cosenza viag-

giando tutta la notte in treno. Un'accoglienza davvero calorosa quella che addetti e responsabili dei vari reparti, sia alla gestione sportiva che alla produzione hanno riservato ai nostri lettori durante la visita ai due stabilimenti. La parte del leone l'ha fatta, ovviamente, il Reparto



Cors  
scop  
Feri  
han  
l'of  
fett  
l'as  
bi,  
no  
post  
mor  
lo  
men  
pers  
men  
pro  
rari  
Itali  
le d  
Ros  
me  
Con  
di p  
visit  
vers  
prov  
ve s

**ROBY BAGGIO**

UN RAGAZZO TUTTO D'ORO

Cosa scrivono ammiratrici a Milano al più amato calciatore della Juventus e della Nazionale

**LETTERE A ROBY BAGGIO**

120 pagine formato 21x27,7  
65 grandi foto - 13 tavole  
a fumetti - L. 40.000  
(in libreria L. 45.000)

## MALABROCCA

Le Storie  
BENITO MAZZI

**COPPI BARTALI MALABROCCA**

le avventure della Maglia Nera

152 pagine formato 15x21  
L'epopea del ciclismo del dopoguerra raccontata dalla Maglia Nera - L. 20.000



Tredici gare, sette punti, tanta amarezza. Il bilancio del 31 enne Michael in F. 1 si chiude in passivo con la beffa di un comunicato del suo ex team dove si legge, nelle prime righe, che «... non parteciperà con la McLaren a tutti i Gp del 1994»

Foto ACTION

**IL CASO**  
**MIKE APPIEDATO**

# ANDRETTI STOP

Licenziato dalla McLaren: e non dall'anno prossimo, da subito. Dopo il podio di Monza, Mike conclude così la carriera F. 1 e torna alla IndyCar con il team di Chip Ganassi. Andiamo a vedere che cos'è accaduto...

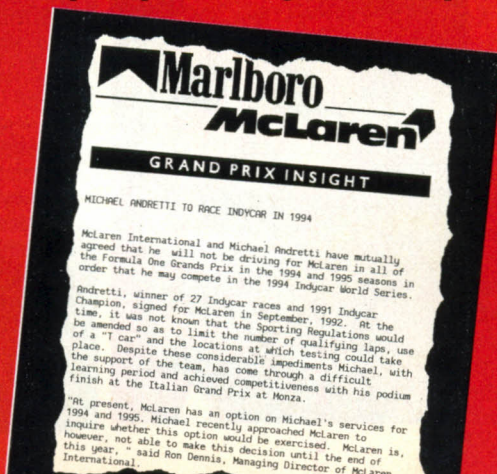
■ **ROBERTO BOCCAFUOGLI - ALBERTO ANTONINI**

● **i retroscena**  
● **le reazioni**  
● **il futuro**

**M**ichael Andretti è un ex-pilota di Formula 1. Al suo posto sulla McLaren-Ford sarà Mika Hakkinen a correre gli ultimi tre Gp stagionali: il Portogallo di domenica prossima e le gare di ottobre e novembre in Giappone e Australia. Ma cosa c'è sotto? Il comunicato emesso mercoledì scorso dalla McLaren riguardo al divorzio è talmente sdolcinato da sembrare un augurio natalizio, ma la realtà è clamorosamente diversa: Mike è stato appiedato. Ma perché? Come è possibile che il pilota più veloce della IndyCar pre-Mansell sia stato messo a piede senza neppure aspettare gli ultimi tre Gp? E proprio all'indomani del terzo posto «di grinta» ottenuto al Gp d'Italia

di due domeniche fa? Ufficialmente — questa la campana McLaren — Michael pretendeva di sapere con certezza se il suo contratto sarebbe stato rinnovato o no per la prossima stagione. Alla rispo-

sta dubitabonda da parte del team (*Mah, vedremo: forse ne sapremo di più a novembre o a dicembre...*) ecco l'ovvia risposta di Michael: piuttosto che rischiare un anno sabbatico (così recita il comunicato ufficiale) ha preferito siglare immediatamente un contratto pieno per la IndyCar '94. Contratto siglato, come si legge dettagliatamente a parte, per il team di Chip Ganassi che metterà in pista una nuova Reynard ufficiale motorizzata Ford Xb. Tutto normale, quindi, si dirà: l'insoddisfazione di Dennis e soci si tagliava da tempo con il coltello e Mike non ha certo fatto gran che, da Kyalami a oggi, per scongiurare questa triste fine. E poi, in questo modo risulta ufficialmente che è stato Andretti a preferire all'incertezza del suo futuro in F.1 il garantito ritorno — e a pieno ser-





FERRETTI

◀ vizio, anche se la McLaren assicura che nel 1994 e '95 Michael «... potrebbe disputare qualche Gp sulla McLaren» — alle corse di casa sua.

**COSTRETTO.** Ma non è così: Mike la sua scelta l'ha presa perché non poteva fare altro. Così come va con Chip Ganassi — il cui programma Indy '94 è comunque interessante — perché non c'era altro a disposizione, stante il fatto che almeno ufficialmente i team top di Haas e Penske si terranno stretti i loro piloti. In realtà, la McLaren aveva deciso di appiattare Andretti già prima di Monza: la certezza che avrebbe corso, Mike l'ha ricevuta telefonicamente solo martedì prima del Gp d'Italia. Dopo la gara monzese — abbiamo raccolto da voci americane giovedì 16, giorno della chiusura anticipata di questo giornale, ovvero il giorno prima della conferenza stampa tenuta dagli Andretti a Nazareth — era previsto un incontro fra pilota e team per decidere del futuro. Ma questo incontro non c'è stato, e a Michael è stato notificato mercoledì che il divorzio sarebbe stato immediato, pur se edulcorato dai comunicati stampa emessi da Ron Dennis.

**RETROSCENA.** E a questo punto, via alla caccia delle vere motivazioni del divorzio dell'anno. Punto primo: la McLaren era davvero delusa di Michael, il bel terzo posto di Monza è arrivato troppo tardi. Punto secondo: il team inglese sta realmente facendosi i conti in tasca. Deciso che Andretti non sarebbe rimasto nel '94, perché affannarsi per schierare Hakkinen sulla terza monoposto da iscrivere negli ultimi due Gp stagionali? Tanto vale fare correre subito Mika in ottica

di «esame» per il prossimo mondiale, lasciare a piedi Andretti e buonanotte. Con buona pace della Ford, strettamente legata a Mike come uomo immagine e che si è sentita dire dalla McLaren che «... gli sponsor hanno spinto molto per sostituire Andretti». Il che la dice lunga, a nostro parere, sul fatto che Dennis non ha più molto interesse per la partnership Ford, tanto che all'inizio di questa settimana non c'è più alcun segreto a coprire i primi test della Mp4/8 modificata per il V12 Lamborghini. Punto terzo: ormai il team di

Woking concentra tutti i suoi sforzi — economici e non — nel tenersi stretto Senna. Con questa crisi di motori e anche di sponsor, quale carta migliore per invogliare nuovi partner di altissimo livello? Tutto giusto, tutto logico, tutto giustificato. Poco importa che Michael, reduce finalmente con il sorriso da una grande Monza, abbia preso la notizia dell'appiattamento con una vera e propria crisi depressiva. Tanto, dopo le incertezze vissute nel pre-Gp d'Italia, a combattere contro la depressione sarà abituato... ■

## ● le reazioni



ORSI

**S**ono state tante le reazioni al «caso» Andretti. Due in particolare ci sono sembrate interessanti, anche perché riflettono il problema visto dalle due parti. «Michael non ha avuto una grande stagione — ci ha confidato giovedì scorso Mario — ma non dimentichiamo che la F.1 non è facile, particolarmente per uno che viene da una realtà agonistica del tutto diversa e soprattutto che non conosceva nessuno dei circuiti da Gp eccetto Monza. Ma mio figlio ha altri difetti: è impaziente; ha fretta di migliorarsi; senza dubbio qualche volta ha esagerato. Ma queste cose fanno parte delle corse. No, non mi sembra che con Michael si siano comportati bene!». L'altra reazione interessante è quella di Berger. «In fin dei conti penso che Michael non ne potesse più di stare in F.1. Peccato, perché è sicuramente un pilota veloce, e senza dubbio è un gran bravo ragazzo. L'atteggiamento da parte della McLaren non mi sorprende più di tanto. Penso, anzi, che trovi le sue motivazioni nei tempi del mio divorzio dalla squadra. Un anno fa non credevano che sarei davvero andato alla Ferrari: quando gliel'ho detto, si sono affrettati a mettere sotto contratto Andretti per fare vedere che non erano stati presi in contropiede. Ma non penso che fossero molto convinti della scelta...» ■



**Una McLaren, Michael la provò già nel '91 all'Estoril; ma non rivedrà il Portogallo. Anche la rimonta dopo l'uscita di Monza, sopra, non gli è valsa la riconferma. E suo padre, Mario, in basso, ammette che Mike sta attraversando un brutto momento**

## il futuro

L'ultimo treno per l'America, l'ultima possibilità di tornare al campionato che lo ha visto protagonista per almeno sei anni e vincitore nel '91, per Andretti jr. si chiama Chip Ganassi Racing. Come preannunciato da As nelle settimane scorse, quando Michael ha iniziato a sentir puzza di bruciato in McLaren era già tardi anche per assicurarsi un buon volante nella IndyCar. Anche la serie americana è in fermento, con l'abbandono della Chevrolet (di cui leggete a parte) e l'arrivo ormai praticamente ufficializzato dei motori Honda. E non è che i posti buoni, quelli in grado di garantire qualche chance di vittoria per il titolo, siano poi infiniti. In una situazione apparentemente congelata (questo numero di As viene chiuso in redazione giovedì 16 settembre) restavano due possibilità realistiche: una era il malandato team Galles, dove Al Unser junior viene dato per partente e Danny Sullivan è l'ombra del campione '88; l'altra, appunto, la

squadra di Chip Ganassi. Il nome di questo rubicondo imprenditore ed ex pilota (ha partecipato a quattro edizioni della 500 Miglia di Indy) di Pittsburgh, Pennsylvania, non è molto conosciuto in Europa. Eppure, Ganassi sembra avere la diabolica capacità di mettere a segno colpi vincenti. Sua era la monoposto che nell'89, con Fittipaldi al volante, vinse a Indianapolis, e poi in campionato; sua la Lola-Ford che quest'anno Arie Luyendyk ha portato in pole position sempre a Indy, il che frutta la sciocchezza di centomila dollari sotto forma di assegno gigante, tipo Signor Bonaventura. E sempre Ganassi, in sette anni di attività come proprietario, ha saputo concludere ottimi contratti di sponsorizzazione. L'operazione Andretti, definita solo venerdì a Nazareth dopo un serrato silenzio-stampa, prende le mosse dalla rottura con Luyendyk. L'olandese non ha gradito il trattamento riservatogli dalla squadra, le troppe vittorie mancate di un soffio. Mike Andretti dovrebbe — il condizionale è d'obbligo — essere ingaggiato per un programma con una sola monoposto, in attesa di finanziamenti per schierarne una seconda. E la monoposto sarà la debuttante Reynard uscita dalla penna di Bruce Ashmore, il progettista «rubato» alla Lola. «Si chiamerà 94I, come Indy — anticipa Ashmore dall'Inghilterra — e sarà pronta a novembre. Con Ganassi useremo i Ford Xb, ma il telaio è studiato per ospitare anche gli Ilmor ex Chevy. Ne faremo una quindicina, per fornire quattro team. E sarà... beh, diciamo piuttosto diversa dalle Lola e dalle Penske che avete visto finora». Anno nuovo, Mike nuovo... ■

## ...E in Indy Chevy lascia!

Al suo rientro in F.Indy, Mike Andretti troverà una serie profondamente cambiata e in continua evoluzione. Appena giovedì della settimana scorsa la Chevrolet — che fornisce fra gli altri anche le Penske ufficiali di Fittipaldi e Tracy — ha annunciato il ritiro. La Casa americana ha fatto incetta di vittorie (tutti i campionati dall'88 e cinque Indy 500 in fila) da quando il suo motore, sviluppato dalla Ilmor di Mario Illien apparve sulla scena. «Continueremo anche nel '94 come Ilmor col motore serie D — dice il progettista svizzero, che lavora anche in F.1 con Sauber — ma non so ancora come cambierà l'assetto societario, dove sia io che Penske, avevamo un 25 per cento delle azioni». Alla base della decisione Chevy sono questioni finanziarie, con la necessità di concentrare lo sforzo sulla produzione (il budget stimato per la IndyCar è di 20 milioni di dollari). Dal canto suo, Roger Penske aveva contattato nel giugno scorso nientemeno che... la Chrysler-Lamborghini per rimpiazzare lo Chevy! Ma la Engineering, troppo impegnata coi progetti F.1, ha risposto picche. Il nome Chrysler è anche legato a quello di Fittipaldi, che negli Usa ha importanti relazioni con questo marchio. Ma Mike — che con Ganassi avrà i Ford — dovrà guardarsi anche dall'Honda...

## IL BILANCIO

Gara per gara, i risultati dell'avventura F.1 di Mike, segnata da tante ingenuità ma conclusa in recupero

**GP SUDAFRICA.** Andretti junior debutta in F.1 stabilendo il 9. tempo delle qualifiche. In gara, dapprima «buca» la partenza per un problema alla frizione, in seguito, al 4. giro, è kappà per una collisione con Warwick, quando è in 22. posizione.

**GP BRASILE.** Bene in prova, dove ottiene il 5. tempo a meno di un secondo dal compagno di team Senna, Mike Andretti in gara non completa neppure un giro: per un repentino scarto di traiettoria della Sauber di Wendlinger, nella concitata fase del via, Berger è costretto a sua volta a un improvviso spostamento verso l'esterno, nel quale coinvolge l'americano. La Ferrari e la McLaren entrano in collisione e per i due piloti è il ritiro.

**GP EUROPA.** Sesto in griglia, Andretti jr ripete in gara l'esperienza del Brasile, neppure un giro. Nel corso della prima tornata, tampona la Sauber di Wendlinger durante una fase di sorpasso.

**GP SAN MARINO.** Ancora 6. in prova, Mike rovina tutto al 32. giro quando, alla staccata della Variante Alta, finisce in testa coda. Nel ripartire, il motore della sua McLaren si spegne e la corsa dell'americano è definitivamente compromessa.

**GP SPAGNA.** Settimo in qualifica, quinto in gara: Andretti junior finalmente infila in tasca i primi punti mondiali (2), ottenuti con una condotta di corsa molto attenta.

**GP MONACO.** Sull'impegnativo circuito di Montecarlo, Mike supera non senza emozioni le qualificazioni: è 9. tra un testa coda e una intraversata con toccata, leggera, finale. In gara è 8., staccato di 2 giri dal compagno di squadra Senna, per la sesta volta vincitore nel Principato.

**GP CANADA.** Le McLaren non brillano nelle prove ufficiali: Senna è solamente 8. mentre Andretti jr. occupa il 12. posto dello schieramento. In gara, l'americano è costretto a partire dai box, con 2 giri di ritardo: problemi di natura elettrica. Finisce 14esimo.

**GP FRANCIA.** Deludente in prova, dove ottiene il 16. tempo anche a causa di difficoltà nella messa a punto della McLaren, Andretti jr. è poi protagonista in gara di una prestazione maiuscola: è 6., piazzamento che si è guadagnato con una bella sequenza di sorpassi.

**GP GRAN BRETAGNA.** Solo 11. in prova a Silverstone, l'americano della McLaren non riesce a completare nemmeno un giro di gara: alla curva Coppe, la prima dopo il via, Mike esce di pista.

**GP GERMANIA.** Dodicesimo sullo schieramento, ritirato al 4. giro, quando in 9. posizione, per la rottura di una sospensione della McLaren: questo il bilancio di Andretti jr. nella trasferta a Hockenheim.

**GP UNGHERIA.** Altra corsa negativa per il figlio di Mario «il piedone». Undicesimo in qualifica, ritirato al 15. giro, mentre navigava in 24. posizione, per problemi all'acceleratore.

**GP BELGIO.** Anonimo nelle qualifiche (14. prestazione), Andretti si riscatta in gara con l'8. posto finale.

**GP ITALIA.** Prestazione davvero superba, quella di Mike a Monza. In prova è così così, 9; ma in gara, l'americano tira fuori il carattere e, dopo un testa coda alla seconda chicane, rimonta posizioni su posizioni fino al terzo posto. «È stata dura arrivare sul podio», racconta alla fine, «Ed è stato fantastico». (m. rav.)



**Divorzio tra Crypton e Knycz**

Tra la Crypton e Guido Knycz è divorzio. Il trentino non parteciperà, infatti, alle ultime due gare del campionato di F. 3000 a Magny-Cours e Nogaro per i colori della squadra brianzola, che dovrebbe ingaggiare al suo posto il francese Leboissottier. Il motivo della separazione tra la squadra diretta da Patrizio Cantù e Knycz è d'ordine economico, inoltre la Crypton ha anche intrapreso un'azione legale nei confronti del proprio ex-pilota, che non avrebbe onorato le ultime rate del budget garantito. Nonostante l'impegno in F.1 con la Lotus, Pedro Lamy (che è ancora in lotta per il titolo di F. 3000) sarà invece presente alle ultime due gare.

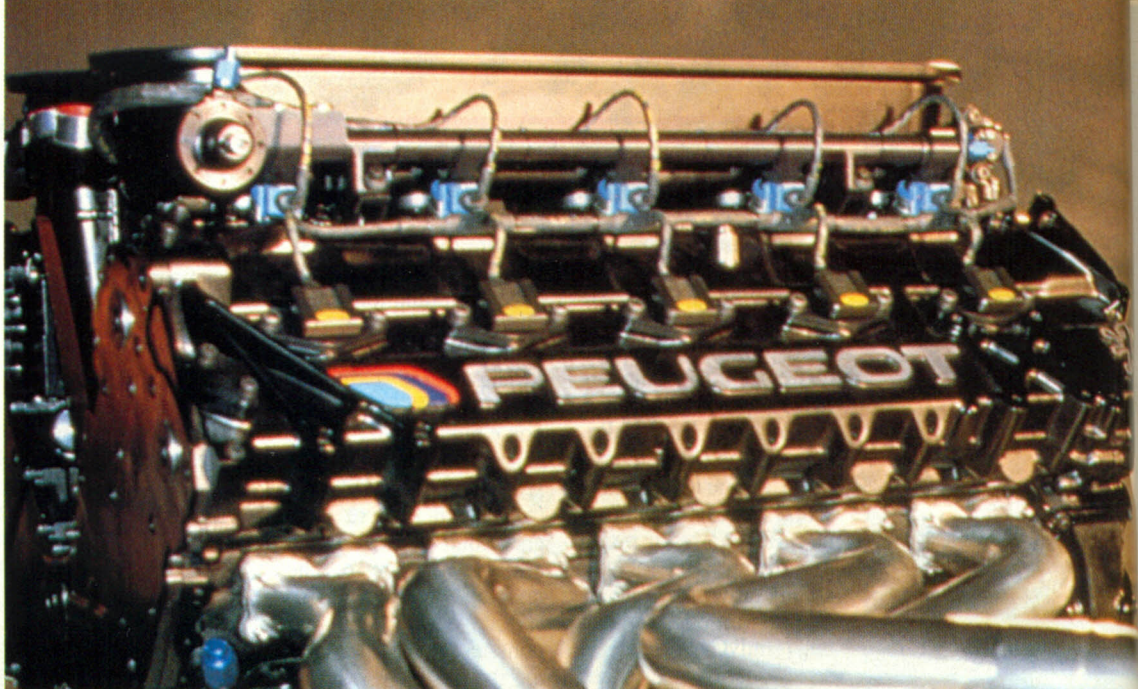
**Un brindisi da Formula 1 con Berlucchi**

All'ultimo Gp d'Italia a Monza le occasioni se non per brindare, almeno per bere bene, alla McLaren non sono di certo mancate. La casa di spumanti champenoise Berlucchi ha infatti organizzato l'ospitalità del team bianco-rosso ed è comparsa come sponsor sulle vetture del team di Ron Dennis, collocandosi sugli specchietti.

**Novità nel Challenge di Turismo**

Appena uscito l'elenco degli iscritti al Challenge internazionale di Turismo di Monza, già arrivano le prime novità. L'Olanda ha iscritto Cor Euser, Peter Cox e Patrick Huisman, tutti piloti ufficiali Bmw nel Turismo di casa loro. Dalla Svezia arriva Slim Borgudd, ex batterista degli Abba e già in F.1 negli anni '70, che dovrebbe avere una Mazda Xedos 6. La squadra scandinava è poi completata da Olofsson, su Nissan, Gunnar Andersson e Bengt Thenander, che forse avranno le Bmw del team italiano Dynamics. Dal Sudafrica arrivano Michael Briggs e Ben Morganrood, uno su Astra e l'altro con una Mazda. A questi si potrebbe aggiungere Roberto Moreno, con l'Alfa, che deve essere iscritto dal Brasile.

■ **LUTTO.** Per un arresto cardiaco sopraggiunto nel sonno, si è spento nei giorni scorsi, all'età di ottant'anni, Piero Barilla, industriale di primissimo piano del settore alimentare e papà del pilota Paolo. La direzione e la redazione di Autosprint esprimono a Paolo e ai familiari le più sentite condoglianze.



TRATTA CON LARROUSSE, JORDAN E FOOTWORK

**Nuovo V10 Peugeot per la F.1**

**P**ARIGI — Gli ultimi tentennamenti non sono stati di natura sportiva, bensì sociale. La direzione della Peugeot è però riuscita a trovare un accordo con i sindacati per l'ingresso in F.1, e così l'annuncio dell'arrivo della Casa di Sochaux nella massima formula è stato dato contemporaneamente a quello della soppressione di 4000 posti di lavoro. Dopo aver rinunciato, almeno in un primo tempo, a farsi tutto in casa, la Peugeot sarà quindi presente nel '94 come semplice motorista e partner tecnico di una squadra, il cui nome verrà comunicato entro il 15 ottobre. La Larrousse sembra favorita in questa corsa al V10 francese, ma (come ha lasciato intendere lo stesso direttore della Peugeot Talbot Sport, Jean-Pierre Jabouille) non è l'unica. Tra gli altri, circolano anche con insistenza i nomi di Jordan, Footwork e della stessa

McLaren. «Non abbiamo nessuna preferenza a priori circa la nazionalità della squadra — ha preceduto Jabouille — e la nostra scelta sarà dettata unicamente da fattori tecnici». Da notare che la Casa francese ha deciso di realizzare un V10 totalmente inedito, denominato A4, molto più compatto e leggero della versione A2 utilizzata nel campionato mondiale Sport. Questo nuovo propulsore, che girerà al banco a partire da metà dicembre, con una previsione di esordio in pista fissato per il mese successivo avrà un angolo tra le bancate di 72 gradi contro gli 80 dell'attuale A2. La Peugeot ha anche ufficializzato l'ingaggio dell'ex-responsabile dei carburanti speciali della Elf, Jean-Claude Fayard, che conosce perfettamente tutti i segreti di combustione del Rs Renault, che diverrà il responsabile dello sviluppo dei motori. «Sono molto

contento del suo ingaggio — ha dichiarato Jabouille — proprio perché la combustione era uno dei nostri punti deboli». Jean-Jacques His, responsabile dello sviluppo dei motori alla Renault, ha così commentato questo trasferimento: «Ci sarà sicuramente una fuga d'informazioni. È naturale e del resto ho vissuto la stessa

cosa a mio tempo passando dalla Renault alla Ferrari e poi di nuovo alla Renault. Ma so che Fayard sarà onesto ed è abbastanza creativo per avere sue idee. Sta a noi comunque fare in modo che tutto quanto sa a proposito dell'Rs divenga ben presto superato dalla nostra evoluzione tecnica».

