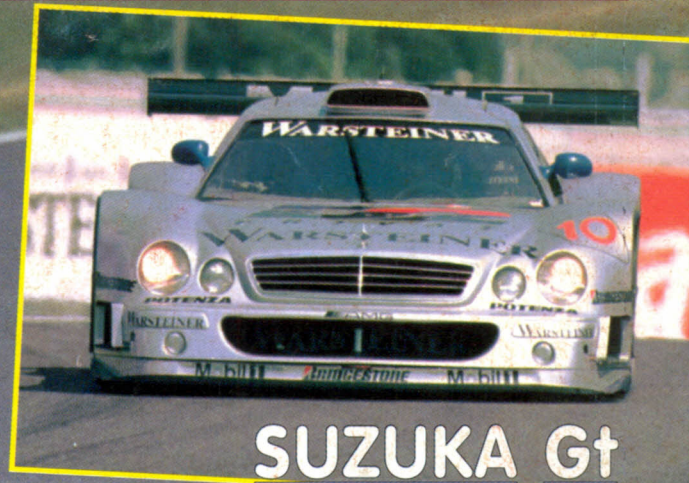


ADDIO VILLORESI E' MORTO UN CAMPIONISSIMO DELLA FERRARI

AUTO SPRI NT



SUZUKA Gt

Vittoria di Nannini

CHE DOMENICA IN BELGIO!

Il diluvio di Spa ripropone
Schumacher in fuga mondiale
E dietro c'è Fisichella che ora
punta a vincere a Monza...



Foto COLOMBO

il

PESCECANE

35
26 agosto - 1 settembre 1997 L. 4.000
Sped. in p. 45% - art. 2 comma 20/b legge 662/96 - filiale BO



9 770005 174006

35

SETTIMANALE
anno XXXVIII
26 agosto - 1 settembre 1997
L. 4.000

Sommario



44

52

VELOCITÀ

FORMULA UNO

12 Gp Belgio

SPECIALE

44 Gp... Bancarella

BTCC

52 Alain Menu

CART

64 Elkhart Lake

IRL

68 Loudon

GT

70 Mondiale a Suzuka

RALLY

MONDIALE

80 Parte il 1000 Laghi

PRODOTTO

LA PROVA

84 Nuova Vw Golf

L'ALTRA DOMENICA

PANORAMA

56 Gare in Italia

OPINIONI

GIORGIO FALETTI

4 Io, Canaglia

CARLO CAVICCHI

11 Domenica notte

FRANCO GOZZI

98 Il tunnel

RUBRICHE

8 lettere

63 domenica sprint

74 news velocità

78 news rally

88 karting

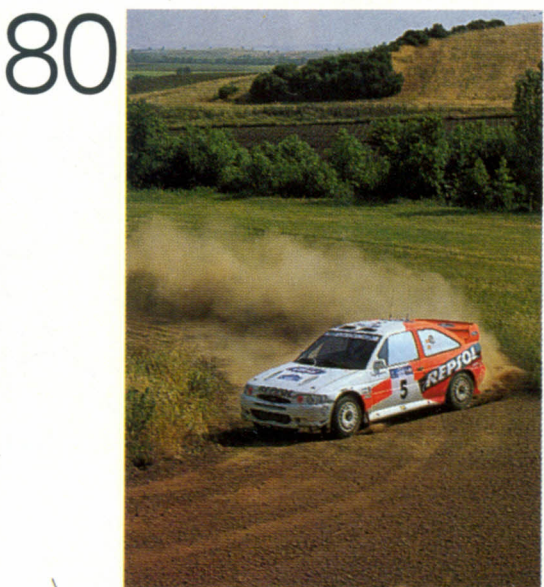
90 news estero

94 portobello

96 dove si corre



64



80



84

AUTO SPRINT

REDAZIONE:
40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro, 7 - ☎ 051/62.27.111
telefax: 051/625.83.10

Autosprint - Casella Postale San Lazzaro di Savena 40068

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICE DIRETTORE
FRANCO NUGNES

CAPO REDATTORE
DIEGO FORTI

PICTURE EDITOR
ANGELO ORSI

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
ANDREA CORDOVANI
MARIO DONNINI
MARISA IMBROGNO
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

COLLABORANO
NEREO BALANZIN
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
FABIO RAVAIOLI
SERGIO REMONDINO

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

SEGRETERIA
MIRCO LAZZARI (archivio)
CLELIA MUSOLESI

DISEGNI
STEFANO ADAMI - RUSSELL LEWIS
ANTONIO SASSI - GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

TECNICA
GIORGIO PIOLA

COLLABORATORI: Renè Alezra, Roberto Boccafolli, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Marco Giordo, David Hodges, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Manfredi, Carlo Marzetti, Wolfgang Monsehr, Fernando Morandi, Ricardo Munoz, Giovanni Paterlini, Alessandro Stefanini, Thomas Voigt, Enrico Zanarini.

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. Piazza Colonna 361 - 00187 Roma tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697 - Telex Dipari 626169. All'estero, A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A. Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI) - teleFax: 02/57512606.

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE S.P.A.
DIREZIONE PUBBLICITÀ

Via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna)
tel. 051/6.227.259 - fax 051/6.227.309

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ ITALIA E ESTERO

Multi Media Pubblicità s.p.a.

Direzione Generale:
Via San Gregorio, 34 - 20124 Milano - tel. 02/67.16.91

AREE DI VENDITA

Milano - Via San Gregorio, 34 - 20124 Milano - tel. 02/67.16.91

Bologna - Via Cairoli, 8/F - 40121 Bologna - tel. 051/25.23.23

Roma - Via Boezio, 6 - 00192 Roma - tel. 06/35.781

Padova - Galleria Berchet, 4 - 35131 Padova - tel. 049/87.55.033

Napoli - Via S. Tommaso d'Aquino, 15 - 80133 Napoli - tel. 081/55.21.834

Cagliari - Viale Trieste, 40/42/44 - 09123 Cagliari - tel. 070/60491

Le prime volontà



Bene, ci siamo tutti, possiamo cominciare». Il notaio alzò per un attimo lo sguardo, a comprendere le persone sedute nel suo studio fra le parentesi tonde dei suoi occhi, strabici in un modo addirittura sfacciato. Aprì una cartella in cuoio che teneva davanti a sé sul piano della scrivania e ne estrasse un foglio protocollo dall'aria ufficiale. Si schiarì la voce e iniziò a leggere.

«Io, Ruby Welfarg, ex-pilota, ex-campione del mondo, recentemente deceduto, come tutti voi ora ben sapete, alla bella età di ottantasette anni, dispongo a mezzo del mio buon amico notaio Browsen quanto segue:

- Lascio a mia moglie Anne Bilstein, di trent'anni più giovane di me, la certezza che ora, finalmente, riposo in pace. I rischi che ho corso entrando in una macchina da corsa sono stati nulla in confronto a quelli che ho corso ogni volta che entravo nello stesso letto con lei. L'uomo è riuscito a raffreddare il motore turbo ma niente, tantomeno io, è riuscito a raffreddare lei. Avrei voluto lasciarle un dollaro per ogni amante che ha avuto, ma, provando a contarli, sono finiti prima i numeri...
- Lascio a mio figlio Sean,

che mi ha deluso già quando pilotava la sua prima automobilina a pedali, la foto di un paio di palle, che se la attacchi con una puntina da disegno nel posto dove dovrebbe avere le sue. Il mio solo rammarico è che il mio piede destro, che ho premuto con vigore su ogni tipo di acceleratore, non sia stato diretto maggiormente nel luogo più indicato: il suo sedere.

- Lascio a mia figlia Dorothy la mia vecchia tuta e il mio casco, con l'affetto che si deve ad ogni figlio maschio primogenito. È un vero peccato che abbia mollato troppo presto l'automobilismo scappando con la moglie del suo primo team manager. Avrebbe avuto un futuro, almeno fino a quando non le avessero fatto l'esame del Dna. Avendo io negli ultimi anni, scoppiato il mio patrimonio in bagordi con donne allegre, lascio gli ultimi spiccioli a Fangio, il mio cane, che ha sempre preferito un albero alle ruote della mia macchina. A voi tutti la consapevolezza che sto finalmente guidando la mia macchina nuova fra le nuvole. Se sono in Paradiso me lo sono meritato, se sono all'Inferno, sappiate che manco me ne accorgo, con tutto l'allenamento che ho fatto con voi. Ci vediamo uno di questi anni».





COLOMBO

? Per la F.1 è forse tardi

Damiano Baldo, Mestre (Venezia)

Partire a 18 anni per arrivare in F.1 è forse un'impresa disperata. Oggigiorno si comincia con i kart già a 8 anni, e anche se non è necessario iniziare tanto presto è consigliabile una breve esperienza prima di essere in età da patente. Poi ci vogliono un bel gruzzoletto, una bella dose di fortuna e tanto talento. In bocca al lupo...

? Quei debutti già così lontani

Michele Ciriegi, Casalecchio (Bologna)

Ivan Capelli ha debuttato in F.1 nell'85 a Brands Hatch in Gran Bretagna con una Tyrrell-Renault Turbo. Lehto nell'89 a Jerez in Spagna su una Onyx-Ford. Baldi nell'85 non fu sostituito da nessuno, ma fu la Spirit a sparire.

? Aiuto, chiamate Benedetta!

Benedetta Galassi, Toscanella (Bologna)

Il messaggio è rivolto esclusivamente ad Arianna Loversi e Alba Lovisi. La nostra lettrice, che sta in Via Longo 22, desidera essere contattata. Il problema pare di particolare importanza se è dovuta ricorrere a noi...

? Ancora cavalli da ...rally

Roberto Perusi, Bussolengo (Verona)

Anche noi, visto il successo ottenuto, ci auguriamo che il concorso Rally Win Totip continui in futuro, ma in ogni caso non potrà mai essere disgiunto dalla schedina dell'ippica per ragioni facilmente intuibili. Purtroppo noi non saremo mai in grado di pubblicare prima di ogni gara, per ovvie ragioni di spazio, tutte quelle informazioni che le interessano. Grazie in ogni caso per le sue belle parole.

? Dov'è la Moretti Racing

Giovanni Giacometti, Giffhorn (Germania)

La sede della Moretti Racing è in Georgia, negli Stati Uniti. Eccole l'indirizzo esatto: 2505 Woodfern Court - GA 30062 Marietta - Usa. Non ci risulta che mai una Ferrari abbia partecipato alla Paris-Dakar. Anche quel record ci è sconosciuto né tantomeno appare in nessun albo ufficiale.

! Fans di Villeneuve, unitevi!

Silvia Triverio, Tavigliano (Vercelli)

La nostra scatenatissima fan di Jacques (ma esistono fans del canadese non scatenati?) è disposta a qualsiasi cosa per lui e vorrebbe contattare suoi consimili. Chi vuole può farlo scrivendole in Strada Vecchia per la Sella 22.

! Scambio di Gp F.1 in Vhs

Massimiliano Palmisano, Torino

Il nostro lettore adora la Ferrari ed è interessato a scambiare registrazioni in Vhs di Gp di F.1. Gli interessati possono contattarlo allo 011/7714578.

! Pagelle personalizzate

Luca Rapisarda, Roma

Grande tifoso di Schummy, Fisico, Trulli e Alesi, il nostro lettore vorrebbe ricevere corrispondenza da altri come lui e gli piacerebbe anche leggere da chi gli scrive le pagelle dei piloti nei vari Gp. Chi è interessato può trovarlo in via Lepetit, 66.

Damon che bravo!

bb Un grande applauso a Damon Hill per il capolavoro al Gp di Ungheria, proprio da campione del mondo. Pur non essendo un suo tifoso ho sempre apprezzato la correttezza in pista (e fuori) tanto da passare da ingenuo, fragile, non combattivo, ecc; ecc., al contrario di Schumacher campione anche di furbizia e di scorrettezze, vedi come ha accompagnato fuori traiettoria prima Hill e poi più marcatamente Fisichella, ma soprattutto per come è diventato campione del mondo nel '94 proprio a danno di Damon. Ma si sa, primo o poi quello che si fa si riceverà! **bb**

Franco Vandoni,
Bellinzago (Novara)

Damon che bravo?

bb Quanto incasserà il felice secondo Damon Hill per il suo incredibile (nel senso di non credibile) ultimo giro del Gp di Ungheria? E chi staccherà l'assegno, la Williams che incassa 4 punti pesanti quanto immeritati, i bookmakers che l'hanno scampata bella o Bernie Ecclestone che vuole farci seguire questa sceneggiata proprio fino all'ultimo episodio? **bb**

Federico de Caroli
Carpi (Modena)

Grazie Jacques

bb Vorrei rispondere alla lettera di Francesca Dani di Firenze in cui si diceva

che i due piloti Williams sono due piloti ko. Su Frenzen si potrebbero nutrire seri dubbi in quanto in pista non sta brillando come molti si aspettavano, ma penso che Jacques non sia affatto da criticare. Voi "ferraristi col paraocchi" vedete solo quello che volete vedere e non il reale potenziale del canadese che, non dimenticatelo, è il miglior debuttante che la F.1 abbia mai avuto...

Denise Fenati
Ravenna

In disaccordo con la lettrice di Firenze hanno scritto anche (e con lettere troppo lunghe) Elisa Zanotto, Angela Annunziata, Cristiana Caselli, Elena Grossi e Serena Camaggi

Pro piloti italiani

bb Sono un tifosissimo Ferrari, ho pure le mutande rosse con il Cavallino, ho anche grande ammirazione per Minardi e tanta simpatia per la Jordan soprattutto da quando ha come scudiero Fisico!! Certo lo invidio: alla sua età io pure guido un motore Peugeot, ma ha solo 1400 cc... Con tutto il rispetto per Irvine vorrei Fisichella sull'altra Rossa e come me sono molti a desiderarlo. E se Fisico tiene testa con la Jordan a Villeneuve cosa avrebbe fatto con una Williams o con la mitica Rossa ormai in crescita inarrestabile? Montezemolo, sveglia!! Meglio un Fisichella oggi che mille Salo domani... **bb**

Alberico Paolo Salerno
Mongrassano (Cosenza)

Contro i nostri

bb Da più parti, anche su questa rivista, ci si interroga stupiti sul perché la Ferrari non ingaggi piloti come Fisichella, Trulli, Larini, Morbidelli, ecc. Per me la risposta è semplice e chiara. I casi sono due: o il pilota prescelto fa buono buono da fido scudiero al compagno rimanendo bruciato come dimostrano i fatti fino a oggi, oppure lo stesso comincia a marciare come il tedesco o anche più forte, cosa di cui dubito molto, creando sicuramente attriti e malumori in seno al team. Pertanto fa bene la Ferrari a non prendere piloti italiani fino a quando in squadra c'è un tritatutto come il tedesco. **bb**

Simone Sacchetti - Arezzo

Ma in Tv non si fuma?

bb Odio il fumo, ma ora voglio dire la mia sulle pesanti limitazioni pubblicitarie che costringeranno i

**PER
SCRIVERE
AI PILOTI**

FERRARI SpA - Via Ascari, 55/57 - 41153 Maranello (Modena)
BENETTON FORMULA Ltd - Whiteways Technical Centre
Enstone Chipping Norton - Oxon, OX7 7EE (Gran Bretagna)
WILLIAMS ENGINEERING Ltd - Grove, Wantage Oxfordshire
OX12 0DQ (Gran Bretagna)
McLAREN INTERNATIONAL Ltd - Woking Business Park Albert
Drive Woking - Surrey GU21 5JY (Gran Bretagna)
PROST GRAND PRIX - Technopole - 58470 Magny-Cours (Francia)



12 Ore e Vignando, super!

Carissimi amici, sono un vostro lettore da ormai vecchia data (quasi trent'anni) e sabato 9 agosto mi trovavo a Misano per assistere alla 12 Ore. Con questa mia volevo segnalarvi: - nonostante la partenza di sole 20 macchine ne è scaturita una bella gara tant'è vero che mi sono passate in fretta anche le 12 ore - Arturo Merzario è un grande e non finisce mai di entusiasmare - bravissimo è stato lo speaker, Gigi Vignando, che è stato l'unico a farsi tutta la 12 Ore senza interruzioni e senza avere il cambio davanti al microfono. Vorrei, tramite voi, fargli i complimenti.

Mario Martinotti, Vignate (Milano)

"tabaccai" ad allontanare lo sport della velocità dall'Europa e quindi dalla sua più romantica tradizione. Io ritengo opportuno combattere il vizio della sigaretta al di là dei nomi, dei colori e dei marchi. Quindi perché vietare alle multinazionali del tabacco di associare il proprio nome a manifestazioni sportive o di svago quando poi basta andare al cinema o accendere la tv per trovare una sigaretta fra le labbra di un "duro" e tra le dita della seduttrice di turno? Di tutta questa vicenda che scuote e preoccupa la F.1 imparo che fra tutti i vizi dell'uomo

occorre urgentemente trovare rimedio per quello dell'ipocrisia.

Diego Centofanti
Sulmona (L'Aquila)

Quei gufi della Rai

Avete notato come portano sfortuna i commentatori Rai? Le prime avvisaglie si erano già avute durante il Gp di Silverstone. Dopo che Villeneuve aveva avuto problemi al pit-stop e Schummy volava in testa, ecco che Palazzoli inizia a elogiare la tranquillità del team, il grande lavoro organizzativo di Todt, la costanza di Schummy e

l'affidabilità della Rossa... Non ci hanno dato neppure il tempo di toccare ferro che la ruota posteriore sinistra lancia segnali di fumo (e di resa...). Schumacher out! E Irvine? Ah... Grande rimonta, ora le attese della Ferrari si concentrano tutte su di lui... Bravo l'irlandese... E poi, il ritiro di Schummy è frutto del caso... Ci può stare... Irvine ora potrà anche attaccare Villeneuve... Trac!!! Fuori Irvine... Per quanto riguarda Hill, poi, tutto è oramai entrato nella leggenda... Dopo le gufate di Poltronieri e l'incompetenza di Verduzio, dobbiamo di nuovo stare con il fiato sospeso?

Luca Giraldi - Trieste

Zolder e le Rosse

Ho 14 anni e sebbene io sia nato dopo la morte dell'indimenticabile e indimenticabile Gilles Villeneuve, ho avuto l'occasione di vedere alcune delle sue mirabolanti imprese. Ricordo che il pilota canadese perì sulla pista belga di Zolder, proprio dove recentemente la Ferrari 333 Sp di Lienhard e Theys ha vinto la sua prima gara nell'Euro-prototipi. Questa vittoria mi ha emozionato, anche perché è la prima vittoria di una barchetta di Maranello in Europa dopo 36 anni e, inoltre, è stata ottenuta nel 50. anno di attività sportiva della Ferrari. Ciò mi ha dimostrato che solo le Rosse trasmettono quell'emozione che, nello sport, si chiama vittoria.

Mario Morello - Prato

Il mio nome è Lisa, sono una ragazza di 22 anni che sta tentando di capire da mesi come fare a prendere la licenza da navigatore rally ed anche quali corsi seguire per avere una buona preparazione di base. Dovunque chiedo, nessuno sa nulla, negli uffici è tutto un caos, si parla solo di vaghe informazioni, per nulla attendibili, e di contatti tramite uffici pubblici di terze persone purtroppo anche loro disinformate o che tentano di convertirti ad altri tipi di ruoli nel campo automobilistico. So che la mia città, Ferrara, non è né una culla dell'automobilismo rally né tantomeno della velocità, e che il fatto di essere una donna non mi aiuta di certo dato che le mie domande sono seguite sempre da sorrisi oppure da scoraggiamenti. Quali sono le vie da seguire?

Lisa Ricchieri
Ferrara

PHOTO RACING



Il problema è generalizzato e molti nuovi praticanti fanno fatica a districarsi nel complicatissimo procedimento delle licenze automobilistiche. Purtroppo in Italia pare si faccia di tutto per scoraggiare chi vuole correre. Adibiti a questo ci sono gli uffici sportivi dell'Automobile Club d'Italia, ma non in tutte le città è facile sapere dove sono ubicati e non sempre chi vi lavora è al corrente di che tipo di licenza serve per partecipare ai vari tipi di gare. Di conseguenza è poi arduo seguire l'iter, di per sé troppo macchinoso, per entrare in possesso della benedetta licenza. I rallies, poi, in molti posti sono la cenerentola delle discipline e chi vi si vuole avvicinare fatica ancora di più se non è

assistito da un conoscente che già li pratica. Fortunatamente, in genere nei mesi invernali, molte scuderie organizzano corsi di avvicinamento alle gare sia per piloti che per copiloti e chi ci segue ne legge le coordinate nelle "news rally" dove pubblichiamo tutte le informazioni al riguardo che arrivano in redazione. Altrimenti ci si può rivolgere alle varie scuole rally e un elenco lo trova nelle pagine del "portobello" a fine rivista. Li chi intende praticare questa specialità troverà istruttori molto validi e probabilmente anche qualcuno con cui correre in futuro. Lei però è più fortunata di molti altri nelle sue condizioni perché a Ferrara c'è la Scuderia San Giorgio e soprattutto quella straordinaria figura che risponde al nome

IL CASO

Avere informazioni su come cimentarsi nei rally o anche solo prendere la licenza per correre è spesso un problema insormontabile per molti neofiti che non hanno conoscenti nel giro delle corse. Ecco allora a chi rivolgersi per un aiuto...

di Carla Colabella. Se si rivolge a lei saprà tutto e ancora di più, oltretutto condito da una cortesia che ha pochi uguali in circolazione e di sicuro senza pregiudizi verso una donna. La Scuderia S. Giorgio è nella sua città in via Padova, 19 (0532-209060).

JORDAN GRAND PRIX Ltd - Silverstone - Northamptonshire NN12 8TJ (Gran Bretagna)
SAUBER Ag - Wildbachstrasse 9 CH 8340 Hinwil (Svizzera)
ARROWS GRAND PRIX INTERNATIONAL Ltd - Leafield Technical Centre, Leafield Witney Oxon OX8 5 PF (Gran Bretagna)
STEWART GRAND PRIX - 16 Tanners Drive, Blakelands, Milton Keynes MK14 5BW (Gran Bretagna)
MINARDI TEAM Spa - Via Spallanzani, 21 - 48018 Faenza (Ravenna)
TYRRELL RACING ORGANISATION Ltd - Long Reach, Ockham, Surrey GU23 6PE (Gran Bretagna)

F.1 È morto Villoresi

Gigi, addio

Proprio nel giorno in cui il mostro Schumacher ancora una volta ha esibito in Belgio le sue doti di campione, un altro grande campione, uno di quelli che appartengono al passato, è scomparso a Modena: Luigi Villoresi, il grande «Gigi» dell'automobilismo italiano. Divenne il «Gigi nazionale» perché nel '47 e nel '48 fu campione d'Italia, ma era già altrettanto famoso nel mondo perché in tutto il mondo era già stato a correre e a vincere, continuando poi fino a concludere 25 anni di invidiabile carriera.

Avevano iniziato, lui e suo fratello Emilio, «Mimi» per gli amici, nel 1937 percorrendo due sentieri opposti e rivali: Mimi all'Alfa Romeo (morì in prova nel luglio 1939 guidando un'Alfetta 158), Gigi con miglior sorte e maggior successo alla Maserati, con la quale ha gareggiato fino al 1940 e poi, dopo la pausa della guerra, dal '46 al '49, anno in cui passò alla Ferrari per rimanervi cinque anni.

Non furono anni facili. L'automobilismo sportivo stava vivendo un periodo di febbrile evoluzione: c'erano ancora in piena attività tutti gli assi anteguerra e nuove leve giovani premevano a ritmo serrato e poi, soprattutto, la concorrenza più feroce era quella dei compagni di squadra che erano corridori come Farina, Cortese, Sommer, Bonetto, Serafini, Gonzalez, Taruffi, Bracco, Hawthorn, Maglioli, Alberto Ascari. Con quest'ultimo Villoresi ebbe un buon affiatamento, nel senso che ci litigò di meno, arrivando a stringere una sincera amicizia anche se l'antagonismo era forte con lui come con tutti gli altri ed era tutta gente che voleva vincere e non regalava né perdonava niente a nessuno. Spesso, a fine gara, le carrozzerie delle monoposto erano incredibilmente sfiorate dai colpi proibiti che gli inseguitori gli infliggevano con l'anteriore della loro vettura munita di un canotto di bronzo per l'avviamento del motore che sporgeva, per esempio, di 12 centimetri nella 500 F2. In cinque anni alla Ferrari Villoresi vinse 35 corse, più o meno come Ascari, e certi maligni insinuano che uno dei due titoli mondiali di Alberto, se qualcuno avesse voluto, sarebbe potuto toccare facilmente a Gigi, ma a bilanciare i valori

c'erano due Targa Florio (1939 e 1940) e una splendida vittoria alla Mille Miglia 1951, senza contare il prestigio di Indianapolis, dove Villoresi con una Maserati si classificò settimo nel 1946, mentre Ascari con una Ferrari nel 1952 si ritirò al 12. giro. Entrambi passarono poi nel 1954 alla Lancia, con la quale Gigi vinse quell'anno il Gran Premio del Portogallo.



ORSI

Villoresi sapeva mettere a punto la vettura, in pista era veloce, aveva coraggio e sapeva mantenere uno stile impeccabile anche nelle astute bricconate che a quell'epoca in gara non si risparmiavano i contendenti, puntigliosi nel farsi rispettare.

Nella vita era un gentile signore, innamorato della sua Milano, sempre sorridente e amabile, non aveva, questo proprio no, il bernoccolo degli affari che a un certo punto lo lasciarono completamente spogliato. Coerente al punto di rinunciare a qualsiasi diplomatica prudenza nell'esprimere il suo pensiero, una volta gli scappò detto che Enzo Ferrari era un uomo che non conosceva la parola «grazie». Lo disse in un'intervista a Enzo Biagi e poi lo confermò, pur consapevole del risentimento di Ferrari che infatti gli tolse il saluto per quindici anni. Quando finalmente si riabbracciarono, ormai avanti con gli anni e malandati di salute, fu forte commozione per tutti e non si capì quale dei due fosse più pentito della propria colpa.