Paolo Bombari

**F.1 in vendita per beneficenza**

L'asta benefica organizzata dal Lions Club Ravenna Host ha avuto un eccezionale successo sotto tutti i punti di vista. Al di là della presenza di piloti e costruttori di F.1 e di un pubblico di oltre 1600 persone, è importante il fatto di avere raccolto una somma di oltre trentuno milioni di lire da destinare alla missione Fattorini, che in

Kenya assiste bambini poliomelitici, inoltre vi sono ancora oggetti disponibili in vendita sempre a scopo benefico, non battuti all'asta, e tra questi c'è anche un monosposto di F.1. Infatti, proprio alla vigilia della manifestazione, Gabriele Rumi, patron della Fondmetal, ha deciso di fornire a questa iniziativa la vettura guidata da

TROPPI VINCOLI PER I COSTRUTTORI

# Tutte uguali le F. 3000 nel '95

Si è recentemente svolta a Parigi una riunione della commissione tecnica della Fisa per la definizione degli orientamenti per il futuro regolamento tecnico di F. 3000, la cui entrata in vigore è prevista per il '95. Il fatto più rilevante trapelato è che l'autorità sportiva pensa di

fissare tutte le misure del telaio, in questo modo ai costruttori resterà un margine minimo di manovra: più o meno vi sarà la possibilità di scegliere la disposizione degli accessori. Per quel che concerne le ali, l'idea della Fisa è addirittura quella di definire le forme e consegna-

re ai costruttori già un disegno esecutivo. Di fronte a questa novità Giampaolo Dallara, che da tempo ha in programma l'ingresso in F. 3000 (nella foto) ha detto: *«Il contenuto della serie ci impoverirà. Realizzare una scocca su queste basi non sarà un problema, ma ci interessa fino a un certo punto. In ogni caso aspettiamo di sapere qualche cosa di più: al momento ci sembra infatti che alla Fisa ci sia un po' di confusione circa le sorti di questa categoria»*. L'unica che per ora appare certa è che il nome resterà F. 3000. Al proposito Francesco Longanesi, addetto stampa Fisa, ha detto: *«Abbiamo svolto veri e propri sondaggi, il risultato è stato che non conviene cambiare nome»*.



HANNO VINTO IL CONCORSO GRAND PRIX

## Gratis in Spagna

È arrivata alla conclusione la «caccia al tesoro» del profumo da uomo Gran Prix e nei giorni scorsi sono stati diramati i nomi dei fortunati che come... tesoro hanno trovato il viaggio per assistere al Gp di Spagna del prossimo anno. Il meccanismo del concorso prevedeva che da una prima selezione uscissero gli otto finalisti che hanno partecipato alla caccia al tesoro durante il Gp d'Italia a Monza, a questa sfida hanno partecipato Giorgio Dal Porto, Raffaele Dal Porto, Franco Ferrari, Domenico Marchese (questi quattro,

nella foto con i piloti della Scuderia Italia, sono risultati poi vincitori del viaggio al Gp di Spagna), Anna Agostina Agresti,

Franco Bottazzoli, Flavio Dal Lago e Giuseppe Pipitone. L'iniziativa di Grand Prix ha riscosso molto interesse.



AL GP DEL PORTOGALLO

## Torus Naspetti sulla Jordan

Finalmente è arrivato anche per Emanuele Naspetti il momento di disputare un Gp alla guida della Jordan. Il pilota anconetano sarà infatti al volante della vettura britannica del prossimo Gp del Portogallo. Questa situazione è maturata anche perché Marco Apicella, che aveva sostituito Boutsen allo scorso Gp d'Italia, non è comunque disponibile per il 26 settembre, infatti c'è la concomitanza con una gara del campionato nipponico di F. 3000 nel quale è regolarmente impegnato il bolognese. Per ironia della sorte, Apicella e Naspetti all'inizio della stagione erano compagni di squadra nel F. 3000 del Sol Levante alla Dome. Quanto agli ultimi Gp la Jordan non ha ancora deciso chi sarà il pilota.

## PROSPETTIVE

Gemellaggio ormai prossimo tra **Turismo tedesco e F. 1**  
Gli appuntamenti previsti sono il Gp di Germania e di Monaco

**FABIO RAVAIOLI**

**C**os'hanno in comune F. 1 e Dtm? Sicuramente il fatto di essere le due più alte espressioni nell'attuale panorama dell'automobilismo sportivo. Per forza di cose, dunque, ciclicamente si riparla del gemellaggio tra la massima formula e il campionato tedesco Turismo. Questa volta, però, l'accordo sembra vicino, almeno a quanto ha dichiarato a Berlino un dirigente della Daimler Benz. L'Ons starebbe trattando con Bernie Ecclestone per disputare due gare del Dtm '94 in concomitanza con la F. 1. Una, ovviamente, abbinata al Gp di Germania ad Hockenheim, l'altra al Gp di Monaco. Che colpo sarebbe per il Dtm esibirsi nel circuito salotto di Montecarlo! La manovra è chiaramente mirata ad ingraziarsi il «Padrino» e la Fisa, che non vedono propriamente di buon occhio il successo del campionato tedesco. Se n'è avuta l'ennesima riprova proprio in questi giorni, quando la Federazione Internazionale aveva negato all'Alfa Romeo la possibilità di organizzare una gara esibizione con le 155 V6 del Dtm in occasione del Challenge Turismo di Monza. Poi la manovra è rientrata. Il rischio di questo gemellaggio tuttavia, è notevole, perché consentirebbe alla premiata ditta «Mosley-Ecclestone» di allungare le mani sul Dtm e sui ricchi sponsor che lo alimenta-

no. Se l'accordo dovesse andare in porto, poi, ci sarebbero da risolvere le questioni del paddock e dei box, che già impedirono di concretizzare i contatti intercorsi tra la Foca e l'Ons un paio d'anni fa. Non si riesce a immaginare le megastrutture dei team del Dtm, alloggiate nei sotterranei del Garage du Portier a fianco delle Renault Clio o nel retro-paddock di Hockenheim con le F. 3000. E che dire delle attrezzature delle squadre ufficiali? Alfa e Mercedes quest'anno si portano dietro più bilici, camion e furgoncini attrezzati per la telemetria dei top team di F. 1. Un bel problema, non c'è che dire, tant'è che un altro dirigente Mercedes ha commentato: *«Sarebbe ridicolo se nell'assegnazione dei box, alla Daimler Benz, che produce centinaia di migliaia di veicoli l'anno e li esporta nel mondo, venisse preferito un qualsiasi signor Frank Williams che di vetture ne costruirà, si e no, una mezza dozzina a stagione»*. Ancor più strana sarebbe la comparazione tecnologica fra le due categorie. Come si potrebbe spiegare al pubblico, infatti, che le berline D1, equipaggiate di Abs, sospensioni attive e antispin, sono i ricettacoli più avanzati della tecnica automobilistica, mentre le F. 1 hanno messo al bando tutti i servomeccanismi elettronici?

COCKPIT



L'autorità sportiva tedesca cerca di fare due gare del Dtm con la F. 1

Gabriele Tarquini nel Mondiale '92. Si tratta di una monoposto completa, il motore escluso, il prezzo indicativo di assegnazione si aggirerà attorno ai 50-60 milioni di lire, e il ricavato andrà anche in questo caso alla missione in Kenya. Chi fosse interessato a conoscere la disponibilità degli oggetti che non è stato possibile battere all'asta, malgrado questa sia durata dalle 19 alle 2 di notte, può prendere contatto con il numero telefonico 0544-452952.

**AUTO  
SPRINT  
PROPONE**

CAMPIONATO TRICOLORE RALLY

# ITALIA *del* 2000

Riservare la massima serie alle vetture aspirate di due litri e con due sole ruote motrici: un'idea che Autosprint suggerisce per garantire un futuro fatto di gare combattute e spettacolari, con molte auto di marche diverse in lotta per vincere e tanti piloti ufficiali contrapposti a giovani emergenti. Ecco come potrebbero essere le corse del... Duemila

**GIANNI COGNI**  
**SERGIO REMONDINO**



Bruno Thiry  
in gara al  
Tour de Corse  
con l'Opel  
Astra Gsi 16V  
Gruppo A, una  
vettura della  
cosiddetta  
«Formula 2».

In questa  
categoria ci  
sono molte  
vetture che,  
adeguatamente  
preparate e  
sviluppatate,  
potrebbero  
diventare  
competitive  
per correre  
e dare vita  
a gare molto  
interessanti.  
Perché non  
provare nel  
Campionato  
tricolore  
già dal '94?

**L'**idea è sicuramente provocatoria, ma tutt'altro che peregrina: perché non riservare il principale titolo tricolore rally alle vetture con motore aspirato sino a due litri e senza trazione integrale, già dall'anno prossimo? Magari adottando un regolamento che agevoli l'impiego delle stesse vetture che stanno facendo la fortuna del Superturismo? Vale la pena di spiegare la cosa al contrario, partendo cioè dal perché la si propone. Proprio nell'anno in cui il tricolore rally ha raggiunto una grande incertezza e notevole competitività, con quattro piloti in lizza per il titolo e tre diverse marche in grado di giocarsi il successo nelle singole gare, la principale serie nazionale conosce il momento di minor fulgore sul pia-



**AUTO  
SPIRIT  
PROPONE**

DALLA AUDI FINO ALLA NISSAN

## Ecco le auto che possono correre

Tutte le Case hanno in listino almeno una vettura che potrebbe diventare una ottima Formula 2. Ecco, nella tabella sotto, un sunto di alcune potenziali protagoniste, con le loro caratteristiche di base nella versione di serie. Come si vede le possibilità di scelta non mancano davvero.

VETTURA	CILINDRATA	PESO	POTENZA
Audi 80 16V	1984 cc	1270 kg	140 cv
Citroën Zx 16V	1998 cc	1150 kg	155 cv
Fiat Punto 90	1581 cc	965 kg	90 cv
Ford Escort 16V Rs	1998 cc	1190 kg	155 cv
Honda Civic 1.6 Vti	1595 cc	1080 kg	160 cv
Lancia Delta	1995 cc	1250 kg	142 cv
Mazda 323 1.8 Gt	1840 cc	1060 kg	131 cv
Nissan Primera 2.0 Gt	1998 cc	1270 kg	150 cv
Opel Astra 2.0 Gsi 16V	1998 cc	1100 kg	150 cv
Peugeot 306 S16	2000 cc	1020 kg	155 cv
Renault Clio 16V Williams	1998 cc	990 kg	150 cv
Rover 220 Gti	1994 cc	1180 kg	140 cv
Seat Ibiza 2.0 Gt	1984 cc	1005 kg	115 cv
Toyota Carina —E	2000 cc	1250 kg	156 cv
Volkswagen Golf Gti 16V	1984 cc	1090 kg	150 cv
Hyundai Lantra Gt 1.8 16V	1836 cc	1160 kg	150 cv
Nissan Sunny Gti 16V	1998 cc	1050 kg	143 cv

no dell'immagine e lancia un preciso segnale d'allarme. Senza pari come seguito di pubblico sulle strade e con la più nutrita schiera di partecipanti fra le specialità automobilistiche, i rally non riscuotono altrettanto interesse dalle Case automobilistiche e dai media. Se è vero che in questo '93 per una Lancia che se ne è andata è arrivata da metà stagione la Subaru, è altrettanto vero che il '94 minaccia di essere più povero. La Ford è infatti l'unica Casa ad annunciare che sarà ancora ufficialmente della partita mentre il peso della Lancia, con la Delta in via di... disarmo, rischia di ridursi considerevolmente, così come la sua competitività. Non a caso i team «satellite» stanno cercando alternative. Di



contro chi è già impegnato con le F.2 non è soddisfatto: la Renault lamenta lo scarso riscontro che ha avuto da due titoli consecutivi di categoria e quindi difficilmente aumenterà il proprio impegno, mentre la Peugeot, che quasi ininterrottamente è rimasta nei rally malgrado non avesse una vettura da assoluto, minaccia di chiudere il capitolo se non ci sarà un palcoscenico idoneo alle sue ambizioni. Infine nessun'altra Casa europea ha in produzione, o ha in mente di produrre, supercar adatte, men che meno in un momento di crisi del mercato. E le marche del Sol Levante che dispongono di 4x4 sovralimentate adatte all'impiego rallystico non hanno un interesse commerciale che giustifichi un budget agonistico italiano, sicuramente molto consistente. Ergo: nessun'altra squadra ufficiale al via. Questo mentre, di converso, con la formula delle vetture 2 litri aspirate il turismo può vantare la presenza in pista di Peugeot,

Alfa Romeo, Bmw, Volkswagen, Nissan. Senza le squadre ufficiali i piloti non hanno sbocco verso i massimi livelli del rallyismo: l'ultimo italiano promosso al mondiale è stato Andrea Aghini, che arrivava dalla Peugeot 405. Illudersi che vincere in Italia con un team privato, o ben figurare in qualche gara del mondiale, possa indurre un team ufficiale ad offrire direttamente un volante da professionista nella serie iridata è per ora pura utopia. Alla lunga, quindi, il risultato sarebbe un deperimento dei ranghi. Senza team ufficiali sarà ben difficile che la specialità possa trovare le risorse e la volontà per rilanciare la propria immagine, ingiustamente svilita dal disinteresse dei quotidiani e dalla presunta scarsa telegenicità della disciplina (ma sarebbe facile dimostrare il contrario con le tecnologie attuali). Inoltre resta quanto meno sorprendente che i rally, quelli che più di tutti necessiterebbero di una limitazione alle potenze delle vetture e ai costi di gestione, siano invece praticamente gli unici ad ammettere ancora i motori turbo. Per quanto riguarda il timore di perdere in spettacolarità nel passaggio dalla situazione attuale alla F.2 basta ricordare che quei 250-270 cavalli che sarebbero l'attuale limite di un due litri aspirato sono gli stessi delle migliori Lancia Stratos, reginette negli anni d'oro del rallyismo. Quanto al capitolo

...vil denaro, una Ford Escort Gr. A costa quasi il triplo rispetto a una Renault Clio Gr. A e il divario si amplifica sull'ancora più consistente capitolo dei costi di gestione: quindi sarebbe un vantaggio anche per i privati. Inoltre, in attesa di conoscere finalmente i futuri regolamenti Fia per i rally (che promettono comunque di uniformarsi a questa tendenza nel giro di qualche anno) non si farebbe altro che adottare il tipo di vetture che già oggi è la più in voga fra i privati. Allora perché proporre la novità solo nel campionato maggiore? Primo: l'impegno ufficiale delle Case non può che essere concentrato sulla massima serie nazionale. Secondo: il patrimonio di vetture turbo, soprattutto Delta, ed i relativi investimenti fatti da piloti e preparatori deve essere tutelato, lasciando la possibilità di ammortizzare il proprio capitale attraverso l'uso e gli affitti nelle serie minori, soprattutto in Coppa Italia, o magari riservando ampio spazio nel Trofeo Terra. La concretizzazione della proposta ovviamente passa, ancor prima che dalla Csaì, attraverso il reale interesse delle Case a dar vita a questa serie: se esistesse un congruo numero di marche disponibili a schierare, ad esempio, un paio di vetture, ci sarebbe modo da subito di assistere a un campionato interessantissimo e si creerebbero volanti ufficiali a sufficienza per affiancare ai nostri migliori piloti professionisti le nuove leve del rallyismo. Di questa proposta che scaturisce da Autosprint abbiamo reso partecipi alcuni responsabili delle Case o delle filiali o degli importatori che più di altri hanno nel loro parco vetture modelli suscettibili di diventare ottime «Formula 2», oltre naturalmente a quelli che tali automobili le hanno già (a cominciare dalla Renault). Che risposte abbiamo ricevuto? Le trovate nelle pagine seguenti. A quanto pare, almeno sul piano teorico, abbiamo... sfondato una porta aperta. Sul piano pratico bisognerà fare i conti con i tempi di decisione e di realizzazione. Leggete le risposte, scoprirete che... ■



In Francia corre già:  
la Citroën Zx 16V è il  
tipico esempio di auto  
adatta a una serie  
riservata alla F. 2. E  
ce ne sono tante altre...



## FIAT Giorgio Pianta

Responsabile attività sportive Gruppo Fiat

«Trovo fantastica questa idea e l'appoggio in pieno, anche se attualmente né Fiat, né Alfa, né Lancia hanno vetture che riteniamo idonee per un impegno nei rally in genere e nella F.2 in particolare. Comunque è una tendenza, quella della riduzione nei rally, in atto a livello internazionale e sarebbe ottimo anticipare in Italia. Magari, tanto per non creare troppi traumi, intervenendo il primo anno solo sul Gruppo N, il cui titolo potrebbe essere riservato appunto alle vetture 2000 di cilindrata e con due ruote motrici. Poi si potrebbe passare al Gruppo A. È una prospettiva interessante, che potrebbe allentare anche il Gruppo Fiat. Quando si vedrà un cambio deciso nei regolamenti verso questa direzione, allora potrà andare a proporre programmi, studiare un ritorno del Gruppo Fiat nei rally. Allo stato attuale ci limitiamo al Trofeo per le Cinquecento, del quale siamo più che soddisfatti, e a correre in pista con le Alfa Romeo 155 turismo».

**SI**



## Audi Emilio Radaelli

Responsabile Audi Sport Europa Team

«L'idea mi piace moltissimo. Trovo che sia un ottimo spunto per allargare la base dei partecipanti ai rally e la estenderei anche all'Europeo, limitando così al mondiale il palcoscenico per le vetture turbo 4x4, costosissime e molto più impegnative da gestire. Non farei però un regolamento vincolato al Gruppo A, ma andrei nella direzione della D2 pista. In questo modo non si obbligherebbe chi è eventualmente interessato a sviluppare per conto proprio una vettura, a ricorrere alla casa madre per le omologazioni. In fondo la D2, per sommi capi, cosa è se non un Gruppo A senza obbligo di omologare alcuni pezzi? Ben venga un campionato italiano limitato a questa categoria: sarebbe molto più gestibile a livello costi e, soprattutto, molto più aperto a un gran numero di Case: chi non ha in listino una 2000 a due ruote motrici potenzialmente interessante per un suo impegno a livello agonistico nei rally?».

**SI**



## Ford Carlo Micci

Direttore sportivo Ford Italia

«Inutile dire che non sono d'accordo: non vedo perché cambiare ora che la Ford ha la vettura vincente e aderente agli attuali regolamenti internazionali, che ammettono le vetture turbo a trazione integrale. Il fatto che non ci sia più la presenza ufficiale della Lancia non credo sancisca la fine dell'interesse per i rally, visto che nel passato era la Casa torinese a recitare monologhi e nessuno ha mai proposto stravolgimenti di questo tipo. Inoltre squadre come la nostra hanno comunque accettato di recitare un ruolo subordinato, concentrandosi ad esempio sul Gruppo N o su vetture aspirate. Nulla vieta che altre squadre ufficiali si confrontino in queste categorie, se non hanno vetture in grado di competere con la nostra. Ford Italia sarà, come di consueto, al via del campionato '94 con una propria squadra ufficiale per vincere quel titolo italiano assoluto che credo oggi meriti: e quell'«assoluto» deve essere rapportato con i regolamenti vigenti. Se e quando la Fia deciderà di cambiare l'indirizzo tecnico per i rally la Ford potrà esaminare, a livello mondiale ed italiano, se e come continuare ad impegnarsi».

**NO**



## Mazda Paolo Ciabatti

Direttore commerciale Mazda Motor Italia

«L'idea è buona e logica, una sua immediata attuazione no. La Mazda è impegnata nei rally con una vettura a motore turbo e trazione integrale e in Italia abbiamo promosso un trofeo con queste automobili, quindi questo tipo di investimento va salvaguardato per l'immediato futuro. Tuttavia a tempi più lunghi ('95 o '96) questa strada mi sembra l'unica percorribile. Specie per una azienda di medie dimensioni come la Mazda, sviluppare una vettura ad hoc per le gare è economicamente sempre più difficile e poi, caso Delta Integrale a parte, vendere i 2500 esemplari di serie che è necessario costruire per ottenere l'omologazione non è facile. Viceversa, partire da una vettura di larga diffusione per ottenere un mezzo utilizzabile sia in pista che nei rally è quello che si desidera per il futuro. Chiaramente un nostro impegno ufficiale è ipotizzabile solo con un impegno di sviluppo da parte della Casa madre».

**NON SO**



## Opel «Rudy» Dal Pozzo

Attività sportive Gm-Italia

«Sia per i costi delle vetture, sia per gli interessi commerciali delle Case, che per le prospettive dei piloti, l'ipotesi di dedicare il titolo tricolore alle vetture aspirate sino a due litri è indubbiamente molto interessante. Altrettanto certo è che con il ritiro della Lancia il campionato rally resta quasi privo di squadre ufficiali e risulta penalizzato. Però la reale concretizzazione di questa idea non può prescindere dalle decisioni a livello mondiale sui regolamenti futuri e dai tempi tecnici necessari alle Case stesse per decidere la propria presenza ufficiale. La Opel, anche per tradizione, è sicuramente fra le Case che potrebbero partecipare in forma ufficiale o semiufficiale e ha due modelli rispondenti alle necessità: l'Astra Gsi e la più piccola Corsa Gsi, modello quest'ultimo a cui è oggi rivolto il maggior interesse e per il quale ci saranno certamente iniziative validissime rivolte ai privati. Ma un preciso impegno non può essere preso solo sulla base di una idea di massima».

**SI**

## Giapponesi, francesi tedesche: ecco le tante novità per l'Italia

Carrellata di possibili protagonisti della F.2 da rally. La Toyota Carina corre con ottimi risultati in pista e Fren (ma anche il Tte) sta già pensando alla sua preparazione per le gare su strada. La Nissan Primera ha mostrato nel turismo inglese e in Italia un notevole potenziale e nei rally potrebbe recitare sicuramente un ruolo da protagonista (e la Nissan ha addirittura possibilità di scelta: c'è anche la Sunny a 2 ruote motrici nel suo listino...). La Peugeot preparerà la 306, nella appena presentata versione con motore a sedici valvole, mentre la Opel potrebbe puntare tutto su una versione super preparata della piccola Corsa Gsi 16V.



# L'IDEA PIACE MOLTO!



## Claudio Berro

Direttore sportivo  
Peugeot Talbot Italia

«I rally in Italia hanno un seguito di pubblico secondo solo a quello della F.1, ma senza le squadre ufficiali il campionato italiano rally non può che scadere irrimediabilmente di interesse. Da qui l'urgenza di adeguarsi alle necessità di immagine delle Case stesse, il che significa promuoverlo a livello di mass media e di televisione (ed i rally oggi possono anche essere resi telegenici con l'uso intelligente delle attuali tecnologie) e consentire alle Case di competere per il titolo assoluto con modelli di larga diffusione. Quindi l'idea di riservare la massima serie tricolore alle vetture con motore aspirato e cilindrata sino a due litri diventa una esigenza: noi siamo pronti a proseguire l'attività ufficiale nei rally con due 306 Gruppo A, ma solo a queste condizioni. Altrimenti è molto probabile che il nostro '94 sia legato alla sola attività in pista. Chi altri oltre noi? Credo che una regolamentazione intelligente possa consentire ad altre Case di essere subito presenti, visto che sono molte ad avere in listino vetture in grado di essere competitive. E la categoria D2, il SuperTurismo, ne è la dimostrazione».



RENAULT

## Domenico Porfiri

Attività sportive  
Renault Italia

«La proposta è esattamente coincidente con le idee e la filosofia della Renault. Negli ultimi due anni, di fatto, siamo già stati presenti sia nel Campionato Assoluto che nel Promozione con due vetture appoggiate direttamente da noi sul piano economico e da Renault Sport su quello tecnico. Quindi il nostro è un sì scontato su tutta la linea, specie oggi che ci prepariamo a lanciare un trofeo riservato ai clienti che corrono con le Clio Williams Gruppo N. Certo che un nostro coinvolgimento '94 pari o maggiore a quello attuale necessita di garanzie sul ritorno pubblicitario dei risultati: cosa che sin qui è stata veramente modesta. Dunque, credo che questa proposta possa in parte agevolare l'aumento di riscontro pubblicitario dei risultati: cosa che sin qui è stata veramente modesta».



ROVER

## Enrico Attanasio

Direttore marketing  
Rover Italia

«Stiamo lavorando con la Casa madre proprio in questa direzione, per vedere se esistono possibilità di sviluppo a livello Europeo, con altre filiali. Un impegno in tal senso ci interessa, ma vogliamo fare tutto in collaborazione con il reparto corse della Casa e in tal senso un nostro reponsabile sta seguendo di persona gli sviluppi. Da qui a dire che arriveremo a una partecipazione diretta o con il tramite di qualche scuderia (e ce ne sono che hanno già avanzato richieste in tal direzione) è ancora tutto da vedere. Però, ripeto, ci sono dei contatti e sono in evoluzione. La formula ci piace e abbiamo l'auto adatta: la 220 Gti che a nostro avviso potrebbe essere un'ottima base per una preparazione tanto in ottica rally quanto per la pista. Non escludo che presto se ne potrà sapere di più».



## Patrizia Pasini

Relazioni esterne  
Seat Italia

«Esiste una sorta di «missione sportiva» per ognuna delle Case del Gruppo Volkswagen-Audi-Skoda-Seat. Per la Seat la strada intrapresa è quella dei raid e noi della filiale italiana dobbiamo ovviamente uniformarci a queste direttive. Tuttavia esiste una sorta di apertura ai rally. Nel senso che Vicente Aguilera, il responsabile di produzione della Seat, è un appassionato di lunga data: dirigeva il reparto corse che schierava nei rally le Seat 124 all'inizio degli anni '70. Bene; Aguilera ha espresso un parere positivo circa le possibilità della Ibiza nella Formula 2 mondiale, precisando però che non ci sono programmi ufficiali della Seat. Ci sono molti modi, tuttavia, per essere presenti. Ad esempio facendo omologare quei particolari che manager, preparatori, e scuderie ritengono utili per realizzare una Ibiza F.2 competitiva».



TOYOTA

## Giampietro Fren

Preparatore Toyota  
dall'85

«Io, personalmente, sono favorevolissimo. E anche al Tte sono convinto che la Carina-E sia un'ottima vettura per la F.2 da rally. Tanto è vero che non sono esclusi sviluppi, come l'omologazione di particolari specifici per l'impiego rallistico. La Carina corre già, come sappiamo, in pista nella categoria D2. Ma la versione per i rally, pur partendo da quel progetto, presenterebbe molte differenze. È basilare, ad esempio, che vengano omologati particolari come la trasmissione: non è da escludere l'arrivo di un cambio Hewland o X-Trac a sei marce e di tipo semiautomatico! Io ho tutte le intenzioni di portare avanti lo sviluppo di questa vettura e se avrò un minimo di appoggio non esiterò a continuare per questa strada. La Carina potrebbe dare ottimi risultati, sia a livello di potenza che di caratteristiche generali».





**Allenamento cipriota per Fiorio**

Esercitazione in vista del Sanremo per Alex Fiorio, che sarà infatti al via del rally di Cipro (1-3 ottobre, massimo coefficiente per il Campionato Europeo) con una Lancia Delta Hf dell'Asstra. Nonostante la gara cipriota sia su fondo sterrato, mentre il Sanremo avrà solo prove su asfalto, per il pilota torinese quella a Cipro è comunque un'ottima occasione per riprendere confidenza con la sua Delta e ritrovare il clima della gara. Fiorio non corre infatti dal rally dell'Acropoli che si è svolto a inizio giugno.

**Carburanti regolari al 1000 Laghi**

Tutto regolare anche al 1000 Laghi per quanto riguarda le benzine utilizzate in gara da Kankkunen (Toyota), Vatanen (Subaru), Eriksson (Mitsubishi), Auriol (Toyota), Thiry (Opel), Kytölehto (Mitsubishi Gr.N) e Saarenpaa (Audi). Le analisi effettuate sui campioni di benzina prelevati durante il rally di Finlandia, ha fatto sapere la Fisa, non ha hanno rilevato irregolarità.

**FIORA... D'ARANCIO.**

Una Renault 4 con i colori ufficiali e tanto di scarico laterale, da lanciare su un tracciato appositamente allestito dagli amici: così Gianni Fiora è partito per la prova più importante e con a fianco Valeria, appena condotta all'altare. Ai due sposini le più vive felicitazioni dalla redazione di Autosprint.

**FIOCCHI AZZURRI.** Doppio fiocco azzurro nella squadra Peugeot Italia. Autori della quasi contemporanea (i bimbi sono nati a pochi giorni di distanza l'uno dall'altro) sono il preparatore Mariolino Cavagnero e sua moglie Mirella ed il responsabile del settore logistico Luca Berardi con la consorte Angela. Benvenuti dunque a Carlo Cavagnero e Leonardo Berardi e felicitazioni ai genitori.

LO CORTEGGIA LA SUBARU CHE VUOLE ANCHE SAINZ

# E Aghini dice no al tricolore

**I**l mio obiettivo è continuare a gareggiare nel mondiale, tutti i miei sforzi sono concentrati in questa direzione. Dopo due anni di attività nel giro iridato, non ho intenzione di ripetere l'esperienza nel campionato italiano. Indietro non si torna». Andrea Aghini chiarisce la sua posizione, smentendo le indiscrezioni che lo volevano impegnato l'anno prossimo a tempo pieno nella serie tricolore. Già nell'agenda di molti team manager, il 30enne pilota toscano è sempre in predicato di approdare alla Prodrive-Subaru per un suo utilizzo in almeno tre gare di campionato, nel caso che nel team anglo-giapponese

arrivasse Carlos Sainz. Lo spagnolo è infatti sempre più vicino all'accordo con la squadra di Richards: molti aspetti della collaborazione sono già stati discussi ma restano da definire alcuni punti importanti. Primo fra tutti, la questione pneumatici. Ed è per questo che alla vigilia del rally di Australia Sainz si è intrattenuto con i responsabili di Ford Motorsport, i quali ultimamente hanno avuto un atteggiamento distaccato (e che potrebbe anche preludere a un clamoroso divorzio) nei confronti di Delecour, il pilota della Escort Cosworth che rappresenta la seconda opzione per il patron della Prodrive, Richards.

**Al Sanremo cancellata la sesta prova**

Mentre si avvicina la data di chiusura alle iscrizioni, fissata per il 25 settembre, il rally di Sanremo deve a malincuore rinunciare a una prova. Si tratta della speciale «Valli Genovesi Team», tratto cronometrato numero 6, inserito nella prima tappa Sanremo-II Ciocco del rally. Il motivo per cui questa speciale non ci sarà è da ricercare nell'opposizione dell'Ente di gestione del Parco naturale Capanne di Marcarolo. La prova attraversava una parte di territorio compresa nel Parco e sembra che questo (come sottolinea in un comunicato la Provincia di Alessandria) sia in contrasto con le finalità costitutive del Parco stesso. Il nuovo percorso del rally prevede adesso che ci sia un trasferimento da Savona a Busalla (tramite le autostrade A10 e A7), dove i concorrenti si innestano nel percorso originale.

**Carlos Sainz e Andrea Aghini, insieme al Jolly, potrebbero nel '94 essere ancora compagni di squadra: la Prodrive che schiererà nel mondiale le nuovissime Subaru Impreza**

a cura di SERGIO REMONDINO



PHOTO 4



STESSO NUMERO DI GARE '94

## Il mondiale fa...tredici

**A**nche l'anno prossimo il calendario del mondiale rally, tra gara Marche, Piloti e Coppa Fia, si articolerà in 13 prove, anziché in 15 come previsto dal progetto della Fisa. Ascoltando il suggerimento dei Costruttori impegnati nella specialità, rappresentati da Ninni Russo (Fiat) per il fronte degli europei e da Toshio Fukui (Toyota) per quello dei giapponesi, la commissione rally della Federazione ha deciso di lasciare invariato il numero delle gare valide per i titoli Marche e Piloti. Sarà invece applicato il meccanismo della rotazione: nel '94, l'alternanza escluderà dalla titolazione i rally di Australia, di Svezia e di Spagna che saranno quindi validi, insieme a 5 prove del Marche-Piloti, per la Coppa Fia 2 litri che perciò si disputerà su 10 manche. I 10 rally del mondiale assoluto sono quindi: Montecarlo, Portogallo, Safari, Tour de Corse, Acropoli, Argentina, Nuova Zelanda, 1000 Laghi, Sanremo e Rac.

SARDEGNA '94

## La Martini appoggerà il «Costa»

La conferma della... conferenza è arrivata. Che il rally Costa Smeralda avesse notevoli probabilità di tornare in calendario lo abbiamo già scritto, ma ora c'è anche la garanzia che la Martini & Rossi, lo «sponsor» che ha accompagnato la gara per tutte le quindici edizioni sin qui disputate, ha assicurato nuovamente il suo appoggio alla gara sarda. E non per una volta, ma per tre anni. Dunque un programma a medio termine, che prevede un impegno consistente, per fare le cose in grande stile come in passato. Anche la Csa ha avuto un ruolo importante nella vicenda e chiederà ufficialmente alla federazione il coefficiente 10 europeo per il rally. Che avrà un formato su due tappe e sarà tutto su fondo sterrato.

## Tutta l'Australia su AS 39

Il 6. rally di Australia, decima prova del campionato del mondo Marche e Piloti, si conclude martedì 21 settembre, quando questo numero di Autosprint è già in edicola. Il reportage completo della gara australiana apparirà nel prossimo numero della rivista



FOTOPRESS

RALLY RAID

## Al Faraoni scendono in campo Mitsubishi e Citroën

Con le verifiche del 23 e 24 settembre a Narbonne, si aprirà ufficialmente la 12. edizione del Rally dei Faraoni. La gara egiziana si propone quest'anno come momento clou della Coppa del mondo rally-raid, ancora in ballo fra Mitsubishi e Citroën e per questo Fenouil, il suo organizzatore, ha allestito un percorso impegnativo ed in parte nuovo. I mezzi arriveranno in Egitto il 2 ottobre e il giorno dopo, con una speciale di 250 km, partirà la gara. Non dal Cairo, bensì da Alessandria. Undici le speciali in tutto, per un totale di 4170 km, con una tappa ad Abu Simbel e ad Hurgada, sul Mar Rosso. E il 4 ottobre, tanto per tenere «sveglia» la gara, Fenouil ha organizzato una speciale in salita! Nove chilometri di sterrato e piste sabbiose validi ai fini della classifica assoluta. Gli equipaggi arriveranno al Cairo il 13 ottobre dopo circa 4800 km fra speciali e trasferimenti. Al via, oltre alla Mitsubishi con Saby e Al Hajri, entrambi sul nuovo prototipo (nella foto sotto); anche la Citroën con Lartigue, Salonen e Auriol, e le Nissan di Dessoude, al momento prime con De Lavergne nella categoria T1. Fra gli italiani Klaus Seppi con il nuovo prototipo Macmoter, Medri, Silvestri, Bianchi, Andretta. Due italiani in gara anche con i camion a disputarsi la Coppa del Mondo Camion '93 l'immane Perlini e l'Unimog di Maurizio Traglio.

La classifica coppa del mondo prima del Faraoni: Fontenay 75 punti, Lartigue 71, Salonen 58, De Lavergne 39, Servia 38, Saby 29, Riviere 25, Weber 21, Germanetti 18.

Elisabetta Caracciolo

## LA POLEMICA

In una intervista al nostro giornale Sainz ha sparato a zero sull'Abarth. Angiolini non ci sta e risponde così...

**A**bbiamo letto con sorpresa e rammarico le dure dichiarazioni di Carlos Sainz sul materiale fornitogli dall'Abarth, dichiarazioni pubblicate nell'intervista pubblicata su Autosprint n. 37 e rilasciate, tra l'altro, senza avere contattato il nostro Ufficio Stampa, prassi prevista dai nostri accordi.

Dette affermazioni non sono nel modo più assoluto condivise, nemmeno in parte, dal Jolly Club, anzi, ci preme sottolineare che la collaborazione, ormai ventennale, con l'Abarth è stata sempre di massima soddisfazione e ha permesso alla nostra Scuderia di vincere con la Lancia Delta una marea di gare e campionati, compreso il Campionato del Mondo marche 1992.

Possiamo capire lo sfogo di un grande campione per un'annata «nera», in cui potendo vincere Montecarlo (tutta la tappa successiva all'incidente, Carlos è andato più forte di Auriol che ha poi vinto) ha poi compromesso il risultato per un errore dei suoi fidi ricognitori di sempre. Poteva poi vincere o arrivare secondo in Portogallo, dove invece è malauguratamente uscito di strada per un guasto alla scatola guida (che per altro aveva già vinto dieci mondiali). Al Tour de Corse è stato poi rallentato dall'usura delle gomme da lui imposte, messe in crisi dalla potenza di un'evoluzione motore che consentiva al suo meno blasonato compagno Aghini, con pneumatici scelti da me, di eguagliare i tempi di Delecour. È stato poi in lizza per vincere all'Acropoli, dove la rottura di una sospen-



ACTION

sione, causata dall'asperità delle strade greche, gli ha fatto perdere circa 3' e dove, alla fine, solo l'113" lo hanno diviso da Biasion.

Tutti questi inconvenienti sono bocconi amari da digerire per chiunque. Ma la vettura non ha certo sfigurato su una concorrenza agguerritissima, quindi i risultati sono stati vanificati dalla sfortuna.

In Nuova Zelanda, poi, la Delta ha vinto più prove speciali di chiunque altro e nessuno, ancorché «piedone», è veloce senza una buona vettura.

Noi del Jolly speriamo (e lo spera anche l'Abarth) che Carlos Sainz vinca le prossime gare, anche perché di lavoro ne è stato fatto tantissimo per consentire a «el Matador» di vincere, a noi di rasserenarci e di essere ripagati dei grandi sforzi fatti fino e oggi.

Cordiali saluti.

Milano, 15 settembre 1993

Jolly Club S.p.A.  
Roberto Angiolini

COCKPIT



Sopra, un'assistenza Lancia-Jolly. In alto il patron Roberto Angiolini

**Un outsider, nulla di più. All'inizio della stagione erano in pochi quelli disposti a fare pronostici in suo favore. Invece Alessandro Battaglin è in piena corsa per aggiudicarsi il Campionato Promozione rally dove è al comando. Dopo la sfortuna di Messina adesso c'è Bassano, cioè la gara di casa...**

**SERGIO REMONDINO** ■



<b>Nome</b>	Alessandro
<b>Cognome</b>	Battaglin
<b>Nato il</b>	29 luglio 1965
<b>Dove</b>	Marostica (Vicenza)
<b>Segno</b>	Leone
<b>Altezza</b>	1,78
<b>Peso</b>	78 kg
<b>Hobby</b>	tennis, mountain bike, footing
<b>Auto stradale</b>	Audi 80
<b>Curriculum</b>	Il debutto avviene nel Trofeo Neve & Ghiaccio '85-'86, con una Simca Rally 2. Un rally di prova nell'86 e quindi, dall'87, l'impegno vero. Che inizia in Coppa Italia con una Golf Gruppo A prima e con una Ritmo 130 della Quattro Rombi dopo. Nell'89 Battaglin passa al Campionato Fiat Uno (dove aveva debuttato a Pescara l'anno prima, stando in testa fino all'ultima prova) e lotta fino all'ultimo per il titolo con Stagno. Nel '90 perde contro Longhi, nel '91 contro Fassitelli. Nel '92 corre poco, ma trova modo di vincere il Valdinievole al debutto con una Lancia Delta 16V Gruppo A.



# Rivincita a casa mia

*Finora Alessandro Battaglin il successo l'ha sempre solamente sfiorato ma non è mai riuscito a raccogliere l'affermazione in grado di imporlo all'attenzione e fargli fare il grande balzo. È stato così con le Fiat Uno, dall'89 al '91. Potrebbe essere nuovamente così anche quest'anno e il solo pensiero gli fa rizzare tutti i capelli che ha in testa... A Messina era al comando, aveva praticamente piegato la resistenza di Vanni Pasquali, rivale nella corsa al Campionato Promozione, ma la trasmissione della sua Lancia Delta gli ha giocato un brutto scherzetto...*

Disponevo di una vettura perfetta — dice il pilota di Marostica — e Negrente aveva appena rifatto il motore, trovando soluzioni ottimali. Avevamo anche risolto i problemi di assetto che mi hanno rallentato all'Appennino Reggiano. Inoltre, adottando le Pirelli da 650 mm di diametro, quelle del mondiale che il mio rivale usa già da tempo, mi trovavo a meraviglia. Invece la sorte ha voluto ricacciarmi alle spalle di Pasquali. Ancora una volta il differenziale, come mi è già accaduto troppe volte, con la Ritmo Gruppo A e soprattutto con le Uno trofeo. Peccato perché se fossi arrivato primo anziché secondo adesso non sarei obbligato a vincere una delle due restanti gare, il Bassano e il Lanterna.

*All'inizio dell'anno nessuno avrebbe puntato più di tanto su Battaglin. Invece la vittoria a Torino e il secondo posto ad Aosta hanno subito messo il pilota della Castelfranco un gradino sopra a tutti in questo Campionato Promozione del quale si è detto di tutto per via dei regolamenti.*

Ero io il primo a non scommettere su di me. Avevo provato la Delta Hf solamente una sera, un mese prima del Città di Torino, traendone indicazioni... scon-

fortanti. Non pensavo infatti di essere in grado di guidarla al limite, in modo da essere competitivo per il successo. Poi, quando ho vinto la terza speciale al rally di Torino, mi sono molto calmato e mi sono detto: allora la so guidare!

*Poi sono arrivati il secondo posto ad Aosta e il successo al Marca Trevigiana...*

Ad Aosta pioveva, si partiva con prove in notturna. Condizioni difficili, nelle quali nulla potevo contro uno come Tabaton. Poi, di giorno, con l'asciutto, lui ha rallentato un po' il ritmo e io mi sono «disteso», vincendo cinque prove speciali: per me essere arrivato secondo dietro a un campione europeo è stato come aver vinto. A Treviso ero al comando, ho fatto un testacoda, per mia fortuna sulla stessa prova Pasquali ha picchiato e io sono riuscito a recuperare su Orioli, andando a vincere.

*Quindi è stata la volta di Limone Piemonte e Appennino Reggiano, due appuntamenti non troppo fortunati...*

A Limone ho forato subito, perdendo due minuti e mezzo. Poi ho continuato per onore di firma e ho fatto male. Ero deconcentrato, sono uscito. A Reggio avevamo problemi di assetto. Ho rivoluzionato la vettura ma ho impiegato quasi tutta la gara per metterla a posto. E alla fine avevo 17" da Pasquali. Quelli che ho perso con un testacoda nella prima speciale...

*Poi Messina, e un secondo posto che gli va stretto. Comunque sia Battaglin conserva 11 punti di vantaggio su Pasquali e ha ottime chance nella lotta per il successo finale. Una competitività, la sua, che come detto ha sorpreso molti. Ma c'è un segreto nella sua positiva stagione, un'amicizia... particolare. Quella con Longhi.*

Pierino è una persona straordinaria. L'ho conosciuto bene ai tempi delle Uno, quando ho perso il campionato proprio a opera sua. Siamo diventati amici, provavamo sempre insieme. Intere nottate trascorse in giro. È stato un bel periodo, che nessuno di noi due ha dimenticato. Logico che abbia chiesto aiuto a lui quando si è trattato di impostare la mia stagione. E Piero ha provato la Delta che poi avrei avuto a disposizione, dandomi la sua opinione sulla sua competitività ma soprattutto insegnandomi come guidarla e come metterla a punto. Una marea di informazioni che si sono rivelate fondamentali.

*A proposito di Campionato Promozione: qual è l'opinione di uno dei protagonisti sulla sua formula e, soprattutto, sulle limitazioni in fatto di gomme?*

Penso che il Promozione è un campionato ben strutturato e trovo ottima l'idea della limitazione a dodici pneumatici per gara. Io non avrei potuto permettermene di più e questo mi ha consentito di avvicinarmi a chi, invece, non avrebbe avuto problemi a cambiarle tutte e quattro a ogni prova speciale. Non è vero poi che 12 gomme non sono sufficienti a terminare un rally. A Messina ho fatto le prime cinque speciali con le stesse quattro coperture e non andavo piano. Certo, bisogna saperle gestire, ma questo fa parte del bagaglio di un pilota.

*Due gare ancora, due appuntamenti decisivi: Alessandro Battaglin come intende giocarseli?*

Punto tutto su Bassano perché è la gara di casa, quella che conosco di più e che preparerò al meglio. Al Lanterna ci saranno i piloti della Grifone, sarà molto più difficile vincere. Devo dare la zampata a Bassano, non ho vie di scampo. E questa volta spero proprio che nulla mi fermi, che non ci siano sgambetti della sorte...

foto: PHOT04

# LA NOVITÀ VOLVO 850 SW

# EXTRALALA

La gamma delle station wagon della Casa svedese diventa più ampia con l'arrivo di questa versatile due litri a trazione anteriore da oltre 140 cv

**Prezzo (chiavi in mano):** lire 47.500.000; **Cilindrata:** 1984 cc

**Potenza max:** 143 cv; **Velocità max:** 202 kmh;

**PRO** confort, sicurezza, versatilità

**CONTRO** ripresa penalizzata dal peso

## ARTURO RIZZOLI

**È** curioso il destino della versione 2 litri della Volvo 850 station-wagon: questa vettura era stata presentata alla fine dello scorso inverno e ora, al momento di farne partire la commercializzazione anche in Italia, nel nostro Paese arriva già nella nuova veste, presentata proprio in questi giorni a Francoforte, senza che si sia mai vista la prima edizione. Questa introduzione ha comunque lo scopo di spiegare la filosofia con cui la Volvo affronta anche i più piccoli face-lifting. La seconda edizione della 850 station-wagon, vettura che nella prima versione finora disponibile sul nostro mercato solo con la motorizzazione di 2500 cc, propone gruppi ottici anteriori nuovi. All'apparenza pare che sia stata solo seguita la tendenza oggi più diffusa di adottare fari lunghi e stretti, (più dei precedenti), invece bastano pochi km ad andatura molto sostenuta di notte per capire che la scelta è stata fatta in funzione di una migliore visibilità e, quindi, di una maggiore sicurezza. I nuovi fanali hanno portato a modificare il muso: i listelli sotto ai fari sono più alti, lo scudo ha ora una forma più rotonda, è inoltre sparito lo spigolo inferiore, tutto ciò ha peraltro portato un leggero miglioramento del coefficiente aerodinamico. Infine la banda in plastica assicura una maggiore protezione, infatti pro segue fino alla parte superiore dello scudo, inoltre, per evidenti ragioni estetiche, la raccordatura del profilo laterale risulta ora più alta. Passando agli aspetti più squisitamente funzionali, questa 850 station è una vettura da vivere a tempo pieno come le altre familiari della Volvo, settore in cui la Casa svedese vanta una solida tradizione. È comoda, veloce e versatile. Un'auto infatti non serve solo per spostamenti rapidi e veloci in tutta sicurezza, ma, talvolta, anche per trasportare i più disparati oggetti, anche voluminosi. Sotto questo punto di vista la 850

Sw offre un piano di carico agevole, 77 cm di luce in altezza, in più si possono abbattere (con la suddivisione 1/3 e 2/3) gli schienali posteriori senza spostare la parte inferiore dei sedili, se poi serve ancora più spazio si reclinano anche il sedile a fianco del guidatore e a quel punto nell'abitacolo può entrare anche un... windsurf senza alcuna difficoltà. Passando al comportamento della vettura, si nota che in tutte le condizioni è caratterizza-

to da reazioni che infondono un senso di sicurezza. L'adozione di una nuova sospensione posteriore Delta-link ci ha impressionato per come rende ben governabile la vettura anche su fondi viscosi e con fondi tanto ondulati da procurare vistosi scuotimenti per via di un assetto piuttosto morbido, e logicamente pensato in funzione del confort. Sempre a proposito di confort, si nota che, anche alle alte velocità la silenziosità di mar-



fotografieORSI



# RGE



cia è davvero buona; inoltre va detto che il gruppo motore-cambio, per smorzare le vibrazioni che verrebbero trasmesse all'abitacolo, è stato montato su supporti idraulici. Un ultimo appunto deve però riguardare la ripresa che risulta un po' penalizzata dal peso della vettura, con l'uso del cambio la 850 station si toglie comunque d'impaccio da ogni situazione grazie al suo 5 cilindri con quattro valvole per cilindro. ■

**INTERNI.** La Volvo 850 Sw è ideale per le lunghe percorrenze essendo confortevole e spaziosa. **PORTELLONE.** Eccellente la possibilità di carico posteriore

## Motore due litri da oltre 140 cv

La Volvo 850 Sw dispone di un motore 5 cilindri di due litri da 143 cv. Ma i suoi punti forti sono il confort e la grande sicurezza: la Casa svedese è sempre all'avanguardia in questo campo ora percorso da tutti.

La scheda  
**TECNICA**

**Motore:** anteriore trasversale, 5 cilindri; cilindrata 1984 cc; alesaggio  $\times$  corsa 81  $\times$  77; rapporto di compressione 10,5/1; alimentazione a iniezione elettronica Bosch Lh 3.2; distribuzione bialbero con quattro valvole per cilindro; potenza massima 143 cv a 6500 giri; coppia massima 17,9 kgm a 3800 giri.

**Trasmissione:** Trazione anteriore; cambio manuale a 5 marce, optional automatico a quattro rapporti con scelta del programma di guida; frizione monodisco a secco.