Villoresi parlava delle sue peripezie con fare distaccato e anche quando raccontava i momenti peggiori, come la perdita del fratello, gli anni di prigionia in guerra o i suoi incidenti in corsa (quattro bruttissimi: Genova 1948 e 1950, Mille Miglia 1954, Roma 1956 che lo convinse al ritiro dalle

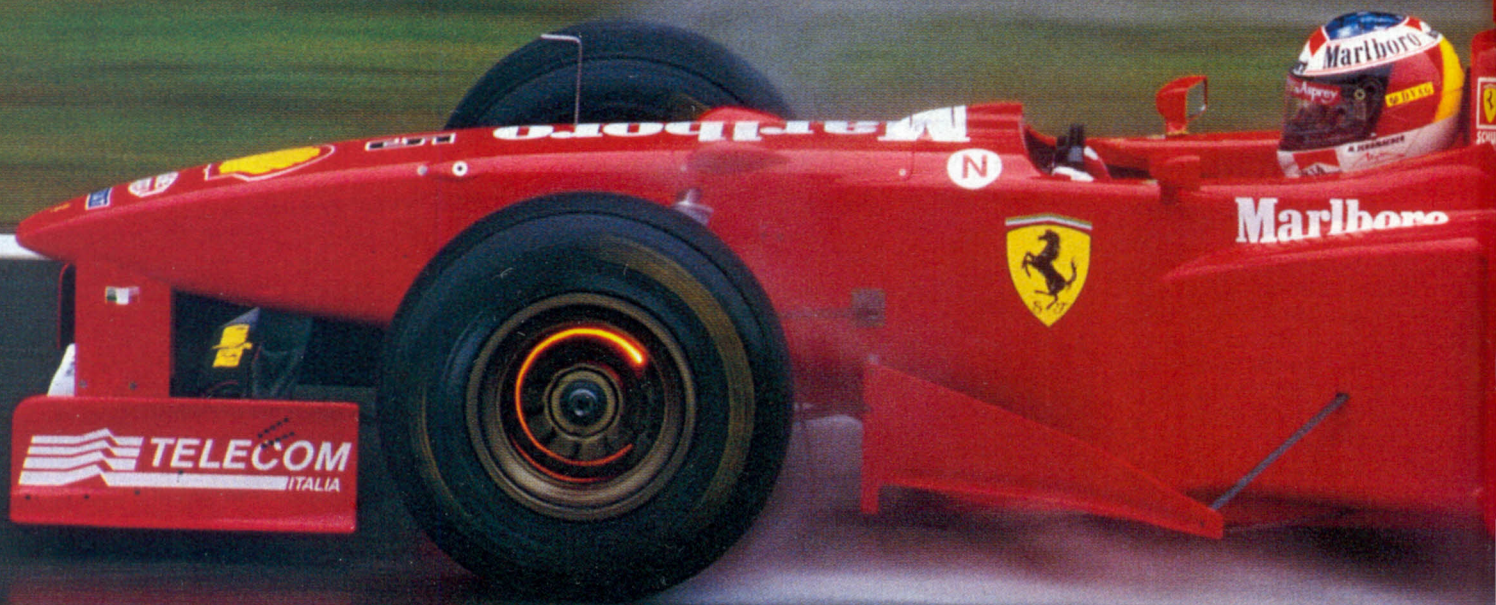
corse) sembrava non trattarli come cose sue personali e, in ogni caso, non pretendeva commiserazione. Negli ultimi tempi si era ritirato nella casa di don Sergio Mantovani a Modena, quasi immobilizzato, dopo essere apparso per anni in tante manifestazioni automobilistiche dove gli sono state sempre riservate la parte dell'ospite d'onore e la dignità di chi si è conquistato il merito sul campo.

Franco Gozzi

F.1 Gp Belgio

in copertina

E adesso P



Montezemolo aveva promesso agli appassionati quattro vittorie, una più dell'anno scorso. Bé, sono arrivate, cioè è stato di parola. Ma forse non è il caso di fermarsi proprio adesso, anche perché la squadra funziona, il pilota anche e la vettura, pur non super, non tradisce. Vuoi mai che...

▲ **ALBERTO ANTONINI**

residente?



foto COLOMBO

SPA - Peccato, Presidente, che le promesse non bastino più: neanche quando sono mantenute. In una sera di quelle giuste, sotto Natale, quando sono più buoni i tortellini e persino i giornalisti, lei ci aveva promesso quattro vittorie: una più dell'anno scorso. Ma adesso che gli alberi, le sirene e i petardi di Spa lasciano il posto agli alberi, alle sirene e ai petardi dell'Autodromo (e speriamo che qualcuno

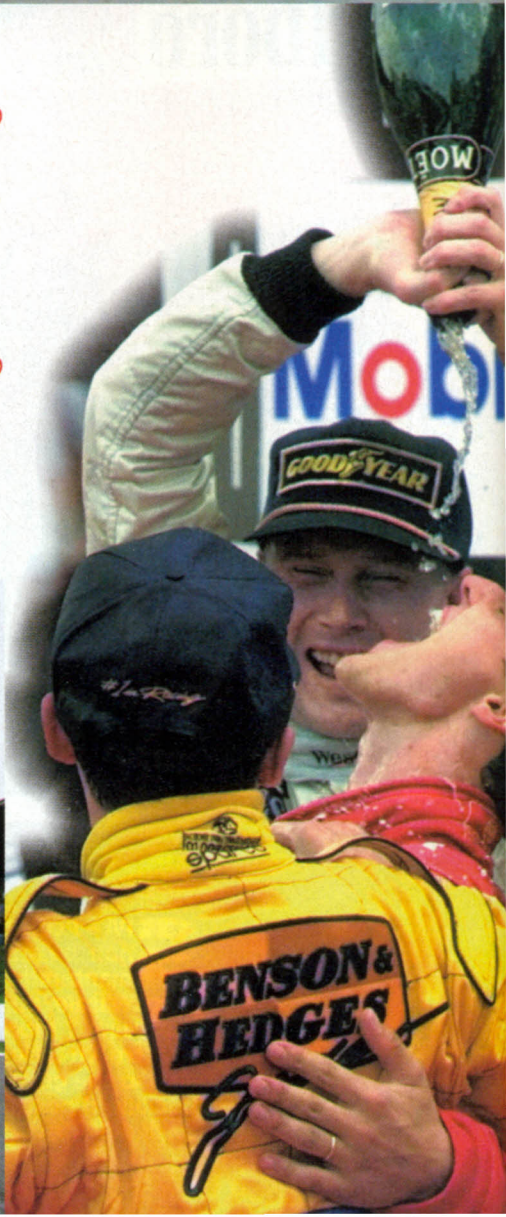
non si lamenti per il rumore), adesso che la gioia del primo momento si trasforma in voglia di farlo durare e anche in commozione per aver perso, con Luigi Villorosi, un pezzo di storia ferrarista, adesso, Presidente, è proprio difficile accontentarsi. Sì, d'accordo, quattro successi in una stagione sono tanti, e in altri tempi c'è chi in questo modo ha vinto il mondiale in carrozza. Ma neanche nel mitico 1990 era successo ➔

F.1 Gp Belgio

➔ quello che succede adesso: e cioè di arrivare al Gp d'Italia con la Ferrari in testa ai due mondiali. Comunque, siccome a lei, Presidente, e a chi le sta vicino staranno ronzando le orecchie per i complimenti delle ultime quarantott'ore, forse una voce un po' diversa ci vuole proprio. E allora studiamocelo in profondità, questo miracolo Ferrari che poi tanto miracolo non è, visto che anche alle cose più belle si fa l'abitudine. Il fatto è, Presidente, che rispetto ad altri anni d'oro – che non nominiamo per scaramanzia – le condizioni sono ben diverse. E ce ne siamo accorti tutti, a Spa, tenendo l'occhio incollato al monitor durante le prove, quando il cronometro batteva in velocità massima anche Schumacher. Ce ne siamo accorti quando, nelle ultime battute della gara di domenica, Jacques Villeneuve infilava giri veloci con facilità disarmante. Lo sanno tutti, Presidente, che se la Ferrari vincerà questo mondiale – o magari tutti e due i campionati, anche se è molto meno facile – il merito non sarà di una vettura superiore alle altre, e meno che mai di un motore più potente. Del resto lo ha detto anche Michael: «*Abbiamo un problema di base con l'aerodinamica, che non ci permette di avere velocità con certi valori di deportanza*». Che tradotto significa: l'efficienza complessiva della F310B, che si misura con un semplice coefficiente, non è al livello di quella della Williams. Però, a cinque gare dalla fine, se Schummy ha una media di cinque punti e mezzo a Gp e la squadra ne ha raccolti esattamente sette a partecipazione (il che, se vogliamo, permette di calcolare all'istante il contributo di Irvine) una ragione ci deve essere. Anche al di là dei meriti del miglior pilota del momento. Tanto per cominciare, questa vittoria di Spa è perfino più convincente di quella dell'anno scorso. Allora, come adesso, ci si era messa la safety-car, ma in un momento ben diverso. Quello che ha fatto davvero la differenza, a parte il talento di



Tutto è cominciato con un grande sorpasso ad Alesi, poi Schummy ci ha preso gusto, ha passato anche Villeneuve ed è scappato via verso la vittoria e forse verso il mondiale. Tanta la felicità all'arrivo, ma meglio non illudersi che i giochi siano già fatti





fotografieORSI

guida, sono le scelte dell'ultimo minuto. E qui, onestamente, c'entra tutta la squadra. Perché è vero che è stato Schumacher a scegliere le gomme intermedie, come se avesse il satellite meteo in testa (ma è anche questione di capire meglio degli altri che certe Goodyear vanno meglio sul bagnato, anche con scolpiture meno profonde). Però è anche vero che, in altri tempi, un telaio nuovo e più leggero sarebbe stato gettato nella mischia a oltranza. E invece stavolta si è preferito tenerlo parcheggiato perché aveva più benzina e un assetto più rigido, da asciutto pieno, mentre il muletto con il vecchio chassis era stato preparato per la strategia dei due pit-stop. Questa, Presidente, si chiama maturità di scelte (ma lei del resto lo saprà benissimo). E pazienza se quella scocca dei miracoli dovrà aspettare per il debutto in gara. E adesso, vogliamo parlare del motore? Be', se il Barra Due continua a rompersi in prova e a vincere le gare (come già in Francia), tanto meglio. Come progetto, ammettiamolo, è un po' disgraziato, visto che per la prima volta è andato in pista tredici mesi fa - a Monza, guarda caso - e ancor oggi si discute sull'affidabilità di impiego. Però quel guaio alla distribuzione, che non aveva niente a che vedere con quelli dei mesi scorsi, adesso sembra davvero a posto, grazie a una revisione del disegno. E allora, anche se i cavalli in più non sono poi tanti (una quin-

dicina, dicono i bene informati, a patto che l'unità «nasca» bene) a Monza potrebbero fare comodo. Il suo pilota di punta, Presidente, ha già messo le mani avanti fino all'avambraccio: «Da quello che ho visto negli ultimi test, non direi che siamo piazzati molto bene. Dovremo guardarci anche dalla Jordan e dalla McLaren, oltre che da Benetton e Williams». Eh, la miseria, non esageriamo. Va bene che le velocità massime di Michael a Spa non erano esaltanti - undicesimo nel primo tratto, quartultimo nel secondo - ma c'entrano anche le scelte di aerodinamica. La realtà è che quest'anno la Ferrari, con tutti i suoi difetti, ha già avuto due gare di piena superiorità sulla Williams (Magny-Cours e Silverstone, anche se la seconda non è andata molto bene) e in generale si è tirata fuori bene un po' da tutti i tipi di pista. Ma visto che la maturità dà buoni frutti, Presidente, magari qualcuno sarebbe disposto anche a vedere una Ferrari che a Monza contiene i danni, puntando all'obiettivo finale e non agli entusiasmi passeggeri. La verità, Presidente (la nostra verità, almeno) è che la strada è ancora lunga. E che per farcela servono la meravigliosa lucidità che Schumacher ha trasmesso alla squadra, la gestione sempre senza errori delle strategie, e un cucchiaino di fortuna. Più, magari, un contributo meno inesistente da parte di un secondo pilota che la riconferma l'ha avuta, i soldi anche (ma non entriamo nei dettagli) eppure continua a marciare a corrente alternata, con qualifiche che ricordano il poco mitico '92: «Non che potesse far molto per me stavolta», commenta con magnanimità il suo caposquadra. Per il resto, la Ferrari un campionato l'ha già vinto: quello della rapidità di crescita. Appena un anno e mezzo fa era un team tutto da reinventare, con piloti, motore e gente nuova. La monoposto di quest'anno non ha dato una gran mano alla continuità di intenti, visto che invece di un passetto avanti sembra un ennesimo salto di lato. Però adesso, per tornare alle statistiche, ci sono esattamente 2,4 punti/gara di vantaggio da gestire nel mondiale Piloti. E 1,6 in quello Costruttori. Non è molto, ma è meglio che inseguire. «Che devo dire dal campionato? Fammi la stessa domanda fra cinque gare», è il commento del Pilota. Dalla patria di Goethe e Thomas Mann ci si potrebbe aspettare più fantasia. Ma non è di fantasia che la Ferrari ha bisogno adesso. E questo sì che è un bel passo avanti. ■



E ora Schummy guiderà così...

Mancano cinque Gp alla fine del mondiale: volete sapere come li affronterà Michael? Lo abbiamo chiesto a chi lo conosce bene scoprendo che...

▲ **ROBERTO BOCCAFGLI**

SPA - Rapido Schumacher in arrivo sul terzo binario: quello del titolo mondiale. Banale? Magari sì, ma quando commenti per l'ennesima volta un Gp marchiato a fuoco dalla superiorità del tedesco, da qualche parte devi pure iniziare. Dunque: da dove partiamo? Di emozione, francamente, ce ne sarebbe a vagonate: era dal 1979 che la Ferrari non arrivava a Monza con un suo pilota in testa al campionato. Eppure dalla fonte diretta - leggi Schummy medesimo - di emozione, tracce. A un metro da qui, in sala stampa, un collega della stampa tedesca sta titolando un articolo generato dalla viva voce del Fenomeno (leggi sempre Michael). Ed ecco il titolo: "Kein grund zur euphorie". Della serie: "Non lasciamoci prendere dall'euforia". Entusiasmante, no? Va bene che di titoli iridati ne ha collezionati già due. Va bene che fra l'emotività di noi latini e quella made-in-Germany passa la differenza che divide la pizza (quella buona) dai Pickelgurken (per i meno deboli di stomaco: cetrioli giganti sott'aceto). Ma insomma... E allora, per tentare di leggere sotto una nuova chiave ciò che attende il tifo per le Rosse di qui a fine stagione, abbiamo scelto una chiave diversa. Schumacher raffredda ogni domanda sulle sue chance iridate e ripete come un disco rotto teniamo-i-piedi-per-terra? Gli chiedi cosa prova a viaggiare tanto sopra le righe, a tenere orbite proibite a tutti i suoi colleghi, e lui ti affossa parlando (quando si degna, perché il tempo strin-

ge) di metodo, di lavoro, di "gruppo", di tattiche e briefing interminabili? Bene: per leggere il futuro del sempre meno illusorio titolo '97 per il Cavallino, ci siamo rivolti a chi Schummy lo conosce proprio bene. E non da oggi: dai tempi in Benetton, e magari anche prima. Come vive questo momento? Come gestisce l'attuale stato di grazia personale che gli consente di volare a queste quote incredibili? Come cambia - se cambia - la vita di un ragazzo di ventisette anni che guadagna palettate di miliardi e che, un passo dopo l'altro, sta riportando a Maranello un titolo piloti che le Rosse non vedono da diciotto anni? Ecco le risposte.