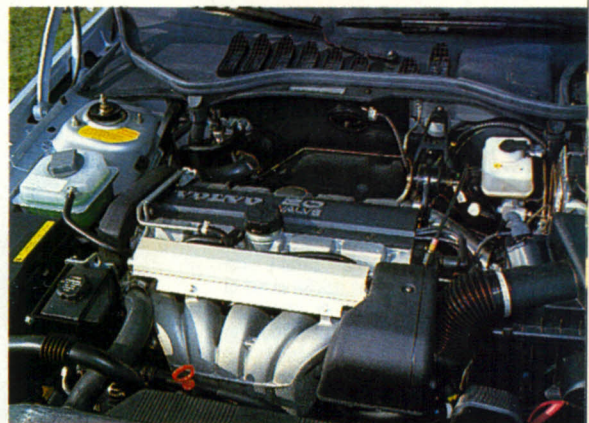
**Autotelaio:** Scocca autoportante; sospensioni anteriore a ruote indipendenti tipo McPherson, posteriore a ruote semindipendenti con puntoni longitudinali e doppi bracci trasversali; freni a disco autoventilanti anteriormente con Abs; sterzo a cremagliera servoassistito; cerchi in lega 6,5  $\times$  15 pollici; pneumatici 195/60  $\times$  15.

**Dimensioni e peso:** lunghezza 4721 mm; larghezza 1761 mm; altezza 1415 mm; passo 2665 mm; peso 1495 kg; capacità vano bagagli da 960 a 1580 litri; serbatoio carburante 73 litri.

**Prestazioni e consumo:** Velocità massima 202 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 10"8; consumo a 120 kmh 11,9 km/litro.

**MOTORE.** Ora anche in Italia la 850 Station Wagon è disponibile con il propulsore 5 cilindri di due litri: dispone di 143 cv e ha la testa con 4 valvole per cilindro.

**LINEA.** Rivisto il muso con il cambiamento dei gruppi ottici



## Più rischioso rubare una Mercedes

Sta per diventare molto rischioso il furto di una Mercedes e, almeno in Germania, comporterà per contro disagi ed esborsi di minore entità per i derubati. Anche a seguito delle più severe disposizioni per la protezione antifurto richieste dalle società assicuratrici tedesche, a partire dal prossimo autunno la Casa di Stoccarda introdurrà infatti un sistema elettronico di bloccaggio dell'avviamento a innesto automatico nella dotazione di serie di tutte le proprie vetture vendute in Germania. Tale sistema, chiamato Edw, sarà naturalmente disponibile per tutte le serie anche per il montaggio successivo ed è già stato riconosciuto dalle compagnie assicuratrici tedesche che, in caso di furto di una Mercedes dotata di tale dispositivo, si sono infatti impegnate ad un risarcimento al 100%. Ma c'è una sorpresa anche per i ladri, la Casa di Stoccarda ha infatti contemporaneamente introdotto anche un sistema computerizzato per la memorizzazione delle «informazioni-chiave» di tutte le Mercedes vendute cosicché dalle officine convenzionate si potranno richiamare on-line, cioè in tempo reale, i dati per effettuare le verifiche necessarie in caso si sospettasse che si tratti di una vettura rubata.

## Dall'Fk 1000 al Transit 40 anni Ford a Francoforte

Al recente 55. Salone di Francoforte la Ford ha festeggiato 40 anni di presenza alla manifestazione nel settore dei veicoli commerciali. Nell'edizione di quarant'anni fa la Ford aveva infatti presentato in anteprima il progetto del Dr. Alfred Haesner, l'Fk1000, un originale «express carrier» che fino al 1965 ha rappresentato il primo grande successo della Ford nel settore dei veicoli commerciali, successo poi proseguito con le evoluzioni della serie Transit. Equipaggiata nell'84 con il primo Diesel a iniezione diretta per veicoli leggeri di grande produzione, nel settore dei commerciali dall'88 al '91 la serie Transit è stata per l'appunto la più venduta in Europa raggiungendo una produzione complessiva di 2.881.721 unità.

## SENSAZIONALE PROPOSTA DELLA ROVER

# Se non ti piace te la cambiano

Un modo nuovo di vendere le automobili è stato applicato dalla Rover Italia a partire dal 15 settembre scorso. Questa iniziativa, che si chiama «Rover protezione acquisto», è già stata avviata da alcuni mesi in Gran Bretagna dalla Casa inglese e assicura che «chi acquisterà una vettura Rover presso i concessionari della Rover Italia, avrà la possibilità di sostituirla con una vettura di categoria analoga o superiore entro un mese o 1000 chilometri di percorrenza dal

giorno dell'acquisto e dovrà farsi carico del solo costo di immatricolazione». Niente spese di trasporto, dunque, né di preconsegna. Ciò che cambierà idea — per qualsiasi motivo — potrà cambiare modello. Una formula impegnativa, che rafforza l'immagine di marca della Casa inglese la quale punta comunque sulla consapevolezza di consegnare al cliente un prodotto di piena affidabilità. La Rover Italia è una delle poche case automobilistiche operanti sul nostro

mercato ad aver risentito in maniera ridotta della crisi in atto: a fronte di una contrazione del nostro mercato automobilistico del 23% nei primi otto mesi del 1993, la filiale italiana ha infatti innalzato del 24% la propria quota di mercato, pari cioè e un quarto in più di penetrazione, limitando la perdita in circa 1000 unità sul suo volume totale di vendite. E questa iniziativa contribuirà a confermare, se non addirittura a migliorare, le posizioni raggiunte dalla Rover Italia.



DALLA PRIMAVERA '94 UNA NUOVA PEUGEOT

## 306 sportiva a cielo aperto

La Germania immatricola annualmente circa il 44% delle vetture cabriolet vendute in Europa e la Peugeot ha così pensato bene di non lasciarsi sfuggire l'occasione del 55. Salone dell'auto di Francoforte. Alla rassegna tedesca la Casa francese ha infatti presentato, in prima mondiale, una delle versioni che lei stessa definisce fra le più importanti del programma 306: la cabriolet, appun-

to, la quale esce ancora dalla creativa immaginazione degli stilisti di Pininfarina. Due le versioni previste: una dal temperamento più «rilassato», con motore da 1761 cc in grado di sviluppare una potenza massima di 103 cv, per la quale è disponibile anche il cambio automatico; l'altra più sportiva, con motore da 1998 cc e 123 cv, che oltre a un livello superiore di equipaggiamento comprende fra

le varie «chicche» anche una capote ad azionamento elettrico. Trattandosi di cabriolets, la Peugeot ha comunque già annunciato che intenderà commercializzare queste nuove versioni della 306 solo a partire dall'inizio della prossima primavera, inserendole così in un mercato europeo che in questa particolare fascia si prevede raggiungerà nel '94 le 150 mila unità.



COMPATTA

# LU

La Chrysler ha presentato al 55. Salone internazionale dell'auto di Francoforte una vettura che fa parte delle «compatte... all'americana», considerando le sue misure di 4,36 metri di lunghezza, 1,71 di larghezza e 1,39 di altezza. Si chiama Neon e fra le vetture di questa fascia di mercato ha la particolarità di essere stata progettata, sviluppata e costruita negli Usa, senza l'appoggio di alcun partner. Dalla fase di approvazione del progetto a quella della sua realizzazione la Casa americana ha impiegato appena 31 mesi, affrontando un investimento economico totale di circa 2100 miliardi di lire. La Neon nasce nelle versioni a due e a quattro porte e con motorizzazioni di 2000 cc, a quattro valvole per cilindro, con soluzioni



MARMITTE SPORTIVE DEVILCUP

## Cv silenziosi

Fluidità delle forme per una buona canalizzazione dei gas di scarico e una migliore resa del motore, diametro ottimale per facilitare lo scolo e provocare meno turbolenze e perdite di velocità, migliore diffusione delle onde ed eliminazione dei rumori metallici. Sono i vantaggi principali che la Casa costruttrice francese Devil assicura per la sua nuova linea di marmitte Devilcup, importata in Italia tramite la Bear di Clusone. Tali marmitte, il cui prezzo oscilla fra le 450 e le 500 mila lire, sono realizzate in acciaio inox, con un nuovo rivestimento grigio, e sono state studiate per migliorare le prestazioni, senza aumento di emissioni di decibels, di vetture sportive fra le quali in particolare Peugeot 205 Gti e 106 Xsi, Renault Clio 16v, Volkswagen Golf, Opel Astra Gsi e Bmw 318-320i.



BOSCH ANTINQUINAMENTO

## Centralina Mp6

Non c'è dubbio che le sempre maggiori esigenze di contenimento e riduzione delle emissioni di gas nocivi delle automobili chiedono già oggi il perfezionamento dei dispositivi elettronici di gestione dei motori. In questa direzione la Bosch sta così operando da tempo con notevole impegno e in proposito ha recentemente presentato il proprio nuovo sistema Motronic Mp6, caratterizzato da quattro bobine a scintilla singola con nucleo di ferro comune. Questo è stato sviluppato specificatamente per i motori a quattro cilindri con il compito di ottimizzare, fra le principali grandezze in gioco, il numero di giri del motore e la pressione interna dei collettori di scarico. Il perfezionamento del funzionamento, soprattutto nei primi minuti della fase di riscaldamento, della pompa di iniezione di aria secondaria ha permesso in particolare una più rapida entrata in funzione del catalizzatore e quindi l'emissione di un quantitativo inferiore di gas nocivi. Rispetto alle precedenti soluzioni, è stato inoltre ottenuto anche un sensibile risparmio in peso con l'impiego di una nuova elettropompa carburante. Adatta per più vetture, questa è più leggera del 38% circa, è un terzo più piccola rispetto alle soluzioni Bosch precedenti ed è in grado di garantire al tempo stesso una maggior efficienza e silenziosità.

MA SPAZIOSA E POTENTE LA NUOVA CHRYSLER

# ce al... Neon

sia monoalbero che bialbero a camme in testa. La prima versione, con carrozzeria a due porte e motore monoalbero, ha una potenza massima di 132 cv a 6000 giri e sarà commercializzata nei prossimi giorni nel mercato americano. La versione a quattro porte sarà invece disponibile solo dal gennaio prossimo e arriverà

sui mercati di esportazione a partire dal giugno 1994. Le versioni più potenti, con motore a doppio albero a camme in testa, si chiameranno Neon Sport. Questa nuova compatta Chrysler è molto leggera, appena 1053 chilogrammi nonostante la scocca sia rinforzata e disponga di barre di protezione alle portiere.

Negli Usa viene dotata di serie — ma si prevede anche sugli altri mercati — di airbag sia per il guidatore che per il passeggero, mentre il sistema antislittamento Abs è disponibile solo come optional. Le cinture di sicurezza, regolabili in altezza, sono del tipo con pretensionatore per una perfetta combina-

zione con l'airbag. I seggiolini di sicurezza per i bambini sono integrati nel divano posteriore. La serie Neon verrà prodotta inizialmente nello stabilimento Chrysler nell'Illinois e successivamente anche in quello che la casa americana ha realizzato in Messico. È significativo il fatto che un grande costruttore

di Oltreoceano abbia scelto di presentare in anteprima assoluta una nuova vettura del segmento delle compatte in un salone del Vecchio Continente, che è maestro in tale genere di vetture. Una sfida aperta, tanto più se si considera che in America la Neon avrà un prezzo base al di sotto dei 10000 dollari!

Carlo Massagrande





## LA NOVITA'

Dai rally è passato alle salite: **Alessandro Fassina** ha corso la Pedavena con la 155 Gta che giudica una bomba

**STEFANO COSSETTI**

**È** al comando della Coppa Fia Gruppo N con la Mazda. Il suo prossimo impegno sarà il Rally di Sanremo. 27 anni, di Valdobbiate, Alessandro Fassina si è concesso una pausa corsaiola dopo la decisione del suo Team di non affrontare la trasferta in Nuova Zelanda e Australia. Alla cronoscalata Pedavena-Croce d'Aune ha corso con l'Alfa 155 Gta ufficiale già condotta da Pasquale Iriando. Inevitabile la domanda. Come hai trovato l'auto che Iriando ha rifiutato?

«Conosco poco l'ambiente delle salite. Posso solo affermare di avere riscontrato in quest'auto un grande potenziale che io certamente non ho sfruttato del tutto. Sono salito sopra per la prima volta nelle prove del sabato. In gara son riuscito a migliorare notevolmente; i complimenti di Mauro Nesti mi han fatto veramente piacere. Fatti da lui...».

**— Problemi particolari?**

«Direi nessuno, tranne qualche esitazione nei tornanti stretti dove qualche difficoltà è derivata dal raggio di sterzata. Va anche detto che era da tempo che non correvo su asfalto. Ho voluto riprovare le slick proprio in proiezione della gara mondiale di Sanremo dove l'impegno sarà grande».

**— Sensazioni particolari con l'Alfa 155?**

«La partenza: mi hanno detto di partire "a limitatore"; proprio una bella sensazione. Una bella esperienza, in so-

stanza. Son grato a Giorgio Pianta. L'ho chiamato. Mi sono offerto sapendo che c'era quest'Alfa e lui mi ha dato piena fiducia».

**— Dalla cronoscalata ai rallies. L'italiano assoluto...**

«Lo conosco poco; sicuramente è uno dei più belli con tanti pretendenti al successo. Mi spiace non esserci anche se devo dire che se potessi esprimere un desiderio, la mie ambizioni sarebbero comunque delle gare mondiali in Gruppo A».

**— Anche una Delta?**

«È difficile rispondere in prospettiva. Certo, io sono tra coloro i quali danno ragione a Bortoletto quando afferma che la Delta c'è e che forse in un anno sono comparse tutte quelle sfortune che non c'erano state in tanti anni. Io a quell'auto ci credo. In Nuova Zelanda ha vinto il maggior numero di prove speciali. E un dato significativo».

**«Correre con questa vettura è stato meraviglioso Per questo ringrazio Giorgio Francia»**



**Alessandro Fassina impegnato con la 155 Gta ufficiale alla Pedavena**



BIONDO



BIONDO



GALLA

SALITA □ GRAN TIFO PER L'ALFA MA...

# Da copione Nesti e Danti

**PEDAVERA** — Non sempre, quando ne parlano, il commento è benevolo. Stiamo parlando del Campionato Italiano Assoluto della salita. A parte Mauro Nesti, si dice, troppi big hanno disertato. Sarà anche vero, ma ciò non toglie valore alla nona prova, la Pedavena-Croce d'Aune. Il successo di Mauro Nesti in questa undicesima edizione della cronoscalata bellunese potrebbe sì avere il sapore della monotonia nel contesto nazionale, ma si tratta pur sempre di un concetto difficile da spiegare agli oltre 10 mila appassionati che hanno premiato il comitato organizzatore; si tratta di un gruppo il cui nome è tutto un programma: «Amici della Pedavena-Croce d'Aune». È gente che ha lottato per un'idea. Convinta che gli abitanti locali amino una gara divenuta prova di campionato dopo la defezione della Cesana-Sestriere. L'essere riusciti a far disputare la competizione è già un successo, visti i timori che ne avevano accompagnato l'allestimento. Tutto perché il percorso attraversa il Parco nazionale delle Dolomiti Bellunesi. Nel '93 è andata in porto, per il futuro non si sa. C'è da sperare che prevalga il buon senso. Lo suggerisce anche la cronaca di due giorni esaltanti per

nulla monotoni, dove il pubblico ha ben presto affiancato al beniamino Nesti il pilota locale dal nome altisonante che risponde ad Alessandro Fassina. L'erede del già campione europeo rally si è presentato a Pedavena con l'Alfa 155 Gta ufficiale salendo sul terzo gradino del podio in quella che per lui è stata una parentesi peraltro in funzione ralistica visto che al Sanremo tornerà a correre su asfalto dopo migliaia di chilometri percorsi con la Mazda sulla terra. La piazza d'onore è andata ad un pilota ormai definibile ex-emergente: si tratta di Fabio Danti, ancora una volta a ridosso di Nesti. Ed ecco ora il Gruppo A e il Gruppo N. Nel primo, pur staccato di un soffio da Bisinelli, il friulano Cappellari ha fatto un altro passo verso il titolo, analogamente a «Susy» nel Gruppo N. Il veneto è salito talmente forte da precedere anche le vetture preparate. Scorrendo la classifica, va segnalato l'ottavo posto assoluto di «Kabibo» con un'auto, l'Alfa 155, esteticamente uguale a quella di Fassina, ma sviluppata con passione nella sua officina. Francesco Bortolami ha vinto nella prova del Trofeo Csaì della Montagna per auto storiche.

Stefano Cossetti

## VELOCITÀ IN SALITA

Pedavena (Bl), 12 Settembre 1993

**11. Pedavena - Croce d'Aune**  
gara valida per il Campionato Italiano

### Le classifiche

**Absolute:** 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 3'55"27 alla media di 123.943 kmh; 2. Danti (Lucchini-Alfa Romeo) a 5"90; 3. Fassina (Alfa 155 Gta) a 14"19; 4. Castellini (Lucchini-Alfa Romeo) a 16"27; 5. «Susy» (Ford Escort Cosworth) a 17"95; 6. Bisinelli (Bmw M3) a 19"84; 7. Cappellari (Lancia Delta Hf) a 19"94; 8. «Kabibo» (Alfa 155 Gta) a 25"30; 9. Santus (Ford Escort Cosworth) a 26"17; 10. Odorizzi (Bmw M3) a 29"68.

### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Sanin (Citroën Ax Sport) in 5'08"22; 2. Brunner a 5"02; 3. Russo a 5"19; 4. Frenes a 6"59; 5. Tosini a 6"69; 6. Fattorini a 6"92; 7. Freitag a 6"99; 8. Geier a 8"61; 9. Capucci a 12"87; 10. De Bastiani a 13"73; 11. Nenni a 13"77; 12. Amadio a 18"50; 13. Somacal a 23"06; 14. Da Col a 26"18; 15. Vincenzi a 26"66 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1400:** 1. Cescato in 5'18"59; 2. Paludetti a 2"35; 3. Pizzini a 7"87; 4. Mercati (Peugeot 106 Xsi) a 44"18 (tutti gli altri su Rover 114 Gti).

**Classe 1600:** 1. Streddo in 5'02"28; 2. Pichler a 1"26; 3. Fenti a 5"42; 4. Merli a 7"84; 5. Blasone a 13"77; 6. De March (Opel Corsa Gsi) a 14"16; 7. Venturini a 17"54; 8. Broggio (Opel Corsa Gsi) a 20"44; 9. Da Rin Spalletta (Ford Fiesta Xr2) a 29"15; 10. Balcon (Alfa 33 Ov) a 32"33; 11. Boldo a 36"56; 12. Calabretto (Opel Corsa Gsi) a 51"12 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. Biciotto in 4'46"76; 2. Grassetto a 1"35; 3. De Luca (Peugeot 309 Gti 16V) a 6"78; 4. Neuhauser a 7"73; 5. Biasiotto a 12"07; 6. Barel a 13"83; 7. Da Ros (Peugeot 309 Gti 16V) a 15"06; 8. Dondelli (Peugeot 309 Gti 16V) a 15"50; 9. «Dama» (Peugeot 309 Gti 16V) a 16"98; 10. Tauffer (Opel Kadett Gsi 16V) a 17"37; 11. Nadin (Opel Kadett Gsi 16V) a 22"17; 12. Moret (Peugeot 205 Gti) a 28"24; 13. De Cesaro (Peugeot 309 Gti 16V) a 28"26; 14. De Silvestro (Opel Kadett Gsi 16V) a

IARIA BISSA IL SUCCESSO DELLO SCORSO ANNO

# Cefalù lo chiama reggino volante

CEFALÙ — Antonio Iaria si conferma il più forte sul percorso della Cefalù-Gibilmana. La vittoria della scorsa edizione, su un percorso fra i più impegnativi d'Europa, lo consacrò fra i piloti più veloci d'Italia, e la conferma la si è avuta quest'anno, quando il pilota reggino della Catania Corse, ha colto il «bis», ben assecondato da un'Osella Pa10-Bmw

2000. Iaria era stato il più veloce sin dalle prove, quando il suo tempo era stato addirittura inferiore rispetto alla gara. La domenica, infatti, alcuni tratti dei 12.500 metri del percorso sono stati reviscidi da macchie d'olio, e meglio i piloti non potevano fare, considerata anche una leggera umidità presente nelle zone d'ombra. «Ho guidato deconcentrato nella prima

parte del percorso — ha dichiarato il vincitore all'arrivo — poiché il fondo scivoloso costringeva a continue correzioni di traiettoria; nella parte finale ho dato tutto, ma nonostante ciò non pensavo di avercela fatta». Come nelle prove la seconda piazza è stata appannaggio di Gianpaolo Ceraolo, che all'arrivo non sapeva giustificarsi del distacco subito dal vincitore, se non parzialmente, con una «strisciata» contro un muretto su un tratto veloce. Il portacolori dell'Ateneo andrebbe comunque premiato per la sua fedeltà alla corsa del Santuario, avendo preso parte a 25 delle 26 edizioni fin qui corse. Continuano i progressi di Angelo Palazzo, e della Gisa prototipo nazionale costruita alle pendici dell'Etna da Salvatore Giardina. La felice accoppiata ancora una volta è salita sul podio, al terzo posto, davanti a tre vetture C3 2000. Prima fra queste la Osella 2000 del veterano Erasmo Bologna, alla sua prima esperienza su questo tracciato con una vettura di questa categoria; seguono Anelli, attardato da rapporti al cambio sbagliati, e Caci. Il primo posto fra le vetture a ruote coperte è andato ancora a Domenico Guagliardo, con la Ford Escort Gruppo N, che nell'assoluta ha preceduto Arresta, Bonaccorsi e Crucitti (primo di gruppo A con l'Alfa 33). Nella gara club vittoria di Vincenzo Mazzola, davanti a Cassaniti, mentre fra le storiche si è imposto Salvino Corrado. Per la prima volta quest'anno la gara è stata organizzata dal Team Palikè, con la collaborazione della Cefalù Racing e della locale amministrazione.

Piero Libro

Guagliardo (Ford Escort Cosworth) 7'41"80; 8. Arresta (Osella Pa9) 7'51"83; 9. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) 7'59"41; 10. Crucitti (Alfa Romeo 33) 8'03"31.

## GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Candore 8'54"57; 2. Provenza 8'56"09; 3. Sicilia 8'57"06; 4. Mineo 8'58"88; 5. Ortolano 9'04"02; 6. Mannino 9'07"29; 7. Gagliano 9'15"28; 8. Nolfi 9'22"98; 9. Salvo 9'24"20; 10. Di Laura 10'05"56; (tutti su Peugeot 205 Rally).

**Classe 1400:** 1. Letta (Peugeot 106) 9'41"81, media di 77,344 km/h.

**Classe 1600:** 1. Serio 8'38"76, alla media di 86,745 km/h; 2. Pirajno (Peugeot 205 Gti) 8'46"98; 3. Gagliano (Honda Civic 16V) 8'54"10; 4. Giardina 8'58"20; 5. Megna 9'05"18; 6. Russo 9'10"68; 7. Di Trapani 9'21"35; (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Mannino 8'34"20, alla media di 87,514 km/h; 2. Martorana (Opel Astra Gsi) 8'38"76; 3. Beninati 8'38"86; 4. Di Maria (Renault Clio 16V) 8'41"46; 5. Petralito 8'49"73; 6. Iardo 8'58"57; 7. Marsala 9'13"04; 8. Dragotta (Opel Astra 16V) 9'34"07; 9. Di Lorenzo 9'55"86; 10. Zafonti (Opel Kadett Gsi) 10'32"33; (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2500:** 1. «Discopoli» 8'08"88, alla media di 92,71 km/h; 2. Betto 8'10"55; 3. Bertazzi 8'13"77; 4. Virzi (Bmw M3) 8'17"98; 5. Alba 8'20"48; 6. Baimonte 8'31"39; 7. Savi 8'54"69; 8. Arcidiacono Silvia 9'19"88; (tutti gli altri su Renault 5 GT Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Domenico Guagliardo 7'41"80, media di 97,444 km/h; 2. Bonaccorsi 7'59"41; 3. Sottile 8'25"24; (tutti su Ford Escort Cosworth).

## GRUPPO A

**Classe 1300:** 1. Guagenti 8'25"42, alla media di 89,034 km/h; 2. Lombardo 8'28"45; 3. Riolo 8'32"15; 4. Anzalone 8'37"70; 5. Lo Forti (Opel Corsa Gti) 9'31"86; (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1400:** 1. Barilla 8'51"59, alla media di 84,651 km/h; 2. Bilardi 9'18"35; 3. Gerbino 9'31"54; (tutti su Fiat Uno 70 SX).

**Classe 1600:** 1. Crucitti 8'03"31, alla media di 93,107 km/h; 2. Bica 8'19"43; 3. Basile 8'23"02; 4. Scarvaglieri 8'44"85; 5. Burgio (Peugeot 205 Gti) 8'57"78; 6. Botindari (Opel Corsa Gsi) 9'03"55; 7. Giannone (Opel Corsa Gsi) 9'05"14; (gli altri su Alfa Romeo 33).

**Classe 2000:** 1. Lombardo 8'18"85, alla media di 90,207 km/h; 2. Pellerito 8'22"77; 3. Giordano 8'44"39; (tutti su Opel Kadett 16V).

**Classe 2500:** 1. Corsaro (Renault 5 Gt Turbo) 8'55"81, alla media di 83,984 km/h.

**Classe oltre 2500:** 1. Maretto 8'20"12, alla media di 89,978 km/h; 2. Briguglia 8'26"90; 3. Alba (Lancia Delta 16V) 8'45"86; (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

## PROTOTIPI

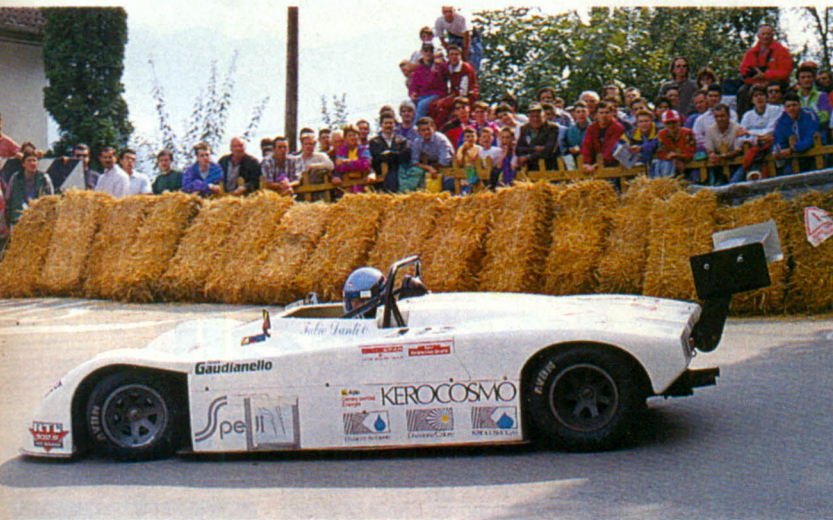
**Classe 2500:** 1. Arresta 7'51"83, alla media di 95,373 km/h; 2. Corallo 8'20"68; (entrambi su Osella Pa9/90).

**Classe 3000:** 1. Angelo Palazzo (Gisa) 7'09"67, media di 104,731 km/h.

## SPORT

**Classe 2000:** 1. Antonio Iaria (Osella Pa10) 7'02"27, media di 106,566 km/h; 2. Ceraolo (Osella Pa9/90) 7'03"35; 3. Bologna (Osella Pa8) 7'13"43; 4. Anelli (Osella Pa10) 7'29"06; 5. Caci (Osella Pa9) 7'40"03; 7.

BIONDO



Danti, sopra, con il secondo posto di Pedavena è ormai diventato «l'anti Nesti». Per Cappelli, in alto a sinistra, un ottimo 4. posto. Cappellari, sopra a sinistra con la Delta Hf, per un decimo di secondo ha perso il Gruppo A Iaria, in alto, ha vinto nuovamente a Cefalù con la Osella Pa 10

28"88; 15. «Margy» (Opel Kadett Gsi 16V) a 30"05; 16. Gasperin (Fiat Ritmo 130) a 42"87 (tutti gli altri su Opel Astra Gsi 16V).

**Classe 2500:** 1. Gatto (Bmw M3) in 4'39"21; 2. Schweigkofler a 2"14; 3. Giobbi (Bmw M3) a 4"98; 4. Finotello a 5"09; 5. Bonvecchio a 8"06; 6. Deleo a 8"24; 7. Bez a 9"01; 8. «Eva» a 10"63; 9. Sartori a 10"89; 10. Mezzavilla a 11"03; 11. Peluchetti a 13"93; 12. Bagnara (Fiat Uno Turbo) a 21"60; 13. Faresin (Fiat Uno Turbo) a 29"35; 14. Sandrini a 43"31; 15. Pasquale a 44"57 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. «Susy» in 4'13"22; 2. Santus a 8"22; 3. Pertegato (Ford Sierra Cosworth) a 26"83; 4. Tormen a 30"40; 5. Fusaro (Lancia Delta 16V) a 31"65; 6. Ravelli (Ford Sierra Cosworth) a 36"04; 7. Tentonello (Lancia Delta Hf) a 38"53 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

## GRUPPO A

**Classe 1300:** 1. Pieraccini in 4'59"46; 2. Mittersteiner (Vw Polo Gt) a 2"82; 3. Turrin (Vw Polo Gt) a 9"68; 4. Cestaro a 15"25; 5. Togn (Suzuki Swift 16V) a 20"32; 6. Corso a 27"32; 7. Viel a 31"14; 8. Nerini a 33"78; 9. Danila Zanchetta a 1'14"75 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1400:** 1. Rocco (Fiat Uno 70S) in

5'08"53; 2. Tomasi (Fiat Uno 70 Sx) a 3"03; 3. Cecchin (Fiat Uno 70) a 17"83; 4. Schullian (Fiat Uno 70S) a 21"74; 5. Tosini (Fiat Uno 70) a 24"48.

**Classe 1600:** 1. Armellini in 4'48"93; 2. Finiguerra (Toyota Corolla) a 3"67; 3. Broggio a 10"04; 4. Gilli a 11"14; 5. Saviane (Opel Corsa Gsi) a 11"98; 6. Costa a 14"19; 7. Manfroi a 20"39; 8. Piccin a 20"76; 9. Collavo a 29"96; 10. Donati a 38"05; 11. Centegee (Peugeot 205 Gti) a 40"25; 12. Azzalini a 1'01"62 (tutti gli altri su Alfa 33).

**Classe 2000:** 1. Nerini in 4'44"14; 2. «Brik» (Peugeot 309 Gti 16V) a 3"34; 3. Poponi (Vw Golf Gti 16V) a 3"79; 4. De Nale (Vw Golf Gti) a 6"70; 5. De Mori a 9"24; 6. Tschager (Vw Golf Gti) a 9"58; 7. Dalla Cà (Renault Clio 16V) a 17"27; 8. Tosetto a 17"68; 9. De Pellegrini (Vw Scirocco) a 31"36; 10. Fiabane (Opel Manta Gte) a 1'11"63 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

**Classe 2500:** 1. Bisinelli in 4'15"11; 2. Odorizzi a 9"84; 3. D'Abbramo a 20"84; 4. Zarpellon a 22"46; 5. Messetti (Renault 5 Gt Turbo) a 45"18; 6. Cescato (Fiat Uno Turbo) a 52"48; 7. Prade (Fiat Uno Turbo) a 54"31 (tutti gli altri su Bmw M3).

**Classe oltre 2500:** 1. Cappellari (Lancia Delta Hf) in 4'15"21; 2. Bosco (Ford Escort Cosworth) a 15"23; 3. Gecheche a

22"50; 4. «Principino» (Ford Sierra Cosworth) a 33"14; 5. D'Abbramo a 33"58; 6. Maniero (Ford Escort Cosworth) a 35"57; 7. Bee (Lancia Delta Hf) a 37"23; 8. Pfeifer a 45"74; 9. Ragazzi (Opel Omega 24V) a 47"47; 10. Facca (Ford Sierra Cosworth) a 51"72; 11. Acco a 1'01"88; 12. Candoni a 1'22"36 (tutti gli altri su Lancia Delta 16V).

## PROTOTIPI

**Classe Sporturismo:** 1. Fassina in 4'09"46; 2. «Kabibo» a 11"11; 3. Foltran (Fiat Uno Turbo) a 49"68; 4. Tellan (Alfa 75 Turbo) a 50"; 5. Casagrande (Alfa 75 Turbo) a 51"63 (tutti gli altri su Alfa 155 Gta).

**Classe 1600:** 1. Luca Sanetti in 4'25"36; 2. Guido Sanetti a 47"96. (Entrambi su Sanetti Honda).

**Classe 1300:** 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 3'55"27; 2. Danti a 5"90; 3. Castelli a 16"27; 4. Strenghetta a 31"92 (tutti gli altri su Lucchini-Alfa Romeo).

## TROFEO CINQUECENTO

1. Vielmi in 5'50"05; 2. Bacci a 51"100; 3. Bongiovanni a 4"66; 4. Spagnuolo a 4"68; 5. Maria Paola Fracassi a 5"28; 6. Barillaro a 7"24; 7. Arrigoni a 11"98; 8. Turrin a 12"95; 9. Loss a 14"67; 10. Cunial a 15"30; 11. Citeroni a 17"46; 12. Mancinelli a 20"45; 13. Giusti a 36"86.

## VELOCITÀ IN SALITA

Cefalù (Pa), 12 settembre 1993

## 26. Cefalù-Gibilmana

gara valida per le Coppe Csaì 2. Zona

## Le classifiche

**Absoluta:** 1. Iaria (Osella Pa10) 7'02"27, alla media di 106,566 km/h; 2. Ceraolo (Osella Pa9/90) 7'03"35; 3. Palazzo (Gisa) 7'09"67; 4. Bologna (Osella Pa8) 7'13"43; 5. Anelli (Osella Pa10) 7'29"06; 6. Caci (Osella Pa9) 7'40"03; 7.

## Per Cassibba il rientro è rimandato

Sono ancora vive le drammatiche immagini dell'incidente che vide coinvolto, nel luglio dello scorso anno, alla Cesana-Sestriere, il pilota siciliano Giovanni Cassibba. A più di un anno di distanza il comasano ripresosi perfettamente, aveva deciso di riprendere l'attività agonistica proprio nella salita casalinga di Cefalù. Il pilota, benché iscritto regolarmente e presente alle verifiche, dopo un attento esame del percorso alla fine non se la sentiva di prendere il via. Paura? No certamente. Unico problema era rappresentato dalle asperità del percorso che avrebbero potuto, in qualche maniera, creare delle conseguenze alle gambe, gravemente infortunate nell'incidente di un anno fa. Quindi per Cassibba l'appuntamento con il rientro in gara è per il momento rimandato.

■ **TROFEO.** Al vincitore della Cafalù-Gibilmanna, Antonio Iaria, gli organizzatori hanno consegnato un artistico trofeo, intitolato alla memoria di Angelo Giliberti (scomparso nei primi giorni d'agosto), che della gara cefaludese fu uno degli ideatori.

■ **SQUALIFICHE.** A Cefalù i primi quattro piloti del Gruppo N classe 1300, nell'ordine: Pizzo, Nuccio, Cicero e Lo Bosco, sono stati tolti di classifica a fine gara, dopo il reclamo presentato dal quinto classificato, Candore, passato al primo posto. Le 205 Rally di Pizzo e Nuccio sono state trovate irregolari nella mascherina del radiatore, mentre quelle di Cicero e Lo Bosco (verificate d'ufficio) nell'impianto di alimentazione.

■ **PAGANUCCI.** Nonostante sia stata sviluppata esclusivamente in gara e non con costosi test privati, la nuova Sport Prc di Giovanni Paganucci ha già raggiunto una buona messa a punto per quel che riguarda il complesso telaio-aerodinamica esterna, molto sofisticata e caratterizzata da uno scivolo posteriore lunghissimo. Lontano dal rendimento ottimale è invece il propulsore Bmw V6 profondamente rivisto da Armadori che «respira» male, tanto che a Civitavecchia, l'airscope è stato chiuso e sono stati praticati dei fori direttamente sul cofano in corrispondenza dei tromboncini d'aspirazione.

**Il cagliaritano Marco Satta, a fianco, con una gara magistrale è riuscito a tenere alle spalle, anche se di appena un secondo, Ezio Baribbi. Il pilota bresciano, in basso, dopo aver segnato il miglior tempo nelle prove, in gara non ha saputo ripetersi. Nel rally città di Livorno il pilota pratese Rosati, nell'altra pagina al centro, alla guida di una Delta Hf della Art vincendo ha conquistato anche il titolo di campione di 5. zona. Terzo assoluto Bertolini, nell'altra pagina in basso. Il pilota della Città di Castelfranco è risultato anche primo nel Gruppo N**



BIONDO

SALITA □ BARIBBI SI ARRENDE AL CAGLIARITANO

## Le cure termali rigenerano Satta

CIVITAVECCHIA — I tempi delle prove dell'8. Civitavecchia-Terme Traiane sembravano annunciare lo stesso risultato finale della scorsa edizione, con Baribbi davanti a Satta. Invece quest'anno Marco Satta ha disputato una gara straordinaria, risultando il più veloce in entrambe le manche: soprattutto nella prima il pilota di Nuxis, in provincia di Cagliari, ha tenuto a quasi un secondo di distanza Ezio Baribbi, vantaggio che al termine si è rivelato determinante. Alle spalle del bresciano, Antonio Ritacca e Nappi, quindi un opaco «Ricky» che ha migliorato il cronometrico ma non la posizione '92. Per gli Scolari, con Domenico 6., Emilio 10. e terzo di classe, Carlo ritirato per la rottura di un giunto. Soddissfattissimo Giuliano Peroni, sia per il figlio Stefano terzo in Gr. N 1300, sia per l'ottima prestazione personale che lo ha portato all'8. posto assoluto e al suc-

cesso tra i Prototipi Nazionali. Avrebbe potuto seriamente insidiarlo Eugenio Bottoni, ma il portacolori del Gruppo Piloti Civitavecchia è uscito rovinosamente nella seconda manche distruggendo la sua Osella Pa16. Positivo il ritorno all'attività agonistica di Giammaria, femo da un anno, 14. in classifica generale con l'Hydra gestita da Cipriani. In Gruppo N bella affermazione di Gianni Urbani con la Delta Integrale: era dai tempi delle A112 che non correva su questo tracciato. Davvero avvincente la lotta per il primato nella Gr. N 2500 con i primi tre raccolti in 3"81, ma dietro i numeri puri e semplici si na-

scondono un Ennio Marcello Donato che, al debutto laziale, per provare è giunto sul percorso cinque giorni prima della gara, un Pelorosso che scivola incredibilmente da una curva all'altra e un Piccioni meno spettacolare ma sempre competitivo. Vittorie di classe per Palma, di un soffio davanti a Lauria, di Lioiacono e di Saldi. Come ormai accade da troppo tempo il Gruppo A, con soli 11 concorrenti, compresa la Cinquecento di Trinchieri, non ha offerto grandi emozioni. Dominio incontrastato di Jacoangeli con la Bmw M3, seguito da Angelo Iacovella e da «Giuseppe» con le Alfa 75.

Enrico Azzini

### VELOCITÀ IN SALITA

Civitavecchia, 12 settembre 1993

#### 8. Civitavecchia-Terme

Traiane  
gara valida per la Coppa Csaì 2. zona

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Satta (Osella Pa9/90-Bmw) in 4'19"83 alla media di 138,55 kmh; 2. Baribbi (Osella Pa9/90-Bmw) a 1"24; 3. Ritacca (Osella Pa9/90-Bmw) a 3"24; 4. Nappi (Osella-Bmw) a 4"79; 5. «Ricky» (Osella-Bmw) a 9"38; 6. Paganucci (Prc) a 18"73; 7. Scolà D. (Osella-Bmw) a 23"84; 8. Peroni (Bogani) a 30"45; 9. Giorio (Lucchini) a 34"10; 10. Scolà E. (Prc) a 34"89.

#### GRUPPO N

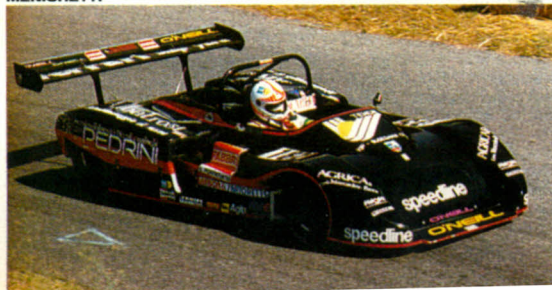
**Classe 1300:** 1. Palma in 5'48"52 alla media di 103,29 kmh; 2. Lauria a 56 centesimi; 3. Peroni S. a 3"60; 4. Chiocciola a 4"86; 5. La Canna a 5"99; 6. Torbi a 6"86; 7. Santacruz a 10"09; 8. Armuzzi a 11"16; 9. Angellini a 11"72; 10. De Angelis a 15"00; 11. Rossi a 28"00; 12. Pepi a 44"70 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Lioiacono in 5'50"52 alla media di 102,70 kmh; 2. De Dominicis (Opel Corsa Gsi) a 5"34; 3. Nuti a 7"02; 4. De Felici a 20"68; 5. Marino a 31"51; 6. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) a 45"18 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. Saldi in 5'38"91 alla media di 106,22 kmh; 2. Gallo a 5"22; 3. Bennati (Fiat Ritmo 130) a 11"08; 4. Chiavaroli a 16"35; 5. Buttarelli (Peugeot 309 16v) a 23"46; 6. Di Fulvio a 30"02; 7. Verralli (Ford Escort Rs) a 32"15; 8. Shaft (Fiat Tipo 16v) a 45"92 (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi).

**Classe 2500:** 1. Donato in 5'31"71 alla

MENICHETTI



RALLY 1. SERIE □ LIVORNO INCORONA ROSATI

# Città in festa per il pratese

LIVORNO — Chi si aspettava il duello Guerrini-Rosati è tornato a casa deluso. Troppo superiore il pilota pratese, altrettanto superiore il mezzo che ha portato in gara: una Delta Hf ex Liatti con i colori della Art. Sugli asfatti storici della provincia labronico, che furono della Liburna, il portacolori del Team '86 ha sbaragliato il campo vincendo la 17. edizione del rally Città di Livorno e aggiudicandosi con due gare di anticipo anche la Coppa Italia 5. Zona. Nicola Guerrini, che evidentemente non adora le tenebre, dopo quattro prove delle dieci in programma (tutte vinte da Rosati) aveva già alzato bandiera bianca. E alle prime lu-

ci dell'alba la sua Lancia Delta 16v era già sul carrello accompagnata da tanta delusione. Anche in Gruppo N l'annunciato duello tra i due big della classifica di zona è andato a farsi friggere. Complice la Ford Escort di Bini che a metà della seconda Ps lo ha lasciato a piedi permettendo al pratese Guarducci (Ford Sierra Cosworth) di amministrare saggiamente la gara e di mettere così una seria ipoteca sul titolo. Per l'assoluta fuori Fidanza e fuori Di Lella a causa dell'alternatore della sua Ford Sierra, a giocarsi la piazza d'onore sono stati Giuseppe Bertolini (alla guida di una Delta Hf della Città di Castelfranco) e Claudio Mac-

chi (Peugeot 309 Gti 16v). A spuntarla è stato quest'ultimo che ancora una volta si è reso autore di una gara sorprendente. Per Bertolini impegnato quest'anno nel Trofeo Tradizione Terra, terzo posto assoluto e vittoria tra le vetture di produzione. Bene hanno fatto anche il locale Mecarelli (Opel Astra Gsi 16v), Falleri (Bmw M3) e soprattutto Fabrizio Pucci tornato alla guida di una... strettamente di serie e Peugeot 309 Gti 16v. Il driver pisoiense, vincitore dell'ultimo Rally dell'Impruneta, ha dimostrato di saper tenere il passo dei migliori anche con vetture nettamente in debito di cavalli (nella gara fiorentina aveva vinto con una vec-

chia Delta 8v) e tutti si chiedono che cosa potrebbe fare se avesse tra le mani un «bolide» da assoluto.

Luciano Olivari

## RALLY 1. SERIE

Livorno, 12 settembre 1993

### 17. rally città di Livorno

gara valida per la Coppa Italia 5. zona

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Rosati-Becherucci (Lancia Delta Hf) 1.12'42"; 2. Macchi-Scarselli (Peugeot 309 Gti 16v) a 1'57"; 3. Bertolini-Tumaini (Lancia Delta Hf) a 2'51"; 4. Mecarelli-Barellini (Opel Astra Gsi 16v) a 3'27"; 5. Falleri-Balderi (Bmw M3) a 3'49"; 6. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 4'13"; 7. Pucci F-Pioli (Peugeot 309 Gti 16v) a 5'09"; 8. Visconti-Quarantani (Peugeot 205 Gti) a 5'12"; 9. Gonzo-Poini (Opel Corsa Gsi) a 5'22"; 10. Di Lella-Simi (Fiat Ritmo 130) a 5'36"

#### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Gaddini-Castiglioni in 1.20'34"; 2. Nacchi-Carmignani a 16"; 3. Pusceddu-Arciari a 1'02"; 4. Lupi-Andreini a 1'17"; 5. Stradi-Albertini a 1'47"; 6. Bichielli-Coluccini a 2'01"; 7. Villa-Brendani a 3'43" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Paperini-Tintorini in 1.21'44"; 2. Pagano-Arena a 1'05"; 3. Fregoli-Callioli a 2'51"; 4. Vitarelli-Massa a 4'18" (tutti su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. F. Pucci-Pioli in 1.17'51"; 2. Cioni-Cioni (Renault Clio 16v) a 1'16"; 3. Bahrabadi-Bahrabadi a 3'21"; 4. Bizzarri-Dongarrà a 3'26"; 5. Sgado-Della Meggesa (Opel Kadett Gsi 16v) a 4'47"; 6. Ferrari-Lazzeri a 5'35" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16v).

**Classe 2500:** 1. L. Pucci-Ferretti in 1.19'24"; 2. Torrente-Cammilli a 1'23"; 3. Maccioni-Borellini a 2'04"; 4. Giulianetti-Catta a 6'31" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Bertolini-Tumaini (Lancia Delta Hf) in 1.15'33"; 2. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 1'22"; 3. Berti-Baldi (Lancia Delta Hf) a 8'07"; 4. Barsotti-Bernardini (Lancia Delta 16v) a 9'08".

#### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Grossi-Pasquali (Citroën Ax Sport) in 1.21'41"; 2. Topazzini-Kraft a 1'04"; 3. Fontani-Spelti a 1'38"; 4. Ceccarini-Floris a 5'12"; 5. Gioli-Piccione (Fiat Cinquecento) a 5'49"; 6. Vacca-Ulivieri a 6'44"; 7. Salvucci-Rossini a 10'27"; 8. Bagagli-Balducci a 13'12" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Visconti-Quarantani (Peugeot 205 Gti) in 1.17'54"; 2. Gonzo-Poini a 10"; 3. Boria-Martinelli a 2'58"; 4. Livoran-Randi a 6'24" (gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Macchi-Scarselli in 1.14'39"; 2. Mecarelli-Barellini (Opel Astra Gsi 16v) a 1'30"; 3. Di Lella-Simi (Fiat Ritmo 130) a 3'39"; 4. De Bellis-Caroti a 4'13"; 5. Benini-Liberato (Vw Golf Gti 16v) a 5'27"; 6. Cianti-Prandi (Opel Astra Gsi) a 5'31"; 7. Giovannetti-Bassani a 6'39" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16v).

**Classe 2500:** 1. Falleri-Balderi (Bmw M3) in 1.16'31"; 2. Cavallini-Morganti (Renault 5 Gt Turbo) a 7"; 3. Ferradini-Menichini (Fiat Uno Turbo) a 10'44".

**Classe oltre 2500:** 1. Rosati-Becherucci (Lancia Delta Hf) in 1.12'42".



media di 108,52 kmh; 2. Pelorosso a 1'23; 3. Piccioni a 3'81; 4. Perrotta a 12'80; 5. Panfilì a 39'13 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Urbani (Lancia Delta 16v) in 5'29'81 alla media di 109,15 kmh; 2. Azzolini (Lancia Delta 16v) a 11'75; 3. Lancioni (Ford Escort Rs Turbo) a 12'01; 4. Alicata (Ford Sierra Cosworth) a 33'29.

#### GRUPPO A

**Classe 1300:** 1. Fogliani in 5'43'30 alla media di 104,86 kmh; 2. Laudato a 5'69; 3. Grifoni a 7'74; 4. Martino a 27'90; 5. Trinchieri (Fiat 500) a 1'19'82 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Martinetti (Peugeot 205 Gti) in 6'03'01 alla media di 99,170 kmh.

**Classe 2000:** 1. Mastronicola (Peugeot 205 Gti) in 6'04'36 alla media di 98,803 kmh.

**Classe 2500:** 1. Jacoangeli (Bmw M3) in 5'11'18 alla media di 115,68 kmh.

**Classe oltre 2500:** 1. Jacovella (Alfa Romeo 75) in 5'25'91 alla media di 110,45 kmh; 2. «Giuseppe» (Alfa Romeo 75) a 3'21; 3. Perini (Lancia Delta 16v) a 1'32'13.