FLAVIO BRIATORE
Direttore generale Benetton
Formula a partire dal 1989

"Come vuoi che si comporti? - attacca, lapidario, quasi scocciato - Come sempre: al massimo. Michael è perfetto: se ha una minima possibilità per vincere vince, e basta. Sa di essere il più forte, in assoluto. Ma non è una novità: è da tre anni che ne è assolutamente certo. E questa per lui è una forza indiscutibile. Ma per favore: piantamola di parlare soltanto di lui. Attorno ha una squadra che sta lavorando bene. Non soltanto sulla monoposto: gli ha creato un ambiente perfetto, centrato su di lui, totalmente dedicato. Ma non c'è proprio niente di strano. E' da inizio stagione che dico che la Ferrari e Schumacher avrebbero conquistato questo titolo..."



ROSS BRAWN
Direttore tecnico Ferrari,
progettista Benetton
dal 1992 al '96

«Michael ha un grande vantaggio: è molto intelligente. Qualsiasi cosa capiti, lui ha sempre una idea precisa della situazione. Ed è bravissimo ad adattarsi nel modo più efficace, quello più positivo per puntare sempre al migliore risultato a disposizione. Oggi è stato così: ha deciso lui di iniziare la gara con gli intermedi. Mancavano sette, otto minuti al via: ancora non sapevamo che la partenza sarebbe stata con la safety car. Ma lui non ha avuto dubbi: c'era tanta acqua in pista, ma sapeva che sarebbe stato in grado di gestire al meglio la situazione. E' un campione, e sa di esserlo. Ma non consideratelo un marziano: anche lui, a volte, va in ansia, va sotto stress. Oggi, prima della gara, per qualche minuto l'ho visto teso. Ma sono certo che quando entra nell'abitacolo, a scelte tecniche già effettuate, ce la fa ad assicurarsi una freschezza mentale che gli consente di fare cose incredibili in pista. Penso che per mantenere questo livello eccezionale debba assolutamente evitare di rilassarsi anche in minima parte. Nessuno deve permettersi di parlare di vittoria in campionato. La sua grande forza è un livello di concentrazione assoluto, continuo. Era così anche ai tempi della Benetton e i risultati gli hanno dato ragione. Ora non cambierà di sicuro».

JOHNNY HERBERT
Pilota Sauber, ex compagno
di Schummy in Benetton
(1985)

«Parliamoci chiaro: la Williams è ancora superiore alla Ferrari. Magari sul bagnato la Rossa ha qualche vantaggio, ma se non sei Schumacher una gara come quella qui a Spa, nei primi giri sull'acqua e con pneumatici intermedi, non te la puoi permettere. Michael è fortissimo: lo era già quando correvamo insieme in Benetton. Ha tanti pregi. E' veloce, molto veloce, grazie a un grande talento naturale. E poi sa cementare attorno a sé un gruppo di lavoro che riesce a fare lavorare secondo le sue esigenze, in un'unica direzione. In questo è bravissimo: non so come si comporti in Ferrari, ma a volte in Benetton era durissimo con i tecni-

ci, con la squadra. Se qualcosa non andava come lui voleva, otteneva subito un cambiamento. Sapeva di essere forte, e oggi penso ne sia ancora più certo. E sa come farlo fruttare al meglio. Ho una mia teoria: a Schumacher, tutto è sempre andato benissimo. Fin dall'inizio, nelle corse, aveva evidentemente grandi mezzi. Ma non dimentichiamo che tutto gli è costantemente andato benissimo: mai una squadra sbagliata; mai un incidente serio, di quelli che ti cambiano la vita. E in questo modo la vita di un pilota è più facile: non sai cosa sia la paura; non perdi mai tempo nell'impresa di recuperare posizioni, fiducia, potenzialità. Non si tratta di un caso isolato: anche a Prost, a Senna e a parecchi altri piloti la vita andata così. E quando non inciampi mai, diventare un grandissimo campione è più facile. A questo punto Michael deve soltanto gestire la quotidianità: la sua quotidianità irraggiungibile per tutti gli altri. Lo sta facendo benissimo. Beato lui».

MAX WELTI
Direttore sportivo Sauber,
responsabile Mercedes
quando a fine Anni '80
Michael gareggiava
con le Gr.C tedesche

«Oggi Michael ha dimostrato senza mezzi termini di essere di un altro pianeta. Costa cifre assurde, ma alla fine la sua superiorità di guida, di tattica e strategia in gara, è tanto superiore da giustificare la quantità allucinante di dollari che guadagna. Lo conosco da quando in Mercedes era il pilota più giovane. Ovviamente tutto era diverso, ma già allora di lui mi colpì un aspetto: aveva un livello di concentrazione, di applicazione personale, che nessun altro pilota poteva sognarsi. E imparava da tutto, da tutti: con una rapidità pazzesca. Alla lunga questo aspetto gli ha consentito di diventare ciò che è oggi: un pilota irraggiungibile, uno che riesce a volgere regolarmente a suo favore ogni condizione che può invece danneggiare gli altri. Ma non è un dono di natura: ha studiato, ha memorizzato ogni possibile dettaglio, si è migliorato con una costanza e una decisione che costano fatica. Oggi è diverso. Oggi sa di avere una marcia in più, in qualsiasi situazione. Il suo la-

voro può limitarsi a non perdere la concentrazione, a non farsi distrarre: tutto non potrà che andare sempre meglio. Se tento di entrare nella sua testa sono certo che a ogni passo ulteriore che farà verso il titolo con la Ferrari si dirà "Calma, calma. Non esaltiamoci, non rilassiamoci. Non è ancora fatta". So che sembra un po' maniacale, ma facendo in questo modo il titolo non potrà sfuggirli. Senza miracoli: quelli dovranno farli Villeneuve e la Williams».

BALBIR SINGH
Preparatore-cuoco-guru
di Schummy (da fine '94)

«Ho una sola certezza: questa vittoria non cambierà di un millimetro il sistema di vita di Michael. Lui ha un vantaggio: vive in equilibrio. Fisicamente è perfetto: la sua forza è al massimo, la sua resistenza anche. Mangia e si allena con un metodo inattaccabile. Non ha punti deboli: credo che pochi altri piloti, se soggetti a uno stress professionale come il suo, possano dire di essere sereni come lui. Dorme profondamente, come un bambino. Non ha bisogni particolari: gli bastano sette ore di riposo completo per svegliarsi in piene forze, con l'umore al massimo. La sua vita è divisa in due settori separati: quello delle corse e quello privato, familiare. Nessuna invasione di campo: in questo modo può essere felice in famiglia senza perdere niente a livello di concentrazione, di voglia di dare il massimo in pista. Michael riesce a evitare il nervosismo, l'ansia. Io gli dò una mano proprio in questo: aiutandolo a mantenere l'equilibrio perfetto. Sono un fisioterapista, ma le mie radici professionali vengono da metodi indiani che non posso e non voglio raccontare, ma che tengono in considerazione il totale equilibrio fra tante diverse componenti. Lui mi segue, ha fiducia in me, mi vuole sempre a disposizione. L'ho conosciuto quasi tre anni fa: ero amico di un suo zio che vive nella mia stessa città, a Neuwied vicino a Koblenz, e Michael stava cercando un preparatore che lo seguisse a tempo pieno. Ci siamo conosciuti e lui mi ha preferito ad altri cinque o sei che aveva già esaminato. Da allora tutto è andato sempre meglio. E continuerà in questo modo fino al titolo».

F.1 Gp Belgio *l'analisi*

Se alla Ferrari nulla è stato lasciato al caso, bisogna dire che gli uomini di patron Frank non ne hanno indovinata una, a cominciare dalla lettura delle previsioni meteorologiche. Molto bravi, invece, alla Jordan

▲ **ALBERTO ANTONINI**

fotografie COLOMBO



SPA - «Ingegnere, dica la verità: stavolta avete avuto un bell'aiuto di vino». L'ingegnere Ferrari annuisce e se ne va. Poi, improvvisamente, l'illuminazione: «No, non di vino: di acqua!». Primi classificati nella categoria Freddure da Oratorio, ma anche primi in gara e nel mondiale. E poi, in fondo, persino certe battute celano profonde verità. La quarta vittoria stagionale - undicesimo risultato utile su dodici gare - la Ferrari l'ha costruita su Schumacher e sulla pioggia. Michael stesso è stato categorico, nel dopo gara: «Con l'asciutto non ce l'avrei mai fatta». Altro discorso per Eddie Irvine, partito con assetti non adeguati e col motore Barra Uno per... mancanza di scorte sulle unità nuove. Ma altro discorso anche per Villeneuve, uscito con le ossa rotte e il minimo utile possibile - un sesto posto - da una gara che sulla carta, e sull'asfalto secco, avrebbe dovuto dominare. Dopo la perfezione stilistica dell'Ungheria, la ➔

WILLIA

La safety car è appena rientrata e il Gp è finalmente entrato nel vivo. La Williams di Villeneuve e la Benetton di Alesi conducono le operazioni. Ancora per poco però... Nell'altra pagina, Fisichella, felice, esulta sul podio di Spa



MS

fuori... tempo

➔ Williams in Belgio è ricaduta in un caos istituzionale. All'avvio dietro la safety-car, Villeneuve ha deciso di azzardare le «Aquatro» (gomme da pioggia battente con il battistrada asimmetrico modello '96), mentre Frentzen partiva con quelle da bagnato di tipo «A». Due scelte rivelatesi poi sbagliate entrambe, perché mentre le prime sono poco efficienti se la pista si asciuga, le seconde sono molto più delicate rispetto alle intermedie usate da Schumacher. Ma questo fa parte dell'idiosincrasia per le previsioni meteo di una squadra come la Williams. Quello che invece ha davvero tagliato fuori Villeneuve dalle prime posizioni è stata la decisione di rientrare ai box improvvisamente, al sesto giro. «Ce lo siamo visti piombare dentro senza preavviso - commentava un responsabile tecnico - e in venti secondi abbiamo appena fatto in tempo ad approntargli le prime gomme disponibili». Vale a dire le intermedie, mentre gli altri stavano già decidendo di passare alle slick. Schumacher, dal canto suo, è riuscito a tener duro fino al quattordicesimo passaggio con le coperture montate al via. «Ho fatto attenzione a non rovinarle troppo, ma l'usura non era eccessiva perché la pista risultava ancora bagnata», commenta Michael.

POLEMICHE SCIOCHE

Come abbia fatto, standoci anche attento, ad accumulare oltre 40" di vantaggio sugli inseguitori, andandosene via a sette secondi al giro più veloce, è il solito mistero. Anche la scelta degli assetti non può essere considerata un fattore determinante. Con l'asfalto bagnato, che dà meno aderenza, si cerca di solito di montare barre antirollio di minor sezione per ammorbidire le sospensioni, e contemporaneamente si dà qualche grado in più di alettone per aumentare la deportanza. Ma sono regolazioni dell'ultima ora che quasi tutti hanno effettuato sulla griglia di partenza. Chi ha lavorato in modo un po' più completo è stato Fisichella, superbo secondo all'arrivo, che infatti non era velocissimo in nessun settore del circuito ma ha mostrato una costanza (e una determinazione) impressionante. Schummy, invece, dice solo: «In certe condizioni la Ferrari si lascia guidare facilmente». Aggiungiamo: da lui. La concorrenza Williams reagisce, con Frank Williams e Jacques Villeneuve che brontolano all'unisono sull'uso della safety-car: «Non avrebbe dovuto star fuori per tanto tempo; così ha favorito chi aveva le intermedie. Anche se - ammette poi Jacques - non avrebbe fatto poi troppa differenza». Si sprecano le proteste, nel dopo-gara belga. E si sprecano, tanto per cambiare, le voci sul presunto vantaggio tecnico della Ferrari, dovuto a un sistema di controllo della trazione. Voci che sarebbe eufemistico definire idiote, perché, primo, con la nuova normativa



fotografie ORSI



sui diagrammi dell'acceleratore la trazione la controllano tutti (Williams compresa); e, secondo, se la Ferrari avesse un dispositivo del genere l'avrebbe magari montato su due vetture. Il problema è proprio che quello che funziona di più sulla Rossa numero 5 non può essere riprodotto in due esemplari.