#### SPORT

**Classe 1300:** 1. Fanti (Ams) in 5'36'49 alla media di 106,98 kmh.

**Classe 1600:** 1. Rampini (Osella Pa10) in 4'57'40 alla media di 121,04 kmh.

**Classe 2000:** 1. Satta in 4'19'83 alla media di 138,55 kmh; 2. Baribbi a 1'24; 3. Ritacca a 3'24; 4. Nucera a 40'61 (tutti su Osella Pa9).

**Classe 2500:** 1. Nappi (Osella Pa9) in 4'24'62 alla media di 136,04; 2. «Ricky» (Osella Pa9) a 4'59; 3. Paganucci (Prc) a 13'94.

**Classe 3000:** 1. Scola D. (Osella) in 4'43'67 alla media di 126,90 kmh.

#### PROTOTIPI

**Classe 2500:** 1. Proietti (Bogani) in 5'00'04 alla media di 119,98 kmh; 2. «Dark» (Muccini) a 22'80; 3. Gerardi (Ermoli) a 31'53; 4. Di Nicola (Re. Bo) a 33'68.

**Classe 3000:** 1. Peroni G. (Bogani) in 4'50'28 alla media di 124,01 kmh; 2. Giorico (Lucchini) a 3'65; 3. Scola E. (Prc) a 4'44; 4. Giammaria (Hydra) a 13'38.



fotografie PHOTO4



**Grande sfida per «Bobo» al Motor Show**

«Bobo» Benazzo è raggiante sul podio di Sampeyre, il ragazzo velocissimo ma incapace a volte di concretizzare con i risultati i propri formidabili exploit, è ora diventato un «uomo». «Mi sentivo il più forte e ho voluto correre anche qui in Valvaraita per evitare di correre rischi. La 2. zona era mia al 99%, Leoni era obbligato a vincere, sperando in un mio risultato oltre il 4. posto. Quando ho sentito del suo ritiro, ho potuto correre con meno tensione, concedendomi qualche «numero» a beneficio del numeroso pubblico presente. Eppoi sono contento per Di Stefano, mi sentivo in colpa nei suoi confronti per aver danneggiato, provandola, la sua vettura da gara, la Escort Gr. A. «Pippo» ha così dovuto correre con un Gr. N, pur mantenendo l'iscrizione in Gr. A». Per la Meteco Corse la delusione per non aver conquistato la prima posizione è ben presto dimenticata e tutti gli occhi sono rivolti a Benazzo: «Bobo si è adattato benissimo alla Escort Cosworth di Bertino ed ora merita di potersi confrontare con avversari ai massimi livelli, per ora vedremo di portarlo al Motor Show per la grande sfida di fine anno tra i vincitori di zona».

**■ USCITA.** Durante il 9. Rally del Vulture l'equipaggio Aquilano-Gravina della scuderia Jagipia di Bari durante l'insidiosa prova speciale di Monticchio usciva violentemente di strada picchiando con la fiancata della Sierra Cosworth contro un muro di cemento. Fortunatamente Aquilano se la cavava solo con una lussazione al pollice della mano destra. Per ironia della sorte l'uscita di strada è avvenuta proprio a pochi metri dall'albergo in cui alloggiava Aquilano.

**■ INIZIO STENTATO.** Per i coniugi casertani Cascone-Leone il Rally del Vulture non era cominciato proprio nel migliore dei modi. La loro Lancia Delta 16v ha accusato numerosi problemi durante le prime fasi di gara, tanto da indurre l'assistenza della scuderia Jagipia a numerosi interventi. Il terzo posto assoluto guadagnato in gara ha permesso comunque di festeggiare, l'affermazione nella Coppa Italia di Zona.



RALLY 1. SERIE □ AL VALVARAITA

**Benazzo ride Gazzola... anche**

SAMPEYRE — Dopo aver ingaggiato una lotta appassionante, giocata sul filo dei secondi dalla prima all'ultima speciale, Gazzola e Beltrandi, rispettivamente 1. e 2. di questa 7. edizione del rally Valvaraita, hanno dovuto subire, almeno sul piano dei festeggiamenti, la riscossa di Di Stefano e Benazzo, 5. e 6. sul traguardo ed ambedue felicissimi, il primo per aver dimostrato, a 47 anni di essere sempre un pilota di vertice, ed il secondo per aver vinto la classifica assoluta di Coppa Italia 2. zona. Tra Gazzola e Beltrandi, invece, l'armonia si era in parte guastata alla partenza della «famigerata» 6. speciale. Unico ad aver montato le gomme intermedie proprio mentre iniziava a cadere una sottile pioggia, Gazzola tardava a prendere il via, giustificandosi con la presenza di troppo pubblico sul percorso. Sul primo passaggio al Colle di Sampeyre il pilota della Delta-Astra aveva infatti passato un brutto «quarto d'ora», evitando d'un soffio un incauto spettatore caduto proprio in mezzo alla strada al momento del suo passaggio. La cautela di Gazzola è stata probabilmente fraintesa come mera pretattica da parte di Beltrandi, che ha vivacemente protestato con la direzione gara, sostenendo che la pro-

va doveva essere annullata. Un fatto che comunque non ha influito più di tanto sul risultato finale, rimasto aperto ad ogni soluzione sino alla fine ed in cui anche Damilano, per la prima volta sulla Delta, ha dimostrato di potersi inserire con merito. Erano 137 gli equipaggi che lasciavano la pedana di Sampeyre, con Beltrandi e Gazzola che subito prendevano la testa della gara con Damilano a strettissimo contatto. Nella 4. prova si fermava Leoni, con la Sierra, l'unico che poteva ancora impensierire Benazzo per la supremazia di zona. Oltre a quella per la posizione di vertice si faceva entusiasmante anche la lotta in classe N4, con le Peugeot di Bella e Malagoli a «duellare» con le Kadett di Scattolon e Brega. Bella si fermava sulla 6. speciale; Malagoli, sulla stessa prova, faceva un «dritto» che gli costava 30" e Brega accusava problemi tecnici, per l'ottimo Scattolon giungeva quindi la soddisfazione del 7. posto assoluto finale. Nonostante gli «acuti» di Beltrandi sulle ultime due prove, Gazzola non si scomponneva più di tanto ed andava a vincere con 8" di vantaggio, Damilano era ottimo 3. con la Delta in versione 16v e Cassinis, con la Sierra era quarto.

Massimo Dellepiane

**RALLY 1. SERIE**

Sampeyre (Cn), 12 settembre 1993  
**7. rally Valvaraita**  
gara valida per la coppa Italia 2. zona

**Le classifiche**

**Absoluta:** 1. Gazzola-Brazzoli (Lancia Delta Hf) in 53'57"; 2. Beltrandi-Gerbaldo (Lancia Delta Hf) a 8"; 3. Damilano-Renna (Lancia Delta 16V) a 17"; 4. Cassinis-Necco (Ford Escort Cosworth) a 56"; 5. Di Stefano-Roberi (Ford Escort Cosworth) a 2'01"; 6. Benazzo-Bocca (Ford Escort Cosworth) a 2'18"; 7. Scattolon-Camerini (Vauxhall Astra Gsi 16v) a 3'26"; 8. Malagoli-Viel (Peugeot 405 Mi 16) a 4'04"; 9. Breganzani (Opel Kadett Gsi 16V) a 4'54"; 10. Ferreri-Saulo (Ford Escort Cosworth) a 5'50".

**GRUPPO N**

**Classe 1400:** 1. Luzzati-Mazza in 1.06'57; 2. Vigliani-Rosso a 9"; 3. Ruoch-Grande a 23"; 4. Beltramo-Baima (Peugeot 106 Xsi) a 1'16"; 5. Martini-Salvatico a 1'45"; 6. Piccato-Braida a 2'09"; 7. Vizzini-Osella a 2'50"; 8. Ceriari-Miretti a 2'53"; 9. Cretier-Spiriti (Citroën Ax Sport) a 3'31"; 10. De Andreis-Ferrero a 3'58"; 11. Insinna-Conte a 4'01"; 12. Masselli-Villanis a 4'05"; 13. Giugliere-Giraud (Peugeot Xsi) a 6'11"; 14. Giordano-Barale a 7'39"; 15. Ricci-Bianco (Peugeot 106 Xn) a 10'03"; 16. Oltracqua-Bancalari a 10'18"; 17. Medici-Davolo (Peugeot 106 Xn) a 11'48; 18. Bonardo-Bellis a 20'01" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Sordi-Sartori in 1.05'12"; 2. Boniscontro-Camino a 1"; 3. Mastrazzo-Mastrazzo a 1'01"; 4. Tessa-Tessa a 1'17"; 5. Castagnotto-Gerbaudo (Ford Fiesta Xr2i) a 2'49"; 6. Bovolenta-Givone (Peugeot 205 Gti) a 2'51"; 7. Canavosio-Perosino a 4'03"; 8. Rossi-Traverso a 4'49"; 9. Tarico-Abba a 12'19" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Lavagna-Salvatore in 1.02'44"; 2. Capelli-Nascimbene (Opel Kadett Gsi 16V) a 14"; 3. Gaviglio-Depetris (Opel Kadett Gsi 16V) a 19"; 4. Chiauero-Magliana a 27"; 5. Dufour-Leone a 1'01"; 6. Testa-Gallo (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'28"; 7. Ferri-Fraschia (Peugeot 205 Gti) a 1'52"; 8.

Siena-Poli (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'26"; 9. Riva-Prioli a 2'38"; 10. Corziato-Bonjour (Opel Kadett Gsi 16V) a 6'53"; 11. Polani-Messoriano a 11'59" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

**Classe 2500:** 1. Gottardo-Mondino in 1.04'25"; 2. Fiorano-Corazzari (Fiat Uno Turbo) a 1'01"; 3. Bonaveri-Gandolfi a 5'39"; 4. Porchione-Berrino a 17'26" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Benazzo-Bocca in 56'15"; 2. Ferreri-Saulo a 3'32"; 3. Rosso-Pomi (Lancia Delta 16V) a 4'44"; 4. Ferrero-Chiabrando (Lancia Delta 16V) a 4'52"; 5. Giordano-Casti (Ford Escort Rs) a 5'07"; 6. Bertaglia-Bollati a 17'48" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

**GRUPPO A**

**Classe 1400:** 1. Chiappero-Rivoira in 1.04'5"; 2. Vivalda-Gnech a 1'14"; 3. Visconti-Pasqualini a 1'34"; 4. Targhetta-Stira a 2'04"; 5. Bernardi-Botto (Peugeot 106 Xsi) a 2'08"; 6. Tuninetti-De Giorgis a 3'39"; 7. Sciascia-Malerba (Uno 70) a 4'26"; 8. Pollero-Pieri a 7'29"; 9. Ribet-Rostan (Uno 70) a 14'12" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Barlocco-Barchi (Alfa Romeo 33 Qw) in 1.05'24"; 2. Canevari-Murdo a 1'5"; 3. Rozio-Raviola a 1'53"; 4. Turletti-Grosso (Toyota Corolla 16V) a 2'52"; 5. Pelloso-Mezzaglia (Peugeot 205 Gti) a 3'58"; 6. Cuccurini-Sartorello a 7'15" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi 16V).

**Classe 2000:** 1. Scattolon-Camerini (Vauxhall Astra Gsi 16V) in 57'23"; 2. Malagoli-Viel (Peugeot 405 Mi 16) a 38"; 3. Breganzani (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'28"; 4. Defilippi-Mentoni (Peugeot 205 Gti) a 2'42"; 5. Boselli-Bendazzoli (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'55"; 6. Seghesio-Sobrero (Peugeot 205 Gti) a 3'12"; 7. Olivero-Trovò (Fiat Ritmo 130) a 5'44"; 8. Benedettelli-Bordese (Peugeot 309 Gti 16V) a 7'02"; 9. Piovano-Mao (Vw Golf Gti 16V) a 7'06"; 10. Vaniglia-Bergese (Opel Manta Gte) a 12'33"; 11. Baravalle-Baravalle (Peugeot 309 Gti 16V) a 12'37"; 12. Baldo-Giribuaola (Peugeot 309 Gti) a 16'32".

**Classe 2500:** 1. Parodi-Gangi in 1.03'53"; 2. Pantuso-Brancazi (Uno Turbo) a 20"; 3. Tornatore-Bessone a 33"; 4. Spagnolo-De Gaetano (Fiat Uno Turbo) a 37"; 5. Mancaruso-Di Tullio a 40"; 6. Raggio-Ballesio a 1'19" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Gazzola-Brazzoli (Lancia Delta Hf) in 53'57"; 2. Beltrandi-Gerbaldo (Lancia Delta Hf) a 8"; 3. Damilano-Renna (Lancia Delta 16V) a 17"; 4. Cassinis-Necco (Ford Sierra Cosworth) a 56"; 5. Di Stefano-Roberi (Ford Escort Cosworth) a 2'01"; 6. Bertazzoli-Pagliassotto (Lancia Delta 16V) a 14'21".

LA GARA INTERROTTA PER LUTTO

# Per Isolani vittoria triste

MELFI — L'automobilismo sportivo lucano è in lutto. Ancora una volta si è verificato quello che nessuno vorrebbe mai che si verificasse. La tragica morte del pilota locale Mauro De Simone, deceduto sul colpo per un impatto frontale con un muretto di cemento durante le fasi finali della 4. speciale di Monticchio, ha spezzato gli entusiasmi di quanti erano venuti in Basilicata per fe-

steggiare l'equipaggio vincitore della Coppa Italia di Zona. La nona edizione del Rally del Vulture, gara valida quale sesta prova a massimo coefficiente della sesta zona, si è così trasformata in un triste appuntamento che ha gettato nello sgomento e nel dolore organizzatori e concorrenti. Mauro De Simone, beniamino degli appassionati del posto, aveva cominciato la sua carriera agonistica nel '78 disputando prevalentemente gare di velocità in salita a bordo di una Simca Rally, alla guida della quale raccolse ben presto lusinghieri successi; avrebbe compiuto 45 anni nel gennaio prossimo. Secondo il referto medico dei sanitari del nosocomio di Melfi, De Simone sarebbe deceduto in seguito ad uno sfondamento toracico, riprodotto un'evidente trauma cranico con otorragia e una probabile frattura della base cranica. Al momento dell'impatto la Peugeot 205 Gti dello sfortunato pilota occupava l'11. posizione assoluta, mentre era nettamente al comando della sua Classe. Il navigatore, Gerardo Mosucca, ha riportato un lieve trauma cranico con frattura del piede sinistro. La dinamica dell'incidente non lascia dubbi: l'eccessiva andatura sostenuta dal mezzo, spremuto ben oltre il suo limite, è stata fatale. La gara, conclusasi per ovvi motivi in anticipo, alla sesta speciale rispetto alle nove in programma, ha visto vincitore l'equipaggio Isolani-D'Agnolo su Ford Sierra Cosworth della Maremma Corse seguiti rispettivamente in seconda e in terza piazza dalle Lancia Delta dei romani Perniconi-Manelli e dai coniugi Cascone-Leone vincitori matematici della Coppa Italia di Zona. Per il duo anconetano, che corre per i colori della «Lega del Filo d'Oro» di Osimo, si è trattato di un successo meritissimo conseguito con l'aggiudicazione di cinque speciali su sei disputate dopo un'emozionante duello con l'irruento Marco Perniconi, autore del miglior tem-

po nella velocissima prova di Monticchio. Nel Gruppo N il campionato è ancora tutto da giocare in casa Jagipia fra il romano Maurizio Polselli su Escort Cosworth, giunto settimo, e il foggiano Matteo Aquilano su Sierra Cosworth tolto prematuramente di scena in questa gara in seguito ad una violenta uscita di strada sulla seconda speciale. Molto positiva la prestazione dell'equipaggio D'Andrea-Ierace su Escort Cosworth che ha concluso il rally alle spalle dei coniugi campani vincendo Classe e Gruppo.

Massimo Manfredola

## RALLY 1. SERIE

Melfi (Pz), 12 settembre 1993

### 9. Rally del Vulture

gara valida per la Coppa Italia 6. zona.

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Isolani-D'Agnolo (Ford Sierra Cosworth) in 35'52"; 2. Perniconi-Manelli (Lancia Delta 16v) a 41"; 3. Cascone-Leone (Lancia Delta 16V) a 58"; 4. D'Andrea-Ierace (Ford Escort Cosworth) a 01'28"; 5. Lavecchia-Stefanelli (Ford Escort Cosworth) a 01'50"; 6. Ciardiello-Ruta (Ford Escort Cosworth) a 02'02"; 7. Polselli-Bianchi (Ford Escort Cosworth) a 02'15"; 8. Salvatore-Fredducci (Ford Escort Cosworth) a 02'45"; 9. Scolaro-Miranda (Opel Kadett Gsi) a 03'31"; 10. Gagliardini-Sacchi (Ford Escort Cosworth) a 03'52".

#### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Beggi-Di Marco (Peugeot 106) in 42'08"; 2. Marzino-Marzino (Peugeot 205 Rallye) a 33"; 3. Maggio-De Cono (Peugeot 106) a 01'18"; 4. Armillotta-Palena (Peugeot 205 Rallye) a 01'21"; 5. Zaccaro-Terrecuso (Peugeot 205 Rallye) a 01'29"; 6. Fucile-Napolitano (Peugeot 205 Rallye) a 02'22"; 7. Rizzi-Di Meo (Peugeot 205 Rallye) a 02'54"; 8. Baldonieri-Chiera (Peugeot 205 Rallye) a 06'13".

**Classe 2000:** 1. Ciraci-Saliani (Renault Clio 16V) in 40'37"; 2. Trodella-Cirignano (Peugeot 309 Gti) a 01"; 3. De Carolis-Quarantani (Opel Kadett Gsi) a 09"; 4. Rocca-Cellucci (Peugeot 309 Gti) a 37"; 5. Ippolito-Ippolito (Opel Kadett Gsi) a 01'40"; 6. Loiacono-Morgese (Opel Corsa Gsi) a 01'42"; 7. Gianfico-Aloisi (Opel Corsa Gsi) a 02'22"; 8. Accorsi-Zecchini (Opel Kadett Gsi) a 05'38".

**Classe oltre 2500:** 1. D'Andrea-Ierace (Ford Escort Cosworth) in 37'20"; 2. Lavecchia-Stefanelli (Ford Escort Cosworth) a 22"; 3. Ciardiello-Ruta (Ford Escort Cosworth) a 34"; 4. Polselli-Bianchi (Ford Escort Cosworth) a 47"; 5. Salvatore-Fredducci (Ford Escort Cosworth) a 01'17"; 6. Gagliardini-Sacchi (Ford Escort Cosworth) a 02'24"; 7. La Rocca-Conte (Lancia Delta 16V) a 03'06".

#### GRUPPO A

**Classe 2500:** Scolaro-Miranda (Opel Kadett Gsi) in 39'23"; 2. Mollica-Di Luciano (Fiat Uno Turbo) a 02'48".

**Classe oltre 2500:** 1. Isolani-D'Agnolo (Ford Sierra Cosworth) in 35'52"; 2. Perniconi-Manelli (Lancia Delta 16V) a 41"; 3. Cascone-Leone (Lancia Delta 16V) a 58".



foto: PHOTOF4



Gazzola, in alto a sinistra, alla fine è riuscito a spuntarla di appena otto secondi su Beltrandi nel rally Valvaraita. Pur giungendo sesto assoluto Benazzo, sotto, ha conquistato il titolo in 2. zona. Vittorie tristi quelle di Isolani, sopra, e Cascone, in alto, al rally del Vulture. La gara è stata funestata dall'incidente mortale di De Simone. All'arrivo, dopo sei speciali, non ci sono stati festeggiamenti né per il primo assoluto Isolani, né tanto meno per l'appena laureato campione di 6. zona Cascone



## Cinquecento: così le zone negli slalom

Ormai giunti quasi al finale di stagione vediamo di chiarire le classifiche delle varie zone, per quanto riguarda gli slalom, riguardanti il Trofeo Cinquecento. Ricordiamo che negli slalom a differenza della Coppa Italia Rally, le zone sono quattro.

### TROFEO CINQUECENTO SLALOM

1. zona (dopo 8 gare)	
1. <b>Filippi</b>	p. 33
2. <b>Cesari</b>	28
3. <b>Giordano</b>	27
4. <b>Villani</b>	18
5. <b>Fissore</b>	16

2. zona (dopo 4 gare)	
1. <b>Suagher</b>	p. 26
2. <b>Filippi</b>	18
3. <b>Radici</b>	6
4. <b>Assirati</b>	4
5. <b>Sandroni</b>	3

3. zona (dopo 5 gare)	
1. <b>Villani</b>	p. 24
2. <b>Filippi</b>	9
3. <b>Sandroni</b>	6

4. zona (dopo 8 gare)	
1. <b>Tortora</b>	p. 54
2. <b>De Luca</b>	29
3. <b>Calce</b>	24
4. <b>Langella</b>	19
5. <b>Proto</b>	12
<b>Alastra</b>	12

■ **SFIDA MANCATA.** Poteva essere una bella lotta fra i due portacolori della Sport e Motori, Franco Lasia e Erberto Rossi, per la conquista della 9. edizione dello Slalom Gello-Sarripoli, Rossi però non si è presentato alla partenza a causa delle non perfette condizioni fisiche «Mi dispiace — commenta Lasia — per l'assenza di Rossi: ho fatto questa lunga trasferta proprio per confrontarmi ancora una volta con lui. Dopo averlo battuto sulle sue strade poteva essere l'occasione per una verifica sul potenziale della mia vettura e magari per una rivincita di Erberto. Comunque ci tenevo molto a questa gara, specialmente in memoria del mio amico Guido Desideri. I preparatori De Carolis per la parte meccanica e la Mp di Prato per il telaio hanno lavorato molto bene e sicuramente potremmo ancora migliorare».

SLALOM □ ROSSI INFORTUNATO DA' FORFAIT

# Lasia si riscatta in terra toscana

**GELLO** — Il settimo sigillo stagionale Franco Lasia lo ha conquistato in continente e precisamente in Toscana in occasione della nona edizione dello Slalom Gello-Sarripoli. Lontano dalla sua Sardegna ormai già assoggettata al suo... volere. Il pilota della Sport e Motori, aveva già vinto uno slalom in Liguria battendo il compagno di squadra, Erberto Rossi, proprio sulle sue strade, e quindi c'era attesa nel pistoiese per vedere la rivincita fra questi due spettacolari piloti. Purtroppo Erberto Rossi non ha potuto prendere parte alla gara a causa di un fastidioso dolore muscolare ad un avambraccio che gli impediva di guidare con la necessaria precisione la sua vettura, così Lasia non ha avuto rivali e se nella prima salita era quasi demotivato, realizzando un sufficiente miglior tempo, nella seconda ha dato dimostrazione delle sue ottime doti velocistiche. L'interesse quindi si è rivolto alla lotta per le restanti posizioni del podio fra Marco Giani e Claudio Nerini entrambi su Fiat X1/9, distaccati di quasi un secondo dopo la prima manche: quindi tutto si decideva sulla seconda salita, che risultava a favore di Giani, rientrato alle gare dopo una lunga pausa, mentre Nerini si è dovuto accontentare della terza posizione. Alle loro spalle, e vincitore fra i gruppi Prototipi con una sola manche, la piccola ma potentissima Fiat 126 Turbo di Enrico Denti. Giovanni Draghetti dopo una prima manche sotto tono, si è completamente riscattato conquistando con autorità la vittoria in Gr. A. Fra le vetture di serie invece Roberto Orioli non ha avuto rivali imponendosi in entrambe le salite. Molto buona anche la prova di Giuseppe Disperati, che con la quarta posizione nel Gr. Speciale e la settima assoluta, ha dimostrato che forse non è ancora giunto il momento di mettere in pensione le gloriose A112.

Giannandrea Cherubini

## SLALOM

Gello (Pt), 12 settembre 1993

**9. Slalom Gello-Sarripoli**  
gara valevole per la Coppa Csaì 3. zona

### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Lasia (Mp 2000) p 15424; 2. Giani (Fiat X 1/9) 163.83; 3. Nerini (Fiat X 1/9) 164.81; 4. Denti (Fiat 126 Turbo) 165.64; 5. Villani (Fiat X1/9) 167.05; 6. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 168.50; 7. Disperati (A112) 170.45; 8. Orioli (Renault 5 Gt Turbo) 171.79; 9. Alessandrini (Peugeot 309 Gti) 174.65; 10. Farruggio (Ford Escort Cosworth) 174.84.

### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Mariani 184.14; 2. Franceschi 185.88; 3. M. Cappellini 189.32; 4. Olivari p. 199.53; 5. Cozzi p. 205.94 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Patrone.

**Classe 2000:** 1. Mariani 179.99.

**Classe oltre 2000:** 1. Orioli 171.79; 2. Farruggio (Ford Escort Cosworth) 174.84; 3. Simonetti 183.36 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Francica 179.57; 2. Landi (Opel Corsa Gsi) 181.60; 3. Gai 183.81; 4. Ilari 184.94; 5. Tiezzi 193.866 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe oltre 1600:** 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 168.50; 2. Alessandrini (Peugeot 309 Gti) 174.66.

## GRUPPO SPECIALE

**Classe A112:** 1. Mani 186.93; 2. Bertinelli 187.54; 3. Procopi 195.04.

**Classe 700:** 1. 1. D'Anna (Fiat 500-700) 194.62; 2. Pacini (Fiat 126/700) 204.10.

**Classe 1000:** 1. Fontanini (A112) 194.62; 2. Pacini Fiat (126/700)

**Classe 1150:** 1. Disperati 170.45; 2. Mannari 178.68; 3. Baldi 181.23; 4. Fredianelli 182.02. 5. Pulvirenti 182.82; 6. Poggetti 187.16; 7. Lippi (Fiat 127) 187.95; 8. Lucchesi 190.15; 9. Perondi (A112); 10. Retaggio (Fiat Uno 60) 194.14; 11. Bacchiesa 198.76; 12. Barsali (Fiat 127 Sport) 204.83.

**Classe 1300:** 1. Nerini (Fiat X 1/9) 164.81; 2. Puci (Fiat X 1-9) 179.26; 3. Rigoni 187.35; 4. Biagioni (Fiat X 1/9) 192.65; 5. Pierantoni 193.89; 6. Tremonti 195.61; 7. Manente 202.98 (tutti gli altri su Simca Rally 2).

**Classe 1600:** 1. Giani 163.83; 2. Villani 167.05; 3. Breschi (Fiat Ritmo 105) 176.35 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

**Classe 2000:** 1. Vaccaggio (Ford Escort Rs) 217.38

## GRUPPO PROTOTIPI

**Classe 1600.** 1. Denti (Fiat 126-Turbo) 165.64.

**Classe 2000:** 1. Paoli (Fiat 126-Boxer) 181.23.

## GRUPPO SPORT PROTOTIPI

**Classe unica:** Lasia (Mp 2000) 154.74.

ANCORA UN SUCCESSO IN CALABRIA

# Puglisi eroe oltre lo Stretto

**MONTEBELLO IONICO** — Michele Puglisi, pilota di punta della scuderia Condor Corse di Catania, ha vinto con grinta la 2. edizione dello Slalom di Montebello. Un successo, quello del driver etneo, che assume valore, visto anche il lotto degli antagonisti diretti. Barbaccia, Paffumi, Pulvirenti e Pranno, abituati a lottare per l'assoluto, con mezzi sempre a punto e di notevole potenza. Niente da fare, purtroppo per loro. Dietro la numerosa muta della Fiat X1/9, spunta la stagionata Opel Kadett Gte di Giuseppe Troia, che ha agguantato il settimo posto assoluto, davanti ad uno scatenato Mario Mucci (Fiat Ritmo), vincitore della classe 2000 del Gruppo A. Solita battaglia nelle varie classi, con vittorie di Antonio Priolo nella 1300 del Gruppo N, di Romeo e Battista Serpa nelle classi superiori dello stesso gruppo. Da segnalare la brillante prova di Luigino Germanò, alla sua seconda gara, ed alla sua

seconda vittoria. Il giovanissimo pilota, ha messo in fila vetture e piloti più quotati.

Filippo Diano

## SLALOM

Montebello (Rc), 12 settembre 1993

**2. Trofeo città di Montebello**  
gara nazionale

### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Puglisi (Fiat X 1/9) 158,09; 2. Barbaccia (Fiat X 1/9) 159,44; 3. Paffumi (Fiat X 1/9) 200,61; 4. Pulvirenti (Fiat X 1/9) 200,91; 5. Dragone (Fiat X 1/9) 201,09; 6. Pranno (Fiat X 1/9) 201,20; 7. Troia (Opel Kadett Gte) 203,71; 8. Mucci (Fiat Ritmo 130) 204,88; 9. Suraci (Fiat X 1/9) 206,06; 10. Evola (Fiat X 1/9) 206,14.

### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Priolo 212,03; 2. Trapani 214,93; 3. Scordo 216,87; 4. Battaglia 226,97 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Romeo 213,38; 2. Germanò 215,81; 3. Porfida 216,55; 4. Crisallì 217,42; 5. Azzarà 221,94 (tutti su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. Serpa (Peugeot 309 16V) 210,69; 2. Priolo (Peugeot 309 16V) 212,00; 3. Frascati (Peugeot 309 16V) 213,51; 4. Scibilla (Peugeot 205 Gti) 214,58; 5. Caruso (Fiat Ritmo 130) 217,63; 6. Giordano (Fiat Ritmo 130) 217,71.

**Classe oltre 2000:** 1. Germanò (Renault 5 Gt Turbo) 211,19; 2. Siracusa (Lancia

Delta 16V) 212,61; 3. Zoccoli (Lancia Delta 16V) 233,06.

### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Calarco (Fiat Uno) 214,85; 2. Graniti (Alfa 33) 215,18.  
**Classe oltre 1600:** 1. Mucci (Fiat Ritmo 130) 204,88; 2. Fotia (Renault 5 Gt Turbo) 211,12.

**Classe A 112:** 1. Cannata 224,81; 2. «Fabiola» 227,98.

### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Aricò (Fiat 500) 227,54  
**Classe 1000:** Di Dio (Fiat 127) 211,81; 2. Cardillo (A112) 212,96; 3. Margareci (Fiat Panda) 214,10; 4. Freno (Fiat 127) 221,27; 5. Furnari (Fiat 127) 226,60; 6. Freno Francesco (Fiat 127) 230,98.

**Classe 1150:** 1. Munafò (Fiat 127) 206,47; 2. Cannavò (A112) 208,25; 3. Suraci (Fiat 127) 208,36; 4. Bruzese (Fiat 127) 211,68; 5. De Nisi (Fiat Uno) 226,32.

**Classe 1300:** 1. Castro (Fiat X 1/9) 206,40; 2. Barillà (Fiat 128) 215,95.

**Classe 1600:** Paffumi (Fiat X 1/9) 200,61; 2. Pulvirenti (Fiat X 1/9) 200,91; 3. Suraci (Fiat X 1/9) 206,06; 4. Evola (Fiat X 1/9).

**Classe 2000:** 1. Dragone (Fiat X 1/9) 201,09; 2. Piria (Vw Golf) 207,12; 3. Paladino (Lancia Beta Montecarlo) 215,50; 4. Loddò (Fiat Ritmo 130).

**Classe 2500:** 1. Troia (Opel Kadett Gte) 203,71; 2. Fallara (Renault) 212,14.

### PROTOTIPI

**Classe 1600:** Barbaccia (Fiat X 1/9) 159,44.

**Classe 2000:** 1. Puglisi 158,09; 2. Pranno 201,20; 3. Fruscillo 210,46 (tutti su Fiat X 1/9).



IN QUARANTAQUATTRO AL VIA

# Catapano sul Cilento

**OGLIASTRO CILENTO** — Ancora una vittoria per Salvatore Catapano, che si è imposto nel 6. Trofeo Cilento, terz'ultimo appuntamento della Coppa Csai 5. zona, organizzato dall'Automobile Club Salerno sulla statale che da Agropoli sale ad Ogliastro Cilento. Al via quarantaquattro concorrenti. Il giovane pilota di S. Giuseppe Vesuviano, alla guida del prototipo Abarth X 1/9-2000 è sveltato dopo una lotta a quattro con gli abituali avversari. Camillo Bandino, quantomai coriaceo con la sua X 1/9 1600; Vittorio Insigne, anch'egli su X 1/9-1600 e Luigi Vinaccia, anche oggi in grande recupero nella seconda frazione di gara con l'Abarth X 1/9 prototipo, tutti racchiusi in soli 2"13. Per Catapano le insidie più decise sono venute da Bandino ed Insigne, che lo precedevano al termine della prima manche. Alle spalle del quartetto che ha animato la gara, troviamo Gaetano Bruno su Fiat 850 coupè-Ford Cosworth, che ha preceduto Michele Ambrosio, al rientro con una X 1/9 1600 ancora bisognosa di messa a punto. In Gruppo N la lotta è stata tra Maurizio Angrisani e Giuliano Paolino, finito a 1"34, entrambi su Renault 5 Gt Turbo con il napoletano Luigi

Russo su Peugeot 205 Gti che si è aggiudicato automaticamente la Coppa Peugeot. Tra i tre si è inserito, nella classifica assoluta, un brillante Carmine Franzese, vincitore nel Gruppo A con la Peugeot 205 Rallye. Ritorno alla vittoria per Antonio Masullo nella gara del Trofeo Fiat Cinquecento, davanti a Gaetano Calce e Carmine Senatore.

Rosario Moselli

## SLALOM

Ogliastro Cilento (Sa), 12 settembre 1993

### 6. Trofeo Cilento

gara valida per la Coppa Csai 5. zona.

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Catapano (Abarth X1/9-2000) 169,24; 2. Bandino (Fiat X1/9-1600) 169,84; 3. Insigne (Fiat X1/9-1600) 170,13; 4. Vinaccia (Abarth X1/9-2000) 171,37; 5. Bruno (Fiat 850 coupè Cosworth) 174,35; 6. Ambrosio (Fiat X1/9-1600) 180,27; 7. Angrisani (Renault 5 Gt Turbo) 184,01; 8. Paolino (Renault 5 Gt Turbo) 185,35; 9. Franzese (Peugeot 205 Rallye) 185,71; 10. Russo L. (Peugeot 205 Gti) 187,90.

#### GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Russo L. 187,90; 2. Miccio 188,16; 3. Esposito C. 188,20; 4. Urli (Peugeot 309 Gti16) 196,86; 5. Aprea 202,97 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe oltre 2000:** 1. Angrisani 184,01; 2. Paolino 185,35; 3. Autorino 240,72 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

#### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Franzese 185,71; 2. Novello 188,17; 3. Callendo (Opel Corsa Sr) 205,20; 4. Cutolo A. 212,95 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe oltre 1600:** 1. Langella (Peugeot 205 Gti) 188,72; 2. Russo T. (Peugeot 205 Gti) 192,28; 3. Eldinno (Renault 5 Gt Turbo) 196,86; 4. Siano (Renault 5 Gt Turbo) 199,03; 5. Paolino (Opel Kadett Gsi) 216,90.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe A112:** 1. Manzo 203,14.  
**Classe 700:** 1. Esposito A. (Fiat 126) 189,31; 2. Pisacane (Fiat 500) 205,87; 3. Durante (Fiat 126 210,59; 4. Coppola V. (Fiat 500) 222,79.

**Classe 1000:** 1. Maresca (A112) 210,04; 2. Cutolo V. (Fiat Panda) 210,96.

**Classe 1150:** 1. Laudato 189,77; 2. Ammendola 194,06 (entrambi su Fiat 127).

**Classe 1300:** 1. Cerbo 187,94; 2. Attanasio 190,62 (entrambi su Fiat X1/9).

**Classe 1600:** 1. Bandino 169,84; 2. Insigne 170,13; 3. Ambrosio 180,27 (tutti su Fiat X1/9).

**Classe oltre 2000:** 1. Gallina (Renault 5 Gt Turbo) 205,26.

#### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Coppola F. (Autobianchi Y10) 194,64.

**Classe 2000:** 1. Catapano (Abarth X1/9) 169,24; 2. Vinaccia (Abarth X1/9) 171,37; 3. Bruno (Fiat 850 coupè-Ford Cosworth) 174,35; 4. Senatore G. (Fiat X1/9) 203,10.

#### TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Masullo 204,16; 2. Calce 205,58; 3. Senatore C. 209,70; 4. Pagano 209,89.



fotografie ZINI



GALLA'



**Franco Lasia è sbarcato in Toscana con l'intenzione di sfidare nuovamente Erberto Rossi. Il genovese invece ha dato forfait e per il sardo, in alto, non c'è stato altro da fare che vincere. Fino a poche curve dal termine Villani, al centro, occupava un posto sul podio, poi ha fatto uno svarione ed è finito quinto. A fianco, Catapano, sta diventando il «Cesari del sud». Un successo dopo l'altro. Questa volta si è imposto ad Ogliastro Cilento**



## Italiano Vst: in testa c'è Forti

Dopo l'ottavo appuntamento tricolore del campionato velocità su terra solo Forti e Tamburini, rispettivamente nella categoria Sport e Monoposto, sembrano ormai aver preso decisamente il largo sugli avversari. Tra le Turismo invece gran lotta tra Errani e Colombi divisi appena da 5,5 punti. Di seguito le classifiche complete aggiornate dopo la gara di Campodoro.

### Categoria Turismo

1. Errani	p. 70
2. Colombi	64,5
3. Noris	22,5
4. Tordi	12
5. Faletti	10
Bonaso	10

### Categoria Sport

1. Forti	p. 138
2. Gallotta	89
3. Rossetti	82
4. Catorcini	70,8
5. Melli	62

### Categoria Monoposto

1. Tamburini	p. 120
2. Caldarola	76,1
3. Licheni	65
4. Centolani	52,5
5. Ruffato	51

■ **SAGITTARIO.** Per uno spiacevole contrattempo nelle classifiche del rallysprint Sagittario non è apparsa quella della classe 2000 del Gruppo A. Dando... a Cesare quel che è di Cesare, ecco di seguito pubblicata la classifica mancante:

**Classe 2000:** 1. De Cecco-Cantarutti (Renault Clio) in 16'54"; 2. Giacomelli-Brigadoli a 10"; 3. Zanin-Serena a 19"; 4. Stival-Fortunato a 27"; 5. Pitton-Redigonda (Peugeot 205 Gti) a 42"; 6. Colonna-Baldassare a 57"; 7. De Conto-De Conto (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'24"; 8. Bonizzi-Cumerlati (Opel Mantra Gte) a 3'39"; 9. Rui-Saccon (Opel Manta Gte) a 4'12" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi).

■ **GAZZOLA.** Dopo il successo nel rally di Valvaraita, Roberto Gazzola pare ormai certo che concluderà la sua stagione agonistica '93 con la partecipazione al rally mondiale di Cataluña. Il pilota piemontese porterà in gara una Delta Hf dell'Astra Team.

SLALOM □ AD ILLORAI

## Per Magliona arriva l'assoluto

ILLORAI — Uccio Magliona con la sua Osella Pa9/90, ha colto finalmente ad Illorai la sua prima vittoria in uno slalom. L'esperto pilota più avvezzo alle cronoscalate, che non alle gare tra i birilli, ha così consacrato questa sua nuova esperienza dopo soli tre tentativi. Era infatti questa per Magliona, la quarta apparizione in gare di slalom. Trentaquattro i concorrenti al via, record negativo della stagione, per questo slalom ben organizzato dall'Automobile Club di Sassari e dall'Associazione Motoristica Illoraese. Assente Franco Lasia, che dopo la brutta figura rimediata con la squalifica di Cossoine ha preferito partecipare ad una gara in Toscana (peraltro vincendo n.d.r.). Solamente Franco Angioy con la 500-2000 e Salvatore Giagu con la Beta Montecarlo, classificati nell'ordine, potevano impensierire il pilota sassarese che, pur con lo scarico silenziato dopo la squalifica di domenica scorsa, ha fatto registrare in entrambe le manche il miglior tempo assoluto. Dopo Angioy e Giagu a seguire ben tre Renault 5 Gt Turbo, quelle di Gianni Perez, Giovanni Cuccheddu e Salvatore Martinez classificatisi nell'ordine anche nel Gruppo Speciale. Anche nel Gruppo N tre vetture francesi nei primi tre posti: quella dell'altro Perez, Francesco, davanti a Doneddu e Canu. Nel Gruppo A vittoria di Giovanni Marroni (Peugeot 205 Gti) davanti a Carlo Usala (Fiat Uno Turbo) e a Silvio Littera (Renault 5 Gt Turbo); nella classe prototipi Angioy, Giagu e

Fois nell'ordine, mentre Magliona (da solo) ha vinto il Gruppo Sport Prototipi.

Mario Lastretti

### SLALOM

Illorai (Ss), 12 settembre 1993

#### Slalom di Illorai gara nazionale

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Magliona (Osella Pa 9/90) 128,13; 2. Angioy (Fiat 500-2000) 140,01; 3. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 144,31; 4. Perez G. 147,65; 5. Cuccheddu 147,65; 6. Martinez 148,54; 7. Giraldi (A112) 153,60; 8. Perez F. 154,14; 9. Foys (Fiat X1/9) 154,36; 10. Lai (A112) 156,15 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

##### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Canu 166,67; 2. Tiana 168,10 (entrambi su Peugeot 205 rally).  
**Classe 2000:** 1. Pala (Peugeot 205 Gt) 167,81.

**Classe oltre 2000:** Perez F. 154,14; 2. Cuccheddu 156,43; 3. Canu 159,34 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

##### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Marroni 157,74; 2. Cherchi (Citroën Ax) 165,54; 3. Sechi 0. 166,07 (tutti gli altri su Peugeot 205 GTI).

**Classe oltre 1600:** 1. Usala (Fiat Uno) 160,13; 2. Littera 160,13; 3. Serra 169,69 (tutti gli altri su Renault 5 Gt turbo).

##### GRUPPO SPECIALE

**Classe A112:** 1. Cannas Aghedu 174,00; 2. Madeddu 176,59.

**Classe 1000:** 1. Canu R. 164,15 (A112); 2. Biancu 167,91; 3. Bechere 168,30 (tutti gli altri su Fiat 127).

**Classe 1150:** 1. Giraldi 153,60; 2. Lai 156,15; 3. Sanna 164,11; 4. Sotgiu 169,60; 5. Usal 170,97 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Balestrucci 165,56; 2. Destro 168,25; 3. Ledda (Fiat 128 coupé) 172,86.

**Classe 1600:** 1. Pala (Peugeot 205 Gti) 174,33.

**Classe oltre 2000:** 1. Perez G. 146,76; 2. Cuccheddu 147,65; 3. Martinez 148,54; 4. Concas 185,21 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

##### PROTOTIPI

**Classe 1600.** 1. Loche (Fiat 127) 162,02.

**Classe 2000:** 1. Angioy F. (Fiat 500-2000) 140,01; 2. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 144,31; 3. Foys (Fiat X1/9) 154,36.

##### SPORT PROTOTIPI

**Classe unica.** 1. Magliona (Osella Pa9/90) 128,13.



NELLA RIVIERA DI LEVANTE

## Cremonesi nell'albo del Golfo

RICCÒ DEL GOLFO — Poche gare, come questa, possono vantare di non avere ripetizioni nei nomi dell'albo d'oro. Ultimo in ordine di tempo, a confermare la regola, Franco Cremonesi, di Ceriale. Con il suo prototipo sport Federcar, ha dato consistenza alla sua... invidia per i vari Augusto Cesari, Alberto Sassi, Davide Battolla, Silvio Salino e Franco Lasia inserendosi nel libro d'Oro della gara che comprende appunto questi piloti. A minacciare veramente da vicino il primato di

Cremonesi ci ha pensato Francesco Niosi da Torino con una prima manche davvero eccezionale. Terminando con uno scarto di appena mezzo secondo. Una bella conferma anche da Dezza, sul terzo gradino del podio.

Cesare Rosso

### SLALOM

Punzò (Sp), 12 settembre 1993

#### 6. Slalom Riccò del Golfo-Punzò

##### gara nazionale

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Cremonesi (Federcar) 156,86; 2. Niosi (Fiat X1/9) 157,50; 3. Dezza (Ford Escort Rs) 158,92; 4. Moggia (Fiat Uno 60) 159,68; 5. Alomai (Fiat

## COMUNE DI BOMPENSIERE Provincia di Caltanissetta

**Si dà avviso che sarà pubblicato sulla G.U.R.S. parte II e III il bando di gara per pubblico incanto da esperirsi ai sensi dell'art. 36 della L.R. N. 10/1993 per l'affidamento dei lavori di sistemazione della circoscrizione Sud-Est importo a base d'asta L. 945.544.000.**

# Tamburini torna a suonare

CAMPODORO — Ancora una volta Luciano Tamburini su Proto-Porsche si è imposto autoritariamente nella finale riservata alla classe monoposto riabilitandosi prontamente dalla sfortunata prova di Scheggia dove fu costretto al ritiro per la rottura del motore. Sulla veloce pista padovana l'ex campione europeo ha saputo disputare una gara intelligente. Dal quarto tempo ottenuto nelle semifinali, dopo Caldarola su Porsche, Stecca su Lancia e Licheni su Bmw, nella finalissima (disputata su quattordici giri) Tamburini ha preso autoritariamente il comando mantenendolo fino al termine. C'è da dire

però che le semifinali hanno registrato una lunga serie di ritiri per rotture meccaniche. Molte le «vittime» illustri come Stecca, Apostoli che ha rotto la catena di distribuzione, Zantomasi per la rottura del cambio, Rossi il semiassiale anteriore sinistro e se non bastasse hanno rinunciato, per rotture: Licheni, Ferri e Bonollo. È stato osservato da più piloti che la ottava prova del campionato italiano è stata una competizione ad altissimo livello e finali davvero spettacolari. Da brivido è stata la finale riservata alla categoria delle monoposto junior con la vittoria di Natile Casalbani su Alfa Romeo 1500, dopo una scoppiettante battaglia con il padovano Donolato su Fiat X1/9. A due giri dal termine Donolato stava tentando il sorpasso quando in una curva c'è stato un contatto e la sua vettura è uscita di pista appoggiandosi sulla fiancata. Altre significative vittorie di Paolo Catorcini su Lancia Delta Hf nella classe «sport 1800», di Francesco Gallotta su Delta tra le «sport 4x4» e di Riccardo Errani tra le Turismo vincendo la sfida con Colombi.

Attilio Trivellato



BIANCHI

LASTRETTI



**Dalle salite agli slalom. Per Uccio Magliona, in alto, è stato un passaggio tutto sommato indolore. Dopo appena tre gare tra i birilli è riuscito a vincere il suo primo slalom a Illorai. Sopra, Cremonesi con la sua Sport Prototipo Federarsi si è invece imposto nello Slalom di Riccò del Golfo vicino a La Spezia. Nell'ottava prova dell'italiano Vst Tamburini, sotto precede il gruppo alla prima curva, è stato il mattatore della giornata con il Prototipo a motore Porsche**

BIONDO



X1/9) 159,87; 6. Datteri (Fiat X1/9) 160,34; 7. Arza (A112 Abarth 161,08); 8. Sassi (Vw Golf 16V) 162,07; 9. Giarracca (Fiat X1/9 Dallara) 162,15; 10. Cosentino (Simca Rally 2) 162,64.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Ferru (Opel Corsa) 205,38.

**Classe 1600:** 1. De Ferrari 170,94; 2. Peirano 171,74 (entrambi su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Valsesia (Renault Clio 16V) 168,96; 2. Franchi (Renault Clio 16V) 171,84.

**Classe oltre 2000:** 1. Luciani 164,35; 2. Fantone 166,88; 3. Vigo 168,00; 4. De Martini 168,32 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

#### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Fresco (Fiat Uno 70) 163,77; 2. Pescio (Peugeot 205 Rallye) 167,80.

**Classe oltre 1600:** 1. Sassi (Vw Golf Gt 16V) 162,07.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe 1000:** 1. Ferrari 172,47; 2. Paqualini 199,99 (entrambi su Fiat 127).  
**Classe 1150:** 1. Moggia (Fiat Uno 60) 159,68; 2. Arza 161,08; 3. Carattini 165,41; 4. Bernardello 165,71; 5. Carossa 171,01; 6. Telani (Fiat 128 coupé) 171,50; 7. Lorenzini 171,72; 8. Solinas 171,65 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Cosentino 162,64; 2. De Lorenzi 163,77 3. Barbieri 164,83 (tutti su Simca Rally 2).

**Classe 1600:** 1. Aiomai 159,87; 2. Datteri 161,12 (entrambi su Fiat X1/9); 3. Giarracca (Fiat X1/9 Dallara) 162,15.

**Classe 2000:** 1. Niosi (Fiat X1/9) 157,50; 2. Dezza (Ford Escort Rs) 158,92; 3. Federighi (Peugeot 205 Gti) 164,36; 4. Sartiano (Vw Golf Gti) 168,96; 5. Mantani (Vw Golf Gti) 171,92; 6. Ortolano (Opel Manta Gte) 177,47.