NAUFRAGIO BENETTON

Sta di fatto che adesso Villeneuve – che, precisiamo, è estraneo a certe illusioni – inizia ad essere preoccupato. «Abbiamo perso – spiega – il

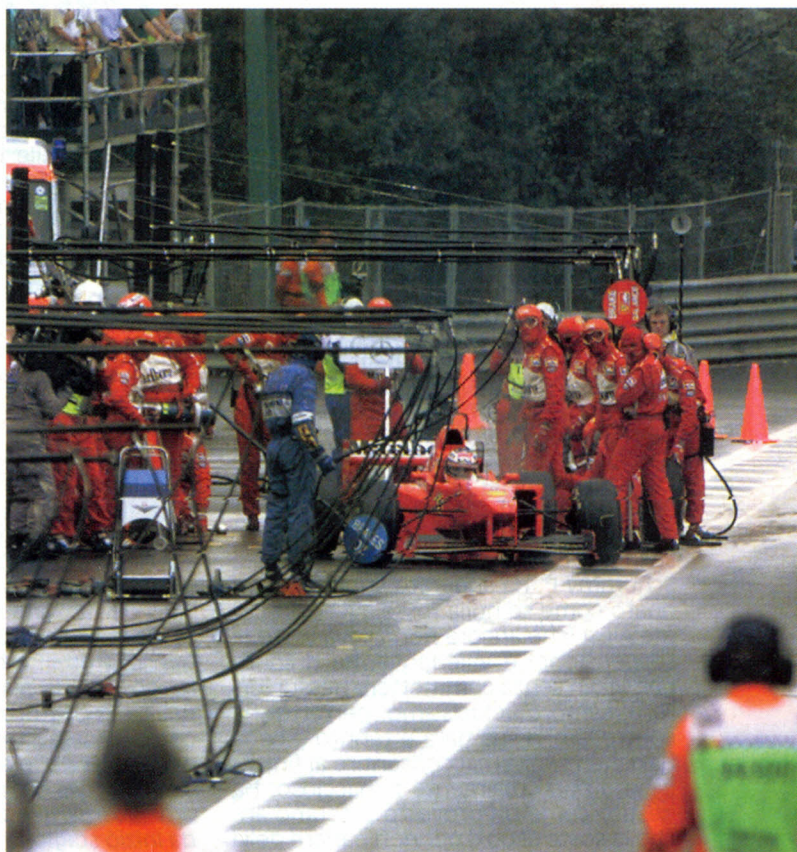
vantaggio che ci poteva venire dalle gare più calde dell'anno, e che proprio calde non sono state». Questo perché la Williams contava molto sui Gp estivi, confidando che la temperatura elevata avrebbe mandato in crisi la Ferrari, che sollecita di più le gomme, ed esaltato l'affidabilità della Fw19. Rispetto a Villeneuve, Frenzen ha potuto tenere una condotta di gara più normale, ma nonostante una sfilza di sorpassi non è riuscito, nel finale, a sopravanzare Hakkinen per il podio. È già la quinta volta, quest'anno, che la Williams non piazza nem-

meno una vettura nei primi tre: ai tempi di Mansell o di Prost (ma anche di Hill) sarebbe stato uno scandalo, adesso in squadra devono farci i conti. Ma Frank Williams e i suoi hanno sperato fino all'ultimo di recuperare punti e posizioni ai danni di Hakkinen, giunto terzo ma non senza sospetti. Dopo il caos con le benzine nella vigilia, Mika, fresco di riconferma in McLaren, ha conservato sub judice la sua posizione in griglia; poi, per recuperare dopo un'uscita di pista, ha sorpassato altre vetture in regime di safety-car. Alla fine se l'è cavata con un'ammonizione e una squalifica condizionale: ma che cosa sarebbe successo se il suo comportamento – il comportamento di un pilota che «non doveva» essere lì – avesse causato un incidente più grave? Il controllo dell'autorità sportiva, nel week-end di Spa, è apparso più volte latitante. Per tornare ai fatti di gara, l'acqua della Ardenne ha fatto naufragare la Benetton, a suo agio in prova su una pista così veloce ma incapace poi di sfruttare la prima fila di partenza di Alesi. Anche Jean è stato vittima – come Berger in qualifica – di una rottura causata dalle elevate sollecitazioni cui sono soggette la monoposto sulla pista belga. Nota di merito, invece, per Herbert, ancora una volta estremamente positivo con la Sauber. E adesso, in questi giorni, tutti in pista a Monza; fra preparazioni per il Gp Italia e prefigurazioni '98. L'estate è stata calda, l'autunno rischia di esserlo ancora di più. ■



Una giornata esaltante per i tifosi di Schummy

In alto, Hakkinen terzo al traguardo precede Frenzen che a Spa si è dovuto accontentare della quarta piazza. Nella foto grande, Fisichella sale lungo il Radillon, dove si possono notare tribune piene di folla nonostante il maltempo. Tutti decisamente molto rapidi i pit stop effettuati dalla Ferrari, a destra, il pilota che sta scattando via è Schummy. Inevitabile, anche sulla pista delle Ardenne, l'assalto dei tifosi al termine della gara



F.1 Gp Belgio *l'altro eroe*



VOGLIO VINCERE *a Monza*

Sicuro, determinato e senza timori reverenziali, Giancarlo Fisichella ha esaltato la platea di Spa conquistando, alla grande, il secondo posto. Una prestazione da incorniciare per l'italiano che adesso punta al successo sulla pista di casa...

▲ **PAOLO BOMBARA**

SPA - Signori, ma lo avete visto Giancarlo Fisichella? Avete notato le doti del romano de' Roma? Diciamolo subito: questo momento, in molti, lo aspettavano da tempo. Erano anni che non si vedeva un nostro connazionale in vetta alla classifica; erano anni che un prodotto del made in Italy non si trasformava in un pezzo pregiatissimo e conteso del mercato piloti. E non parliamo di gente già affermata, all'apice della carriera, bensì di un quasi «sbarbatello» di ventiquattro anni con appena una stagione alle spalle e un futuro grande così. Uno «sbarbatello» che, al suo esordio sul circuito più difficile e selettivo del mondiale, in condizioni di gara spaventose per chiunque, ha messo in riga tutti a eccezione di Sua Maestà Schummy I°. Ha superato subito sul bagnato come se nulla fosse avversari come Alesi (che ancora non aveva rotto la sospensione) e Villeneuve. Ha guidato per 44 giri senza commettere nessun errore, sempre velocissimo, perfetto, ha controllato la sua gara e tenuto a bada Hakkinen senza mai consentire al finlandese di farsi realmente minaccioso. Ha gestito come un provetto veterano anche le soste ai box, per non parlare della

scelta delle gomme da pioggia leggera, quelle con disegno a V, che si sono rivelate azzeccatissime. Una scelta che Fisichella ha fatto in prima persona, caricandosi sulle spalle tutta la responsabilità e proprio all'ultimo minuto utile, ovvero a meno sei minuti dal via, quando il suo ingegnere gli ha chiesto lapidario: «che gomme vuoi?». Ora Fisico in classifica è a

«Nel Gp d'Italia tutto sarà a mio vantaggio. Avrò il calore dei tifosi in un circuito che conosco benissimo: saranno due grandi incentivi...»

pari merito con Coulthard. D'accordo, lo scozzese ha vinto la prima gara, ma vogliamo mettere l'attuale valore di mercato dell'italiano con quello di David? I team manager si stanno facendo la guerra. Primi fra tutti quel Flavio Briatore, che ne ha già annunciato il riscatto della famosa opzione, e Eddie Jordan, che più passa il tempo, meno ne vuol sapere di lasciarlo andare via. Anzi Jordan si dice sicuro di tenere Giancarlo in squadra: «Non si discute neanche. Giancarlo da inizio stagione ha un contratto di due

anni con noi, con un'opzione che gli dava la possibilità di lasciarci al termine del primo. Certe condizioni contrattuali (per esercitare quell'opzione, ndr) non sono state rispettate. La nostra posizione è chiara davanti all'ufficio di controllo (l'ufficio legale di Ginevra che detiene copia depositata dei contratti dei piloti, ndr). Giancarlo è felice di stare con noi nel '98 e noi siamo contentissimi che lui resti con noi. I piloti non cambieranno ed è inutile ritornarci sopra». Briatore, per contro, è altrettanto sicuro di averlo assicurato alla Benetton nel '98. E già c'è chi dice che la Ferrari abbia messo gli occhi addosso a questo probabile futuro Schumacher del Tiburtino in vista del... 2000. Campa cavallo, e probabilmente fra tre anni bisognerà pagarli sei o sette volte più di quanto sarebbe costato bloccarlo a suo tempo, quando il purosangue era già in casa con il ruolo di collaudatore. A pensarci adesso sembra incredibile che Giancarlo non guidi una Rossa ed una coppia Schummy-Fisichella farebbe sognare tutta l'Italia. Di infiammare l'Italia intera lo sogna anche lui, che già si presenta come candidato per vincere a Monza, tra quindici



COLOMBO

giorni. Cosa gli dà tanta sicurezza? «Il fatto che Monza è una pista molto simile a Hockenheim con alte velocità e dove nelle prove private siamo già andati fortissimo tanto io quanto Ralf. Inoltre, rispetto a Spa, la musica sarà ulteriormente a mio vantaggio: è la pista di casa, la conosco molto bene e ho anche già vinto in F.3. Avrò anche il vantaggio del tifo in più e il sostegno dei tifosi non sarà una pressione per me ma un incentivo ulteriore a far bene. Vorrei esserci già ora a Monza». Rispetto ad inizio stagione,

Giancarlo si sente più forte: «Man mano, mi sono perfettamente integrato in questa squadra. All'inizio, c'era qualche problema anche per la lingua, ma loro mi hanno messo a mio agio. Mi sento come in famiglia, alla Jordan. E ho anche imparato molto, una nuova metodologia di lavoro. Io prendo le cose e la macchina sempre più in mano e progredisco di gara in gara». Ed è anche più sereno. Sembrano dimenticati anche gli screzi di inizio anno con Ralf Schumacher. «Amici non siamo di sicuro, ma va meglio. Di cer-

to lui non è molto comunicativo. È fatto così, ma tutti i compagni di squadra che avevo avuto nella mia carriera sono sempre stati più simpatici». La maggiore serenità gli giova, a mantenere il controllo e a non fare errori soprattutto nelle fasi critiche. Anche questo, è forse frutto dell'esperienza, non ultima quella dell'errore in cui è incappato a Budapest, nel Gp d'Ungheria. Ma ancora una volta, il pilota italiano, è stato tra i più attivi nei sorpassi, come da inizio anno. «Il sorpasso - dice - fa parte del mio mestiere. È una qualità principale di un pilota e mi ha sempre esaltato molto. A Budapest sarò stato anche ingenuo, ma io almeno ci ho provato, altri no (ogni allusione a Ralf non è casuale. ndr). E sono stato corretto perché quando mi sono girato, se avessi voluto, non mi sarebbe stato difficile urtare Michael e farlo andare in testacoda. Ma a che pro? Oggi, grazie anche alla scelta azzeccata di gomme, ho potuto superare Alesi all'esterno di Les Combes, senza problemi. Con Villeneuve, invece, ho finto l'attacco. Lui ha ritardato la staccata ed è andato dritto alla chicane, solo a quel punto allora ha deciso di infilare la corsia box e andare a cambiare le gomme. La sola fase critica è stata quando, ad un certo punto, mentre avevamo le slick, è ripreso a piovare. Mi sono un po' preoccupato perché in quei casi su una pista così basta davvero un attimo per fare uno sbaglio e compromettere tutto. Allora, ho rallentato, perdendo anche qualche secondo su Hakkinen, ma in quel momento l'essenziale era restare in pista. Mika, comunque, non è mai stato veramente minaccioso, lui spingeva al massimo e non recuperava nulla». Negli ultimi giri, avvicinandosi al traguardo, non gli è venuta la sindrome da Hockenheim, la paura che si rompesse qualcosa? «Paura ne avevo - ammette - Non che pensassi a una rottura, ma diciamo che ero molto attento a tutto. Mi dicevo: stai calmo, non esaltarti troppo. In certi punti mettevo anche una marcia più lunga per non tirare troppo il motore, per farlo respirare». È finita col secondo posto, l'Inno di Mameli e il petto pieno d'orgoglio dell'Italia da F.1 che adesso l'attende sulla pista di casa. ■

«Ralf Schumacher? Amici non siamo di sicuro. Il tedesco non è molto comunicativo. I compagni di squadra che ho avuto in passato si sono rivelati molto più simpatici...»

Contratto a favore di Jordan

SPA - Le ultime voci di matrice inglese, confermano le indiscrezioni trapelate domenica sera da fonti Jordan: cioè che la squadra avrebbe già avuto una risposta positiva dal «Contract Recognition Board» (l'ufficio di controllo) di Ginevra che le avrebbe riconosciuto la validità del contratto di Fisichella per il '98. Esattamente come Ralf Schumacher già da tempo confermato. Cosa sarebbe cambiato all'ultimo momento? Apparentemente i legali ingaggiati dalla Jordan hanno scoperto una scappatoia nell'accordo sottoscritto a suo tempo dal pilota con Briatore e la Benetton e questo avrebbe convinto i funzionari elvetici - in un fine settimana frenetico - a invalidare il riscatto d'opzione da parte della Benetton. In attesa di conferma ufficiale. Tra i tanti fatti strani della vicenda, va notato che il valore del riscatto di Fisichella è anormalmente elevato proporzionalmente al suo ingaggio iniziale. Ovviamente tutto ciò cambia le carte in tavola anche per Alesi, in corsa per la Jordan (come leggete a parte) che si troverebbe spiazzato sul mercato.



SPA - Il Belgio, le Ardenne: due costanti di fine estate. La meteorologia, una variabile fissa. E il clima pazzo ed imprevedibile colpisce anche questa volta. A meno di venti minuti esatti dal via, mentre i piloti già schierati stanno cuocendo sotto il sole con una temperatura che oltrepassa i trenta gradi (più di quaranta all'asfalto), il cielo apre i rubinetti e rovescia di colpo secchiate e secchiate di pioggia. Tanto improvvisa da sorprendere i meccanici della Prost che avevano scoperchiato il cofano della Js45 di **Trulli**. Si bagna la centralina elettronica e la monoposto diventa inservibile. Jarno deve precipitarsi sul muletto, così come **Ralf Schumacher**, rientrato di corsa dopo una rovinosa uscita di pista in seguito ad aquaplaning nel giro di formazione. Entrambi hanno la sgradevole sorpresa di trovare i rispettivi muletti in preparazione e l'attesa è tanto lunga che chiude la corsia box. Ralf partirà proprio dalla corsia box, in fondo al gruppo. **Trulli** si avvierà addirittura con un giro di ritardo. Non tutte le squadre sono state previdenti come la Ferrari, che aveva predisposto un muletto con assetti più morbidi (da bagnato) e per due pit-stop per **Schummy**, che infatti ha scelto di prendere il via con la vettura di riserva. Il via viene dato con la procedura della safety-car, che si avvia davanti ai concorrenti, senza giro di rico-

Partenza bagnata dietro la safety-car

Un acquazzone a venti minuti dal via ha cambiato volto alla gara. Mai era successo che nella massima formula la partenza avvenisse... lanciata per motivi di sicurezza. Solo dopo tre giri i piloti hanno avuto corsa libera

▲ **PAOLO BOMBARA**

gnizione. Le condizioni sono incerte e molti esitano nella scelta delle gomme. Tutte scolpite ovviamente. Tra i primatori, **Alesi**, **Villeneuve** e **Ralf Schumacher** optano per quelle da pioggia. **Fisichella**, **Frentzen** e **Irvine** scelgono quelle nuove da pioggia lieve (tipo a «V»), **Schummy** sceglie le inter-

medie dure, mentre **Hakkinen**, **Herbert** e **Berger** le intermedie soffici.

1. GIRO. Tutti i concorrenti seguono nell'ordine dello schieramento la safety car. **Hakkinen**, però, fa un'escursione fuori pista, perde due posizioni rispetto a **Diniz** e **Frentzen**, ma le recupera risuperandoli ed

infrangendo così il regolamento.

4. GIRO. Al termine del terzo passaggio, la safety car si leva di mezzo. Nel frattempo la pioggia è cessata e la pista è meno allagata. Va bene a chi ha le gomme intermedie, va male a chi ha scelto le gomme da pioggia vere e proprie. Lo fa subito vedere **Michael Schumacher** che a fine giro supera **Alesi** al tornante della Source.

5. GIRO. **Schummy** supera anche **Villeneuve** alla curva di Rivage. Suo fratello compie un'escursione fuori pista. Intanto, **Fisichella** è già in scia ad **Alesi**. Lo supera il giro seguente con un attacco all'esterno di Les Combes. Applausi. **Irvine** supera **Nakano**.

6. GIRO. «Fisico» pressa **Villeneuve**, che per resistergli ritar-

COLOMBO



fotografie ORSI



Per la prima volta nella storia della F.1, il via è avvenuto dietro la safety-car, a sinistra. Herbert, sopra davanti a Frentzen, è giunto ottavo quinto. Fisichella alla Source tenta di infilare Alesi, sotto: ci riuscirà al 6. giro a Les Combes con un sorpasso all'esterno. Epilogo col botto, invece, per il duello tra Irvine e Diniz, con l'irlandese che ha «chiuso» il brasiliano. Eddie si è ritirato, Pedro si è piazzato ottavo



da troppo la staccata alla chicane bassa, arriva lungo e decide di continuare verso i box per cambiare le gomme. Ma compie l'errore strategico della sua gara, montando gomme intermedie proprio mentre la pista sta asciugando sempre di più. Davanti, intanto, Schumacher sta girando con un passo incredibilmente più veloce di tutti gli altri e ha già 17" di vantaggio. Il giro seguente, rientra ai box Alesi, che è il primo a calzare gomme slick. È in difficoltà con le gomme Frentzen che perde posizioni, superato da Coulthard, Diniz, Hill, Herbert e poi anche da Barrichello, che viene però urtato dal tedesco e deve ritirarsi con un braccetto dello sterzo piegato. **8. GIRO.** Si fermano a cambiare le gomme anche Frentzen,

che monta le slick, e Irvine. Il giro seguente li imitano anche Berger e Salo, poi è la volta di Fisichella e Hill. Damon è il solo a montare stranamente gomme intermedie. Al decimo giro, il vantaggio di Schummy è già salito a 42"8 su Hakkinen. **11. GIRO.** Diniz supera Coulthard (poi infilato anche da Herbert e Magnussen) ed è terzo, ma il giro seguente si ferma a sua volta a cambiare le gomme ed un problema ad un dado ruota gli costa 17" di sosta e molte posizioni. Nello stesso giro, si ferma nuovamente ai box Villeneuve per montare, infine, le slick. **13. GIRO.** Michael Schumacher doppiando Katayama viene quasi urtato dalla Minardi che si sposta per evitare un altro concorrente. Il giro dopo, rien-

tra ai box per montare a sua volta le slick. Aveva già un vantaggio di 1'05" su Hakkinen. Intanto, Alesi con le gomme da asciutto è velocissimo. Hill, invece, è lento con le intermedie. **16. GIRO.** Dopo essere stato superato a destra e manca e da Berger, Frentzen, Diniz e Irvine, anche Hill si ferma per calzare le slick.

18. GIRO. Frentzen infila Coulthard con un bell'attacco a Blanchimont. Il giro dopo, ricomincia a piovere un po'. La pista diventa scivolosa ed i tempi sul giro si alzano ed esce di pista Marques. Si scatena un duello serrato tra Frentzen ed Herbert per il quinto posto. L'inglese rintuzza molti attacchi ma cede poi al 21. giro.

20. GIRO. Villeneuve compie un'escursione fuori pista. Due giri dopo, va peggio a Ralf Schumacher che va in testacoda a Malmedy e sbatte contro il guard-rail. Va male anche ad Alesi, che comincia ad accusare vibrazioni. Crede che la causa risieda nelle gomme e si fermerà anche una volta di troppo ai box; invece si è rotto il distanziale (come a Berger in prova) a danno di una sospensione posteriore. Ma continuerà stoicamente sino alla fine. Si gira e si ritira Coulthard.

26. GIRO. Volta fuori Verstappen che era pressato da Irvine. Intanto, Fisichella è secondo, dopo la sosta gomme di Hakkinen ed è velocissimo, tanto da prendere un po' il largo nei confronti del finlandese. Hakkinen, poi, ad un certo punto gli recupererà qualche secondo ma non sarà più in grado di avvicinarlo. E davanti, Schumacher è sempre imperiale ed imprendibile per tutti.

30. GIRO. Seconda sosta per Trulli, che da qualche giro accusava vibrazioni. Era per una foratura lenta.

32. GIRO. Magnussen che sta disputando un'ottima gara, salta il cordolo della chicane.

36. GIRO. Villeneuve, in rimonta, raggiunge e supera Alesi sempre più in difficoltà a Les Combes.

43. GIRO. Hill rientra improvvisamente ai box dopo aver perso un dado di una ruota. Rientra anche Katayama, autore del quinto miglior tempo parziale nel settore guidato, con noie al motore.

44. GIRO. Irvine, che era ottavo, viene infilato da Diniz ma chiude la porta ed i due si toccano. Il brasiliano arriva al traguardo, Eddie no. ■



I PIT STOP

PILOTA	GIRO	TEMPO
J. Villeneuve	6	33"789
J. Alesi	7	33"457
H. Frentzen	8	33"106
E. Irvine	8	30"868
C. Berger	9	31"865
M. Salo	9	34"937
G. Fisichella	10	35"226
D. Hill	10	33"567
J. Herbert	11	33"361
D. Coulthard	11	29"365
J. Verstappen	11	31"889
J. Villeneuve	11	31"396
J. Trulli	10	32"551
U. Katayama	11	46"954
R. Schumacher	11	32"267
M. Hakkinen	12	29"954
P. Diniz	12	40"757
C. Morbidelli	12	31"371
T. Marques	12	31"686
J. Magnussen	13	41"139
M. Schumacher	14	31"704
D. Hill	16	32"360
J. Alesi	23	31"889
H. Frentzen	24	32"017
G. Berger	24	34"233
M. Schumacher	29	30"615
M. Hakkinen	29	30"117
M. Salo	29	31"954
U. Katayama	29	31"202
E. Irvine	30	30"168
J. Magnussen	30	30"281
G. Fisichella	31	29"509
J. Herbert	31	29"458
J. Villeneuve	31	30"391
J. Alesi	32	32"566
J. Trulli	30	30"138
P. Diniz	33	31"908
C. Berger	34	27"346
G. Morbidelli	34	29"016
D. Hill	34	30"888
J. Alesi	38	28"206

Contro Hakkinen appello Williams

Dopo la gara Hakkinen, Diniz e Frentzen sono stati convocati dal Direttore di corsa che aveva ravvisato un doppio sorpasso del finlandese, ai danni degli altri due, nel primo giro dietro la safety car; Hakkinen è stato trovato colpevole di una doppia infrazione all'Articolo 157 del Regolamento Sportivo. Ma dall'analisi del video è emerso che anche Diniz aveva ripassato la McLaren. Hakkinen ha quindi avuto un rimprovero formale e la squalifica da un Gp sospesa per due gare (cioè non deve commettere la stessa infrazione a Monza o a Zeltweg). Diniz ha solo un Gp di condizionale. Frentzen non ha avuto sanzioni. Ma la Williams che punta a recuperare punti, si è appellata contro la decisione chiedendo la squalifica di Hakkinen.

Diniz è la sorpresa

Momenti di gloria per il pilota brasiliano, costantemente davanti al compagno di squadra Hill. Addirittura, sul bagnato Pedro è risalito sino alla terza posizione. Poi la pista si è asciugata e un pit-stop molto lento lo ha penalizzato...

▲ ALBERTO ANTONINI

HILL **5**

Dispiace, ma è per giustizia. Nel senso che la scelta di montare le intermedie, quando chiunque aveva capito che servivano le slick, è tutta sua. E lui lo sa bene. In più, quella qualifica dietro al compagno di team stona. Il resto son problemi.

DINIZ **7**

Davanti al campione del mondo in griglia. Nelle posizioni nobili all'inizio della gara. E il quarto giro veloce! La sindrome del bullone contagia anche l'Arrows e gli fa perdere tempo prezioso ai box. Nel finale, la toccata con Irvine che, a sentir lui (non solo lui) andava troppo piano.

VILLENEUVE **6**

Con una macchina così, arrivare sesto è un delitto. Un missile nelle fasi finali, ma il solito casino con le gomme sotto la pioggia. Si vede che l'umidità non manda in tilt solo i cervelli elettronici.

FRENTZEN **7**

Pneumatici sbagliati alla partenza, e quella ormai è un'abitudine. Poi una gara precisa e decisa cui manca solo il sorpasso finale ad Hakkinen. Ma che gli basta ad agganciare Alesi al terzo posto della classifica piloti.

SCHUMACHER **10**

Immenso. L'unico difetto che gli trovi è il puzzo di champagne a fine gara. Se Senna era il re di Montecarlo (e lo era) lui è il nuovo imperatore di Spa. Compresa la decisione nei sorpassi e la sensibilità da medium nell'indovinare sempre e comunque assetti e condizioni meteo.

IRVINE **5**

I tanti problemi del week-end non bastano a giustificare una qualifica da zombie, una gara a singhiozzo, un incidente assurdo nel finale. La morale è che ancora una volta il compagno di squadra deve tirare la carretta da solo.

ALESI **6**

Peccato, perché a dodici giri dalla fine era in zona podio. Poi crolla, subisce il sorpasso di Villeneuve e deve effettuare un pit-stop d'emergenza, con un problema al retrotreno. Partiva in prima fila, per una volta, e non ne può approfittare.

BERGER **6**

Pareggia col compagno con la scusante del guasto in qualifi-

ca. In gara rimonta, con i soliti sprazzi velocistici finali, fino alla soglia della zona punti. Non oltre. E non è molto, dopo le buone premesse delle prove.

HAKKINEN **7**

A parte l'episodio della safety car, una bella gara. Passa Frentzen al primo giro, risale costantemente fino al podio. E questo nonostante sia veramente veloce solo nel primo settore.

COULTHARD **5**

Eh no, adesso basta. I testacoda a ripetizione li fa Zanardi in America, ma solo per festeggiare quando vince. Qui invece c'è una fila di errori, da venerdì a domenica, che dovrebbe far pensare chi l'ha riconfermato.

R. SCHUMACHER **4**

Balordo l'errore nel giro di formazione, che sommato a quello commesso in gara diventa imperdonabile. E pensare che suo fratello, vedendolo tornare ai box di corsa per prendere il muletto (regolato su Fisichella) voleva anche dargli un passaggio.

FISICHELLA **10**

Punto primo: Spa è una pista da uomini veri. Punto secondo: finora lui ci aveva girato solo con una Peugeot 406. Punto terzo: in queste condizioni gli sta davanti solo Schumacher (Michael). Superbo il sorpasso su Alesi. Ma il merito è anche delle scelte di squadra.

TRULLI **5V**

Una gara troppo piena di problemi per poterla giudicare, iniziando dalla centralina bloccata al via dall'umidità. Ma il dubbio resta insoluto: se siamo davanti a un gran pilota, perché i meriti vanno cercati col microscopio?

NAKANO **5**

Sette giri di gara nei quali riesce a passarlo persino Irvine. Poi si pianta nelle barriere. Il libro delle scuse ha pagine e pagine da sfogliare, ma stavolta la verità è una sola: non era la sua pista.

HERBERT **8**

Conferma lo stato di forma, anzi di grazia. Tenace e combattivo, alla fine porta a casa un quinto posto (con tutti i migliori in gara) che lo mantiene a centro classifica, appena un punto dietro Coulthard e Fisichella.