#### PROTOTIPI

**Classe 1000 cc:** 1. Paradiso (Fiat 126-1000) 191,31.

#### SPORT PROTOTIPI

**Classe unica:** 1. Cremonesi (Federar) 156,86; 2. Mordenti (Prato-De Carolis) 170,30.

#### VELOCITÀ SU TERRA

Campodoro (Pd), 12 settembre 1993

#### Campionato Italiano Vst

9. gara della serie

#### Le classifiche

**Turismo:** 1. Errani (Lancia Delta 16V) 12'44"12; 2. Colombi (Ford Escort Cosworth) a 1 giro.

#### SPORT

**Quattro ruote motrici:** 1. Gallotta (Lancia Delta Integrale) 11'53"94; 2. Forti (Porsche Carrera) 12'17"74; 3. Giannini (Lancia delta Integrale) 12'35"39; 4. Rossetti (Lancia Delta Hf) a 7 giri.

**Classe 1800:** 1. Catorcini (Lancia Delta Hf) 12'07"13; 2. Benevelli (Fiat Ritmo 130) 12'13"64; 3. Amatori (Fiat X 1/9) 12'19"76; 4. Bada (Fiat X 1/9) 12'20"39; 5. Righini (Fiat Ritmo 130) 12'21"83; 6. Croci (Fiat X 1/9) 12'33"39; 7. Rodriguez (Alfa Sud Tt) 12'33"91; 8. Rizzo (Alfa Sud Sprint) 12'54"28.

#### MONOPOSTO

**Classe junior:** 1. N. Casalbani (Alfa) 11'44"18; 2. Donolato (Fiat 1600) a un giro; 3. De Checchi (Fiat 1600) a 1 giro; 4. Casalbani A. (Lancia 1600) a 1 giro.

**Prototipi:** 1. Tamburini (Porsche) 10'38"45; 2. Caldarola (Porsche) 10'54"98; 3. Giacomini (Porsche 3200) 11'23"57; 4. Bonollo (Porsche) a 5 giri.

## 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  
849393 (velocità)

**SCUOLA PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR**  
Autodromo Santamonica  
47046 Misano Adriatico (FO)  
Tel. 0541/21788 - fax 21587  
(velocità e guida sicura)

**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'

### 26 SETTEMBRE

**GP PORTOGALLO F.1 A ESTORIL**  
Campionato mondiale  
Europeo F.Opel  
Automobil Club du Portugal  
Tel. 00351/1/769711

**MAGNY COUR**  
Campionato internazionale  
Formula 3000  
Asa Nevers Magny Cours  
Tel. 0033/86/218000

**STOCK CAR A MARTINSVILLE**  
Campionato Nascar  
Nascar  
Tel. 001/904/2530611

**THRUXTON**  
Campionato inglese F.2  
Barc Thrupton Circuit  
Tel. 0044/264/772696

**SUZUKA**  
Campionato giapponese  
F.3000 e F.3  
Suzuka Circuitland Co Ltd  
Tel. 0081/3/32165611

## RALLY

### 25-26 SETTEMBRE

**RALLY 111 MINUTI**  
Coppa Italia 1. zona  
coefficiente 3  
Ac Novara  
Tel. 0321/30321

**RALLY DI PICO**  
Coppa Italia 6. zona  
coefficiente 3  
Comuna di Pico  
Tel. 0776/544012

## RALLYSPRINT CITTA' DI MASSA CARRARA

Nazionale  
Scuderia Maremma Corse  
Tel. Livorno

## ALTRE SPECIALITA'

### 26 SETTEMBRE

**TRAPANI-MONTE ERICE**  
Campionato italiano  
della montagna  
Coppa Csaì 2. zona  
Ac Trapani  
Tel. 0923/27292

## SALITA VERGATO-CEREGLIO

Nazionale  
Pistoia Corse  
Tel. 0573/364218

**SALITA DELLA RAVIGNANA**  
Nazionale  
Monte Urano Corse  
Tel. 0734/80511

**SLALOM CONFINE APERTO**  
Coppa Csaì 2. zona  
Trieste Racing Club  
Tel. 040/313214

**SLALOM VALLE D'INTELVI**  
Nazionale  
Promotions e Services  
Tel. Como

## SLALOM CERANESI-PRAGLIA

Nazionale  
Scuderia Valpolcevera  
Tel. 010/799668

**SLALOM DI SORIANO**  
Nazionale  
Co.Se.In.  
Tel. 0746/485217

**SLALOM LILIU VALLE DEL FUSCO**  
Nazionale  
Scuderia Saint Paul  
Tel. Siracusa

**SLALOM S. GIOVANNI ROTONDO**  
Nazionale  
Team Foggia Corse

**SLALOM CITTA' MONTEBELLO JONICO**  
Nazionale  
Fata Morgana Corse  
Tel. 0965/891656

**SLALOM SEBASTIANO MARRONI**  
Coppa Csaì 3. zona  
Ac Sassari  
Tel. 079/271462

**F. RALLY CENTROFIERA DI MONTICHIARI**  
Trofeo Csaì  
Scuderia Brescia Rally  
Tel. 030/2754112

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

**AUTOCROSS A MAGGIORA**  
Campionato europeo  
Sport Club Maggiora  
Tel. 0322/87346

**AUTOCROSS A LATINA**  
Nazionale  
A.S. Sport Club Latina  
Tel. 0773/481748

**telesprint**

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

chiamate il  
**1637**

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

051 oppure  
**997.997**  
se di altro distretto

Le pagine del «Notiziario Csaì» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano questi 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.

## NOTIZIE TECNICHE

### 1) RENAULT CLIO WILLIAMS

Trattandosi di una VO completa l'aggiornamento di una Clio 16S al modello Williams deve essere fatto interamente.

### 2) BMW M3 3000 cc.

Le schede di omologazione CSAI n° A/N 0011 perdono, con effetto immediato, di validità. Sono sostituite, in tutti i tipi di competizioni, dalle schede FIA A/N N° 5490.

### 3) RACCORDI PRELIEVO CARBURANTE (N.S.9 Art. 5.3)

Con decorrenza immediata sono autorizzati:

a) STAUBLI raccordo ref. RBE06.1813/JV/OD; raccordo ref. RBE06. 7101/JV; tappo ref. RBE06. 8550

Acquistabili presso: STAUBLI ITALIA S.P.A., via Riviera 55, 20048 CARATE BRIANZA (MI). Tel. 0362/ 906694 - 906369. Fax 0362/ 900546 - 907039

### 4) DISCHI FRENO FEB (N.S.10 CAP. III° Art. 12)

Aggiungere: «La rettifica dei dischi freno Alfa Romeo dis. n° XI.002.20 è autorizzata purché lo spessore minimo del disco sia di 10,8 mm».

### 5) ALLEGATO J (Art. 253-7.3.4)

Modificare in: «... Il prodotto estinguente deve essere Halon 1211 o 1301 (BCF-BTM), FM100 (CH<sub>2</sub> Br), NAF SIII, NAF P, ZERO 2000.

Gli equipaggiamenti di estinzione...». (APPLICAZIONE IMMEDIATA)

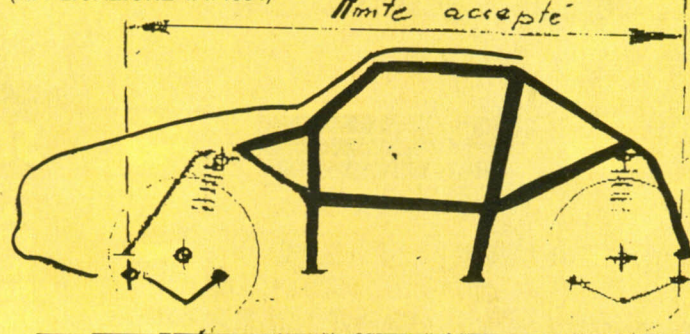
### (Art. 253-7.4.4)

Modificare in: «... Le vetture dovranno essere equipaggiate con una o due bombole contenenti almeno 4 kg. di polvere; Halon 1211 o 1301 (BCF-BTM); FM 100 (CH<sub>2</sub> Br); NAF SIII; NAF P; ZERO 2000. (APPLICAZIONE IMMEDIATA)

**Art. 253-8.4 omologazione di roll-bar da parte delle ASN (vedere Not. CSAI agosto 1992 pag. 10)**

Aggiungere: «Le estensioni longitudinali della gabbia di sicurezza sono autorizzate fino al livello dei punti di fissaggio di origine delle sospensioni alla scocca. Non vi devono essere delle connessioni dirette tra l'estensione superiore e l'estensione inferiore».

(APPLICAZIONE 1/1/1994)



### Art. 255-5.1.8 Alimentazione

«... I disegni I e II della scheda di omologazione gruppo A devono essere rispettati». (APPLICAZIONE IMMEDIATA)

### Art. 255-5.1.16 Scarico

Aggiungere: «I disegni III e IV della scheda di omologazione gruppo A devono essere rispettati». (APPLICAZIONE IMMEDIATA)

### 6) REGOLAMENTO TECNICO CN

#### Art. 5.8 - Raffreddamento (Not. CSAI 1/93 pag. 26)

Aggiungere: «La pompa dell'acqua è libera». (Italia = applicazione immediata) — (Estero = applicazione 1/1/94)

#### Art. 5.13 - Volano motore (Not. CSAI 1/93 pag. 26)

Annulare il testo e sostituire con: «Il volano motore è libero». (Italia = applicazione immediata) — (Estero = applicazione 1/1/94)

#### Art. 5.1.14 - Pulegge motore (nuovo articolo)

«Le pulegge montate all'esterno del motore sono libere». (Italia = applicazione immediata) — (Estero = applicazione 1/1/94)

#### Art. 8.6 - Alternatore (nuovo articolo)

«L'alternatore è libero». (Italia

= applicazione immediata) — (Estero = applicazione 1/1/94)

#### Art. 14.1.1 - Prodotti estinguenti (Not. CSAI 1/93 pag. 30)

Modificare in: «I prodotti estinguenti autorizzati sono: Halon 1211 (BCF); FM 100 (CH<sub>2</sub>Br); NAF SIII; NAF P; ZERO 2000. (APPLICAZIONE IMMEDIATA)

#### 7) ART. 260 - 4.4 C3

Modificare in: «... Il prodotto estinguente deve essere: Halon 1211 o 1301 (BCF-BTM); FM 100 (CH<sub>2</sub>Br); NAF SIII; NAF P; ZERO 2000. (APPLICAZIONE IMMEDIATA)

#### 8) CIVT SUPERTURISMO D2

##### Art. 3.5.4 ruote e pneumatici

Modificare in: «La larghezza dell'insieme cerchio/ pneumatico è di 9" massimo per tutte le vetture; ...». (APPLICAZIONE IMMEDIATA)

##### Art. 3.5.5 - Freni

Aggiungere: «I freni a tamburo possono essere cambiati con freni a disco e viceversa». (APPLICAZIONE DALL'1/1/94)

##### Art. 3.5.7.3.4 - Portiere

Modificare in «... di un materiale non combustibile (es.: alluminio, composti a base di carbonio e/o aramidici)...». (APPLICAZIONE DALL'1/1/94)

## DECISIONI COMITATO ESECUTIVO

Nella sua ultima riunione, il Comitato Esecutivo della CSAI ha deciso tra l'altro quanto segue: Correttivi tecnici BMW N/3 CIVT.

A rettifica di quanto comunicato dopo l'ottava gara del CIVT, è stato deciso di modificare il peso della BMW 325 coupé classe N/3, numero di collocazione FIA 5454, da 1175 a 1125 Kg come da omologazione FIA in Gruppo N.

## RIUNIONI CALENDARIO '94

Si ricorda a tutti gli interessati quanto già pubblicato in merito nelle Pagine Notiziario CSAI su Autosprint n° 33 e 34/93. La riunione in cui sarà discusso ed approvato il progetto definitivo di calendario avrà luogo a Roma il 23 e 24 ottobre p.v.. Per evitare gli inconvenienti degli anni scorsi, non si terranno in concomitanza riunioni di diversi settori. Il programma dettagliato della riunione sarà pubblicato in seguito.

### Art. 3.5.8.4. - Illuminazione e segnalazione

Aggiungere: «I fari devono essere attivabili». (APPLICAZIONE IMMEDIATA)

### 9) F. FIRE/MONZA (rif. NS10 cap. XII°)

#### Art. 3.2 - Alimentazione

Aggiungere: «... Ogni parte della presa d'aria deve trovarsi all'esterno del corpo del carburatore. Il dispositivo cut-off del carburatore può essere disinserito o tolto».

#### Art. 3.4 - Scarico

Modificare in: «... La sporgenza non deve essere superiore a 70 cm rispetto all'asse delle ruote posteriori. Lo scarico dovrà essere costruito in modo tale da non superare i limiti di rumorosità imposti e misurati come da NS9. È obbligatorio, per ragioni di sicurezza, ancorare lo scarico con un cavo di acciaio al telaio».

#### Art. 3.7 - Guarnizione testa (nuovo articolo)

«Nel rispetto del volume della camera di scoppio (motore e testata) la guarnizione della testa è libera purché perfettamente intercambiabile con quella di serie».

#### Art. 5.2 - Bracci sospensioni

Aggiungere: «... La carenatura dei bracci della sospensione è vietata. È accettata soltanto la carenatura effettuata con la carrozzeria sino al punto di rotazione al telaio del braccio della sospensione (ved. art. 12.1)».

#### Art. 11.3 (nuovo articolo)

«Il numero di telaio deve essere punzonato sul telaio stesso e non riportato sul roll-bar».

#### 10) LISTA VETTURE OMOLOGATE (notiziario 6/93 pagina 16)

Aggiungere: «N 5320 OPEL KADETT-E GSI 2. OL 1998 cc» (scadenza omol. 31/12/1996)

#### 11) ELENCHI VETTURE CIVT

Aggiungere:  
CLASSE A/3: 5320 OPEL KADETT-E GSI 2. OL 1998 cc peso minimo 860 kg. ruote 9"  
CLASSE N/6: 5320 OPEL KADETT-E GSI 2. OL 1998 cc peso minimo 910 kg.

#### 12) GRUPPO N - ALIMENTAZIONE (chiarificazione)

Nel gruppo N l'allegato J all'articolo 255-6.1 motore prevede la modifica degli elementi che regolano il dosaggio della quantità di benzina ammessa al motore. In questo caso specifico la possibilità di sostituzione è limitata ai freni aria del/i carburatore/i e del getto di massima. Non è possibile sostituire il miscelatore.

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
- TELEARCOBALENO**  
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
- TELEREGGIO**  
18.40 giovedì  
13.30 domenica
- TELEREGIONE 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
- TELESPAZIO**  
22.30 sabato  
13.30 domenica
- TELESCIROCICO**  
23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

- LUNEDÌ**
- TELEMONTECARLO** 22.45 Crono
- RETEMIA** 20.40 L'uomo e i motori
- MARTEDÌ**
- ODEON TV** 23.15 Automania
- MERCOLEDÌ**
- TELEMONTECARLO** 13.15 Crono (replica)
- VENERDÌ**
- CINQUESTELLE** 22.00 Motori non stop
- ODEON TV** 23.15 Tuttofuoristrada
- SABATO**
- RAI 2** 14.30 Tg2 Motori
- TIVU ITALIA** 19.30 Ruote in pista
- DOMENICA**
- ITALIA 1** 11.30 Grand Prix
- CINQUESTELLE** 12.30 Motori non stop (replica)
- VIDEOMUSIC** 13.00 Motorclip



Per il Gp del Portogallo di F.1 l'appuntamento è ancora su Italia 1 che coprirà l'intero week end della terzultima prova mondiale. Diretta anche su Eurosport che ci proporrà anche le immagini del warm up

LE GARE

GP PORTOGALLO

**ITALIA 1**  
Venerdì 24 e sabato 25 alle ore 12.50 diretta delle prove Domenica 26 ore 13.30 «Formula Uno Start» ore 14.00 diretta del Gran Premio ore 24.00 «Speciale Dopocorsa»

**EUROSPORT**  
Venerdì 24 e sabato 25 alle ore 13.00 diretta delle prove Domenica 26 ore 09.30 diretta del warm up ore 13.30 presentazione e diretta del Gran Premio

**TELE + 2**  
Sabato 25 ore 23.00 F.1 week-end Domenica 26 ore 22.45 Speciale Gp Portogallo

SPECIALI

- FORMULA 3**
- TELEMONTECARLO**  
Sabato 25 ore 13.00 all'interno di Sport Show speciale di 25 minuti della gara di Magione
- DTM**
- RAI 3**  
Mercoledì 22 ore 16.00 Speciale di 20 minuti della gara di Hockenheim
- RALLY D'AUSTRALIA**  
Martedì 21 e mercoledì 22 alle ore 15.45 speciali di 15 minuti
- KARTING**
- EUROSPORT**  
Mercoledì 22 ore 16.00 con replica giovedì 23 alle ore 13.00 speciale della gara mondiale di Laval

DIRETTA TURISMO DA MONZA  
**L'Europeo su Tmc**

Dimostrando sempre maggiore attenzione per le gare automobilistiche, Telemontecarlo ha centrato un altro colpaccio. Dopo le dirette del campionato IndyCar, questa volta ci darà l'occasione di seguire in diretta da Monza il Challenge Internazionale Turismo Fia. L'appuntamento è per domenica 17 ottobre, quando alle 14 sul tracciato brianzolo prenderà il via la prima delle due manche che vedrà impegnati in gara i migliori specialisti delle gare turismo internazionali e le più prestigiose marche che quest'anno hanno dato vita alle appassionanti competizioni riservate alla classe D2. In diretta anche le prove e il warm up.



Domenica 17 ottobre  
ore 14 diretta

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

**MERCOLEDÌ 22**  
16.00 Speciale Mondiale karting da Laval  
21.00 Motors Magazine all'interno: F. Ford da Knockhill; Super Turismo italiano e francese, italiano Supercars Gt

**GIOVEDÌ 23**  
13.00 Speciale Mondiale Karting da Laval (replica)

VENERDÌ 24

13.00 Diretta prove Gp Portogallo  
18.30 Replica prove Gp Portogallo  
20.00 International Motorsport, all'interno: Turismo inglese da Donington e Turismo australiano, Manx International rally  
21.00 Replica gara Dtm di Hockenheim

**SABATO 25**  
08.30 International Motorsport (replica)  
13.00 Diretta prove

Gp Portogallo  
18.30 Replica prove  
Gp Portogallo

**DOMENICA 26**  
09.30 Diretta warm-up Gp Portogallo  
13.30 Presentazione e diretta Gp Portogallo  
01.00 Sintesi del Gp del Portogallo

**LUNEDÌ 27**  
13.00 International Motorsport (replica)  
17.00 Gp Portogallo (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

**CANALE 10**  
10.40 Top Autonews  
*Lombardia*

**RETE 55**  
20.00 Tuttorallo video

**TELESTUDIOTRE**  
22.00 Tuttorallo video

**MERCOLEDÌ**  
*Marche*

**TVRS**  
23.00 Ruote e motori

**GIOVEDÌ**  
*Puglia*

**CANALE 10**  
10.40 Top Autonews  
*Emilia Romagna*

**RETE 7**  
18.30 World Cross Motori  
*Toscana*

**TV PRATO**  
21.50 Il fuoristrada  
*Campania*

**TELEOMERO**  
23.30 Racing Team

Lazio

**RETE ORO**  
19.45 Semaforo verde  
*Lombardia*

**TELEVERBANO**  
18.00 Tuttorallo video

**VENERDÌ**  
*Piemonte*

**VIDEOGRUPPO**  
20.00 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.

**V**a bene, va bene: a Monza il sogno rosso si è riacceso, l'Italia s'è desta, siamo tornati grandi e vai col tango. Ma, dico io, si può sapere cosa avete da festeggiare, da correre sbandierando da tutte le parti come balordi epigoni del '68, quando in Ferrari c'era De Adamich ma le bandiere rosse andavano fortissimo lo stesso? D'accordo, l'oggetto dei vostri desideri è arrivato un po' più in alto del previsto, e per giunta sulla piazza di casa, il che non guasta. Ma proprio a proposito di guastare, mi sia consentito di rovinarvi la festa, visto che per un po' (leggi: fino alla prossima fregatura) tutti tireranno nella direzione opposta.

Dunque: se non vado errato, i tanti figli di mamma Ferrari, orfani di successi ma fecondati dalla speranza, stanno in questo momento smaltendo la sbornia per un secondo posto conquistato, sempre se la memoria non mi inganna, qualcosa come tre anni (meno diciotto giorni) dopo l'ultima vittoria. E a giudicare dalla chiazza purpurea che ho visto allargarsi stile emorragia sotto il podio in quella della Brianza, verrebbe da dire che se ogni vittoria ha tanti padri ogni secondo posto ha minimo migliaia di pargoli, come le trote. Ma non è finita

qui, perché il binocolo della prospettiva storica assume le caratteristiche del caleidoscopio, o magari degli specchi deformanti da luna-park, quando l'obiettivo si allunga al passare degli anni.

In termini meno incasinati: quando un tale Prost, sulle strade dell'Arizona nell'anno di grazia millenovecentonovantuno, arrivò a sedici secondi da quel rompipalle di Senna, l'Armata Rossa storse il naso più del suo pilota. Bof, secondo posto. Bof, a sedici secondi, un'eternità. Bof, è così che prepariamo la rivincita dopo il mortale oltraggio arrecatoci l'anno scorso? E quando apparve chiaro che ad arrivare a sedici secondi da Senna ci si poteva anche baciare i gomiti, vista la motofalciatrice a disposizione, i musi si fecero ancora più lunghi e le pupille ruotarono in alto ad attendere il miracolo, l'arma della riscossa. Che se non vado errato si chiamava seicentoquarantatré. E che — sempre se eccetera eccetera — alla prima gara arrivò, indovinate un po'? Seconda. Stavolta dietro a un tipo dai baffi a spazzolone che oggi fa l'americano ma allora era della partita, eccome.

A quel punto, sarebbe bastato fare come i tifosi di Tomba, che mugugnano solo perché accidenti, noi siamo i più forti (noi?) ma ogni volta ci si mette qualcuno, sempre diverso, a starci davanti. Sarebbe bastato fare così, ma i globuli rossi in certi casi sono più realisti del re. Niente, l'arma segreta non funziona. Però, chissà l'anno prossimo.

Caliamo, per sopravvenuta saturazione prima ancora che per carità, un pietoso sudario su quello che accadde «l'anno prossimo». E già che ci siamo, estendiamo una propaggine del sudario che basti a coprire, a mo' di mutanda, le vergogne della presente stagione. L'orlo del mutandone — un mutandone lungo, che va da marzo a settembre — arriva proprio a Monza. Qui, miracolo a Milano, la Ferrari si scopre formosa e piacente e rivela di nuovo le sue grazie. Tra la gioia del suo popolo. Bella roba. Mi sa tanto di chiappe da avanspettacolo, di quelle che in penombra, e a non guardar tanto per il sottile, sono anche passabili, ma non di più.

E che ti sembrano l'ottava meraviglia del mondo solo perché da tre anni la tua bella si nega allo sguardo. Magari è meglio così, qualcuno potrebbe scoprire che la sua fiamma non ha propriamente gli antichi splendori. Meglio uno sguardo fugace, e un gran lavoro di fantasia: un'osservazione prolungata raffredda l'entusiasmo. E avanti popolo, alla riscossa.

AMADUZZI



IN  
EDICOLA  
IL  
NUMERO  
DI  
OTTOBRE

# auto



OTTOBRE  
MENSILE - L.7000



## SUPERCAR

FERRARI 348 BARCHETTA  
CARLSSON MERCEDES C36  
ISDERA COMMENDATORE '1121  
SCHNITZER/KELLEHERS M3  
FIAT BARCHETTA 595S  
HORMANN ALFA 155  
HORMANN LANCIA DELTA



## PROVISSIME



## VERITÀ

FIAT PUNTO 55 SEI MARCE  
FIAT PUNTO GT TURBO  
MERCEDES C 250 DIESEL  
SEAT IBIZA 2.0 GTI  
PEUGEOT 405 T16  
KIA SEPHIA 1.6 GTX  
RENAULT 19 SPIDER 1.8  
AUDI 80 1.6 AVANT  
BMW 840 CI



NUMERO SPECIALE: TUTTE LE NOVITÀ  
DEL SALONE DI FRANCOFORTE

# PROVA VERITÀ DELLE FIAT PUNTO PER I GIOVANI: LA 6 MARCE E LA TURBO IN REGALO IL POSTER DELL'ALFA 155 V6 TI