MORBIDELLI **6**

Non che lo si veda molto, comunque in fondo ci arriva, ulti-

foto: ORSI





COLOMBO

mo dei piloti a pieni giri. Soffre sul bagnato, si trova più a suo agio con la pasta, pardon la pista asciutta. Adesso, però, la fase di recupero deve considerarsi terminata.

VERSTAPPEN

5

Un errore di troppo. Ed è un peccato perché a un certo punto stava andando veramente forte. Ma quando i cavalli non ci sono è abbastanza normale cercare di strafare.

SALO

7

Parte con le gomme adatte, poi si trova meglio con le slick. Impegnandosi in un bel duello a centro gruppo. Di più non si può chiedere a uno che guida una macchina che becca 18 Km/h dai migliori in fondo ai rettilinei.

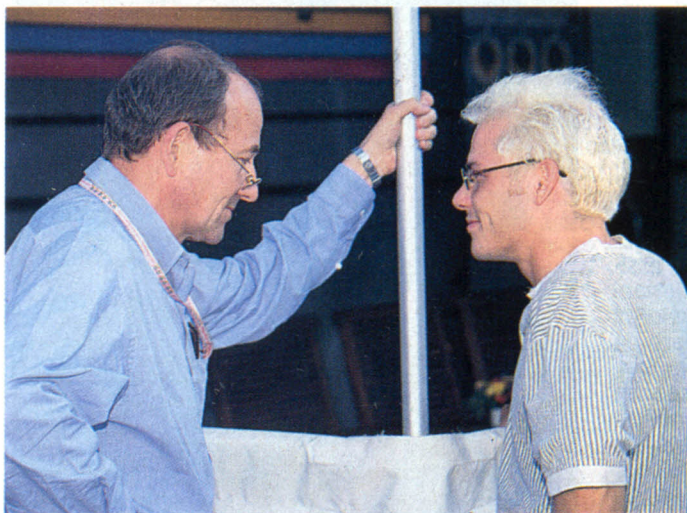
KATAYAMA

6

Con il beneficio del dubbio, perché in fondo ci arriva pur lamentando problemi di mo-

Chi vale... vola!

A Spa le McLaren si sono mostrate decisamente in ripresa, come testimonia la grinta di Coulthard, che... decolla al volante della sua Mp4/12. Lo scozzese in gara è poi finito in testacoda ed è stato costretto al ritiro. Villeneuve, sotto a colloquio con il capo di Renault Sport Contzen, non può certo essere soddisfatto del sesto posto conquistato, mentre, a sinistra, ecco il momento più bello del week-end di Trulli: l'ex portacolori della Minardi firma il poster ricordo del 200 Gp iridati della Casa italiana



tore e una piccola collisione. Da incorniciare il quinto miglior tempo nel secondo settore, quello più guidato.

MARQUES

4

Ha stufato. È convinto di essere un fulmine solo perché riesce a passare il compagno di squadra. Ma invece di imparare le piste si sta facendo un cultura sulle vie di fuga.

BARRICHELLO

6

Stava andando benino, tenendo la posizione a centro gruppo, quando una ruotata di Frentzen uscito dai box gli piega lo sterzo. L'ennesimo ritiro, ancora una volta non per colpa sua.

MAGNUSSEN

7

Finalmente anche lui vede i piani alti della classifica, anche se brevemente e solo grazie al gioco dei pit-stop: addirittura quarto al 12. giro. Meno bene all'arrivo - tredicesimo - ma pur sempre classificato.

DAMON *nella* MORSA

La lista dei rifiuti è lunga: in pochi giorni Sauber, McLaren e Benetton hanno sbattuto la porta in faccia al campione del mondo. Ma lui non dispera anche perché all'orizzonte c'è un Prost che...

▲ **ALBERTO ANTONINI**

SPA - L'avevano definito il non-persone per eccellenza. Ma a tre settimane dalla candolina numero trentasette, e a due mesi secchi dall'addio (be', non si sa mai) al numero uno, Damon Hill si prende il lusso di fare spettacolo. Volteggia sul solito, schizofrenico mercato di fine estate, rimbalzando indenne e felice da una smusata all'altra. Peter Sauber gli chiude le porte: «*Gli avevo fissato un termine, fra Hockenheim e l'Ungheria. Alla scadenza non si era ancora deciso; adesso per me le trattative sono interrotte, anche se forse un giorno potrebbero riprendere, chissà*». Ron Dennis gli piolla le pretese: «*Alla McLaren vogliamo che i piloti credano in quello che fanno. Pensiamo che un pagamento sulla base delle prestazioni sia la maniera più chiara per ribadire questo principio. Questa forma di pagamento a Damon non interessava; ma insisto nel dire che non c'è stata nessuna vera proposta, e non si è andati oltre la prima fase di contatti*». Al resto pensa lo stesso Damon, massacrando le sue stesse ambizioni con un comunicato stampa in cui fa quello che nessuno pilota dovrebbe fare: raccontare i precedenti di una storia mai iniziata davvero. Non basta: Briatore gli spara in diretta tv un «no» secco come una fucilata. Prost e Jordan fanno chiaramente capire che, per firmare un contratto, dovrà abbassare le pretese: mica molto, circa il novanta per cento in meno. Ma lui, Damon, tiene duro: facendosi accompagnare (e quel che è peggio, assistere) dal manager-avvocato Michael Breen, a suo agio in F.1 come i carciofini nella Nutella. E facendosi precedere da un quotazione - venti milioni di dollari, trentasei miliardi - che non ha riscontrato nel mondo reale. «*Ho rifiutato un offerta del genere per una stagione*», dice. Da chi? Sauber nega che si trattasse del suo team e lo stesso Hill gli dà ragione. Gli

svizzeri i soldi li prendono in banca, non sugli alberi. Ma intanto salta fuori la storia dell'appoggio di Ecclestone, che lo vorrebbe assolutamente in un top team, e innesca ancora le voci di un accordo Benetton. Le parole, si sa, costano poco. Eppure in Belgio c'era un Damon tutto da scoprire, al di là delle chiacchiere di mercato. Deciso a ribattere punto per punto alle accuse, agli sfottò, alle amarezze accumulate. E allora facciamolo parlare, dando il massimo spazio alle sue picconate. Su argomenti vecchi e nuovi.

fotografie COLOMBO



L'età

«Sto meglio oggi di quando iniziai. Ho imparato a gestire la stagione, quest'anno mi ha sorpreso la mia tenacia in gara. E questo nonostante abbia fatto meno chilometri di prova di chiunque altro».

Arrows e non

«Le opportunità sono un po' aumentate, il che è un bene. Ma non ho affatto lasciato perdere l'Arrows. Anzi, sono convinto che con John Barnard l'anno prossimo avrà una delle monoposto più competitive del campionato. L'unico vero problema sono i cavalli del motore, ma anche su questo adesso ho un quadro molto più chiaro per il futuro».

I cambiamenti

«Non ho cambiato spesso squadra, e i cambiamenti possono essere deleteri. Per me ci vogliono circa sei mesi per adattarsi, non voglio far finta



che questo problema non esista. Ma devo cercare un'opportunità per essere tra i migliori».

Rimpianti

«Perché dovrei averne? Il Gp di Ungheria ha mostrato benissimo quanto sia bravo come pilota. Tutto sta ad avere le giuste opportunità e a saperle sfruttare. C'è stato un periodo, è vero, in cui non aveva senso restare all'Arrows. Ma adesso molte cose stanno andando a posto. E del resto nessuno può sapere chi sarà vincente l'anno prossimo, con la guerra delle gomme».

Soldi - 1

«Da una parte c'è il pilota che cerca di farsi pagare il massimo, perché i soldi rappresentano il suo valore, un premio alla carriera. Dall'altra parte il team che deve fare investimenti, comprare la galleria del vento, i macchinari eccetera. Ma alla fine la differenza fra

una squadra buona e una vincente la fa chi guida. Ecco perché devi farti rispettare. Non è questione di avidità, di voler accumulare denaro a ogni costo. È questione di autostima».

Soldi - 2

«Senna accettò di farsi pagare meno quando andò alla Williams, perché voleva vincere. Ma aveva già accumulato molto negli anni precedenti. In genere, non è una buona politica non chiedere tutto quello che puoi: perché poi, quando i risultati arrivano, anche la squadra è contenta. Soldi spesi bene».

Williams

«Devono tirare avanti con quello che hanno. Sembra che abbiano un po' perso la bussola a metà stagione, ma vantano una tradizione per sapersi riprendere all'ultimo momento. Se tornerei con loro? Mai dire mai. Li attendono tempi duri».

McLaren

«Non potevo accettare le loro condizioni. Adesso hanno Adrian Newey come progettista e sono sicuri di poter vincere...».

Prost

«Alain ha messo bene in chiaro, dall'inizio della stagione, di volermi con le sue monoposto. Devo dire che non capita spesso che un proprietario di team si esprima così apertamente nei confronti di un particolare pilota. Sono convinto che l'anno prossimo saranno molto forti e... E non posso dire altro».

Sogni Ferrari

«Sì, siamo stati in contatto un paio di volte in passato. Il problema vero è che Michael (Schumacher, ndr) c'è arrivato prima. E il modo in cui vuole lavorare lui, da numero uno indiscusso, per me sarebbe inaccettabile. Non

credo proprio che potrò guidare per la Ferrari finché questa situazione dura».

Numero uno o...

«Non è una priorità assoluta per essere la prima guida in una squadra. In sport come il tennis, avere vicino un compagno forte di aiuto a migliorare».

Bernie Ecclestone

«So che mi ha elogiato pubblicamente. Non voglio fare il modesto, ma penso che stia a lui dire quello che si sente. Non sono io che devo farmi avanti. Certo, difficilmente sentirete un commento del genere da chiunque alla Williams...».

Gerhard Berger

«Mi piacerebbe averlo come compagno di squadra. Spero che continui in F.1, visto che è più vecchio di me».

Jacques Villeneuve

«È sembrato meno costante in F.1 rispetto a quando correva in America. Come mai ha fatto più errori quest'anno, con più esperienza? Perché l'anno scorso copiava quello che facevo io. Per forza, non aveva altri riferimenti. Dite che a volte è andato per la sua strada? È per questo che alla fine l'ho battuto (ride)».

Stampa

«A Silverstone un giornalista mi hanno fatto inc...are di brutto, portandomi a litigare con Walkinshaw. Ha travisato le mie parole, e poi le ha riferite a Tom che giustamente si è arrabbiato. Mi hanno rovinato il venerdì di prove. Il Gp di casa è così, tutti cercano la grande notizia. Dev'essere un po' come alla Ferrari: non riesci mai a guidare e basta».

Futuro

«Basta, non voglio parlarne più. Non mi sembra neanche corretto esprimere in percentuale le mie probabilità di restare all'Arrows. Ma prima di Monza saprete tutto».

Sala d'attesa per Alesi

Senza più speranza di approdare alla Prost, l'ex ferrarista rimane alla finestra aspettando una chiamata. Già fatti i giochi in McLaren...

▲ **PAOLO BOMBARA**

Alesi punta alla Jordan. Come l'ha definita qualcuno sarebbe la scelta più «naturale». Quantomeno per il pilota. Del resto tra Jean Alesi ed Eddie Jordan non è solo una storia di amicizia (che in F. 1 non conta nulla, quando non è deleteria) ma di successi già colti insieme in F.3000 e proprio con la Mugen, e già allora con una macchina gialla. E da allora nessuno dei due ha più vinto nulla di importante. Jean una gara soltanto, Jordan neanche quella. Giovedì sera, alla vigilia del Gp del Belgio, erano molti gli elementi che portavano a credere che fosse praticamente fatta, che mancava solo la faticosa firma. Addirittura, a un altro pilota, che aveva allacciato trattative con la Jordan, era stato



foto: ORSI



CONFERMATI HERBERT E DINIZ

Già quattro squadre sono complete e non sono clienti di poco conto, trattandosi di Williams, Ferrari, McLaren e (quasi) Minardi. La McLaren confermando i suoi piloti ha chiuso le porte per le speranze di molti, tra cui Hill e Berger. L'austriaco a questo punto è probabile che decida di appendere il casco al chiodo a fine stagione. Offerte ne ha ancora, in particolare dalla Sauber, ma difficilmente il «vecchio leone» accetterà un ruolo in una squadra non di primissimo piano. La

conferma di Panis alla Prost ha tagliato definitivamente la testa al toro in merito alle possibilità di Alesi, il più serio candidato alla Jordan. Alain vorrebbe tenersi co-

munque stretto in qualche modo anche Trulli, come terzo pilota, ma ritiene che i suoi attuali piloti manchino un po' d'esperienza e che Hill potrebbe essere il so-

lo in grado di far compiere il definitivo salto di categoria anche allo stesso Panis. La situazione più complicata si ha alla Sauber dove, se Berger rifiuterà

l'offerta, non c'è per ora nessun vero favorito per il posto al fianco di Herbert. Molto aperta poi la situazione all'Arrows, dove verrà confermato Diniz. Potreb-

be arrivare a sorpresa Salo, che dispone di un budget pubblicitario della Nokia. Il finlandese dovrebbe visitare le installazioni di Leafield nei prossimi giorni. In alternativa potrebbe rimanere alla Tyrrell (che confermerà o lui o Verstappen) dove dovrebbe essere promosso titolare l'attuale collaudatore giapponese Takagi. Da notare che gli sponsor della squadra del boscaiolo stanno pagando proprio a Takagi tutto il finale di stagione nella Porsche Supercup.

	PILOTI SICURI	PROBABILI	ALTERNATIVE
ARROWS	Diniz	Salo	Hill-Müller
WILLIAMS	Villeneuve - Frentzen		
FERRARI	M. Schumacher - Irvine		
BENETTON		Wurz-Fisichella	Trulli
MCLAREN	Hakkinen - Coulthard		
JORDAN	R. Schumacher	Alesi-Fisichella	Hill-Alesi
PROST	Panis	Hill	Trulli
SAUBER	Herbert	Berger	
TYRRELL	Takagi	Verstappen	Salo
MINARDI	Marques	Katayama	
STEWART	Barrichello	Magnussen	Montoya



A sinistra Alesi ancora alla ricerca di una collocazione sicura per il '98. Tutto il contrario per Oliver Panis, in basso a destra, ospite al Gp del Belgio e riconfermato alla guida della Prost anche per la stagione ventura. Il francese potrebbe avere come compagno di squadra Hill, ritratto nella foto sotto a sinistra, quasi appaiato al compagno di squadra in Arrows, Pedro Paulo Diniz che, proprio in questi giorni ha raggiunto l'accordo col team inglese

E Prost vuole Hill

Tra tante voci in merito alla sistemazione di Damon Hill chi sembra essere abbastanza fiducioso di potersi assicurare il campione del mondo è Alain Prost. Proprio poco prima della partenza del Gp del Belgio, il quattro volte campione del mondo ha infatti dichiarato: «Hill costa molto certo. Ma è altrettanto caro per tutti? Un pilota vuole sempre più denaro possibile, ma al momento della scelta sono sicuro che terrà conto d'altri interessi. Come l'atmosfera in squadra, il dialogo, la comprensione che esiste con l'altro pilota, gli ingegneri, il team manager e ovviamente la competitività della vettura e il potenziale della squadra. Penso che tutti questi fattori giocano a mio favore. Per quanto concerne i soldi, noi abbiamo un limite che non possiamo oltrepassare e che non oltrepasserò per non mettere in pericolo la squadra. Ai miei tempi, come pilota, ho guadagnato molto, ma meno di altri e ho sempre preferito avere una vettura competitiva piuttosto che un ingaggio elevato. Il denaro è sempre stato più che altro un modo di riconoscere il lavoro che facevo. Eravamo anche in 5 o 6 a dividerci il mercato, oggi c'è solo Schumacher. Dietro di lui ce ne sono altri 5 o 6 la cui valutazione è incerta e varia di anno in anno. Un anno vali molti soldi, l'anno dopo nulla. Per esperienza so che se un pilota va in una squadra solo per soldi non funziona, ma anche se ci va per niente non funziona»

MCLAREN CONFERMA

detto di lasciar perdere perché ormai era chiaro che sarebbe arrivato Alesi. Ma Jordan per ora non può fare l'ultimo fatidico passo anche perché deve sistemare la questione-Fisichella che la Benetton ha riscattato. Come da contratto stipulato a suo tempo e che vincola il romano alla squadra italiana per cinque anni. Un'operazione che Jordan sta cercando di far annullare, tirando in ballo presunte irregolarità. «È una vicenda tra Jordan e Briatore, che mi lusinga - ha detto Fisichella - Ho chiesto di essere lasciato fuori dalla mischia. Devono sbrogliarsela loro, a me starebbe bene di guidare in ambedue le squadre». Chi la spunterà in questo braccio di ferro tra titani? Il secondo ostacolo, per un accordo immediato con Alesi, è la posizione della Benson Hedges, a cui fa gola Damon Hill, e che sarebbe forse disposta ad allargare ulteriormente i cordoni della borsa per assicurarsi l'inglese. L'avvocato di Damon, Michael Breen, ha visitato il motorhome della squadra irlandese, ma ha fatto altrettanto anche il manager di Alesi, accompagnato pure da Bernie Ecclestone. E tra la Jordan e Hill esiste un precedente insuccesso, un matrimonio già fallito, dodici mesi fa, che ha lasciato strascichi personali e che pesa come un macigno per gettare le nuove basi di un accordo. Senza dimenticare l'enorme differenza tra le cifre d'ingaggio richieste da un campione del mondo e Alesi, che secondo i bene informati, sarebbe disposto ad accasarsi per un ingaggio stringato all'osso. Avrebbe infatti trovato uno sponsor giapponese in grado di pagare profumatamente e potrebbe ricevere un incentivo in base ai punti conquistati. Questi due ultimi argomenti dovrebbero far spostare l'ago della bilancia Jordan a favore del francese. Che ha già avvisato di non aver fretta, anche se gli ultimi sviluppi paiono in grado di scombussolare tutto.

La McLaren ha confermato, per il terzo anno consecutivo, la coppia Coulthard-Hakkinen. Ron Dennis ha giurato che l'annuncio della riconferma era già pronto a inizio settimana, prima cioè che Damon Hill e il suo legale facessero uscire lo strano comunicato che dava per finite le trattative fra le parti. «Avremo dovuto annunciare i piloti il sabato - spiega Norbert Haug della Mercedes - ma siamo stati costretti ad anticipare il comunicato per evitare uno stillicidio di domande». Il nuovo contratto, però, non va oltre il '98. Dopo quella data, Hakkinen e Coulthard dovranno sudare un'eventuale riconferma. E, secondo la moda del momento, avranno la possibilità di guadagnare molto di più con un bonus-prestazione. «È un premio per le vittorie, non per i punti - precisa Ron Dennis - ma anche se non dovessero mai vedere il traguardo nel '98 saranno comunque molto, molto ben pagati».

ZONTA SOGNA

L brasiliano Zonta, attuale leader del campionato di F.3000, che ha già effettuato alcune prove per conto della Jordan collaudando la vettura laboratorio per il '98, ha approfittato della gara in concomitanza con la F.1 per farsi vedere nel paddock della categoria superiore. Così come molti suoi colleghi. Da notare che il suo manager, Geraldo Rodriguez, ha già fatto una proposta alla Williams, per un eventuale contratto come collaudatore l'anno venturo. Oltre a Zonta, anche un altro brasiliano della categoria cadetta ha stabilito un contatto con una squadra di F.1. È Max Wilson, che al termine della sua brillante gara, ha ricevuto i complimenti di Rupert Manwwering, direttore commerciale della Tyrrell, che gli ha proposto di effettuare una prova per la squadra del boscaiolo.



F.1 Gp Belgio *news*

Per il Cosworth nel 1998 dieci miliardi

La Cosworth ha reso noto le specifiche dei dieci cilindri «clienti» per il '98. È derivato dal P7 che attualmente usa la Stewart, e che a Spa era presente in due versioni evoluzione di cui una destinata espressamente alla qualifica. Il Cosworth '98 sarà messo in vendita a un prezzo (sviluppi compresi) superiore ai 5 milioni di dollari. Vale a dire nove-dieci miliardi di lire, contro gli otto del V8 Ed5 attuale. In pole per aggiudicarsi il Cosworth c'è la Tyrrell, definita «molto vicina» all'accordo. La Minardi spera ancora in una seconda fornitura, ma l'eventualità è «possibile ma non pianificata», secondo la solita fonte Cosworth.



fotografieORSI

DOPO LA SAUBER FINISCE NEL MIRINO ANCHE LA McLAREN DI HAKKINEN

Benzine: il pasticcio continua

Per il secondo Gp di fila è scoppiato un caso-benzina. In Ungheria la Sauber aveva pagato 25mila dollari di sanzione per Morbidelli, in Belgio Hakkinen e la McLaren sono stati multati per la stessa somma, retrocessi in fondo alla griglia e poi riammessi al 5. posto delle qualifiche, con una procedura discutibile. La controversia

riguardava il quantitativo di benzene, che risultava comunque entro i limiti legali ma in percentuale differente rispetto al campione depositato. La Mobil, che fornisce il carburante alla McLaren, ha sostenuto in sostanza la tesi di un errore di misura dei tecnici Fia, precisando che la sua benzina è la stessa da quattro Gp e che già a

Silverstone era stata considerata legale. Hakkinen è stato riammesso a partire dal 5. posto dopo che era già stata diramata la griglia definitiva che lo collocava all'ultimo. E questo perché l'appello interposto dalla squadra (dietro pagamento di una cauzione di 30mila franchi francesi, circa 9 milioni di lire) ha valore sospensivo della decisione.

Avvicendamento in casa Goodyear

Cambio della guardia ai vertici della Goodyear. Cal Lint, responsabile in pista dell'attività, lascia l'incarico dopo il Gp Belgio per dedicarsi ad altri compiti in seno alla Casa americana: dirigerà un nuovo reparto che si occupa delle forniture sportive per i campionati al di fuori della F.1. Il suo posto viene preso da Perry Bell, che ha già 16 anni di servizio in vari settori.

Seita ancora sponsor della Prost

La Prost ha rinnovato il contratto di sponsorizzazione che la lega alla Seita, che rimarrà presente sulle carrozzerie blu delle vetture francesi per altri tre anni con il marchio Gauloises Blondes. Anche in questo caso l'ammontare dell'impegno finanziario è in netto aumento, quasi triplicato. Da notare che si tratta di una tra le sponsorizzazioni più longeve in Formula 1, dato che la Seita (in precedenza col marchio Citanes) è lo sponsor principale della ex-Ligier da ventun anni. Alain Prost ha commentato: «Questo nuovo accordo è per noi la garanzia di una grande stabilità economica e sportiva sino all'anno 2000, ed i prossimi tre anni saranno sicuramente cruciali per la nostra squadra». Jean-Dominique Commoli, presidente della Seita, ha aggiunto che «il nostro obiettivo è quello di vincere in questo periodo il titolo mondiale».



Scintille tra Herbert e Marques

È difficile trovare un pilota più gentile e sorridente di Johnny Herbert. L'inglese è anzi famoso per il suo umore gioviale, ma dopo le prove di qualificazione, questa volta era semplicemente furioso. Si è avventato verso il motorhome della Minardi alla ricerca di Tarso Marques senza trovarlo perché il brasiliano era già in briefing tecnico. Il brasiliano lo aveva ostacolato zigzagando (involontariamente). Una manovra che Johnny ha contestato non solo perché pericolosa ma anche e soprattutto perché gli ha rovinato un giro veloce. Comunque il buon carattere ha presto preso il sopravvento sull'arrabbiatura e Johnny ha sbollito da solo la rabbia, calmandosi anche senza aver potuto spiegare il suo modo di vedere le cose al giovane collega.

A Monza antipasto di Gran Premio

Per questa settimana tutti i team (a eccezione dell'Arrows e della Stewart che proveranno a Silverstone) hanno dato la loro adesione alla sessione di prove di Monza. Una vera anticipazione di Gran Premio, con i team impegnati soprattutto a definire assetti e preparazione per il Gp Italia. Buona parte delle squadre proverà con due piloti, da martedì a venerdì, con la possibilità di estendere i test fino a sabato. Solo tre giorni invece per la Minardi (con la vettura laboratorio '98 e una monoposto standard per Katayama) e la Sauber che alternerà i due piloti su un'unica C16.

B.a.t mette sul piatto 450 miliardi

Dopo aver esplorato tutte le possibilità di acquistare una squadra la B.a.t sta valutando l'idea di creare una squadra tutta nuova. Il budget previsto è enorme. Dei 250 milioni di dollari (450 miliardi) annui (per cinque anni) di sponsorizzazione che il colosso del tabacco intende investire nel motorismo, 130 dovrebbero essere devoluti alla squadra di F.1. Oltre ai rally, col programma Subaru 555 un'altra grande fetta di quel budget dovrebbe essere investito nell'acquisizione di tutti i diritti per il futuro Gran Premio di Cina a Zhuhai. In ogni caso, il programma squadra di F.1 va avanti e la Reynard, che doveva assicurare la responsabilità tecnica del progetto, lavorerà nella prossima stagione per realizzare e mettere a punto la vettura e le strutture necessarie. In vista di un ingresso nel '99.



La mania degli occhiali

Anni fa, tra i primi piloti a legarsi ad una marca di occhiali da sole ci fu il francese Erik Comas che aveva un contratto con la Cébé ed addirittura li utilizzava sotto il casco anche al volante della sua F.1. Jean Alesi è da sempre legato alla Luxor ottica ed in particolare promuove il marchio Persol. Giancarlo Fisichella, approfittando del suo "look" che all'estero incarna perfettamente il ruolo del giovane latin lover italiano, sta facendo stragi di cuori femminili, non esce mai dal suo motorhome senza gli occhialini della Oakley. Da qualche tempo ci si è messo di mezzo anche Michael Schumacher, che nonostante abbia una sua linea personale di occhiali da sole, mette sempre quelli della Nike, con cui è sotto contratto.



Pronta a dicembre la Benetton B198

La Benetton non ha in programma di effettuare prove con la vettura stretta in configurazione 1998. Jean Alesi aveva già provato le gomme scolpite, rimanendone abbastanza soddisfatto; ma ora la squadra si concentra sul progetto interamente nuovo (costruito ovviamente attorno agli ingombri del V10 Renault-Mécachrome) rinunciando a monoposto-laboratorio ibride. La B198 dovrebbe essere pronta a dicembre. Chi ha scelto, invece, di provare con le carreggiate strette è la Minardi: la vedremo a Monza nei test di questa settimana.

Minardi a quota 200 Gp

Duecento Gran Premi per la Minardi, trecento per l'Arrows (considerando il periodo in cui si chiamava Footwork). In Belgio è stato tempo di ricorrenze, ma non solo. Anche se nessuna delle due squadre vanta grossi risultati - una pole per la squadra inglese, neanche un podio per quella italiana - l'«anzianità» di servizio costituisce un buon parametro, in base alla nuova Concordia. Comunque ben cinque team attuali - Ferrari, McLaren, Williams, Ligier/Prost e Tyrrell - hanno già varcato la soglia dei trecento Gp.

COLOMBO



Guarda avanti la moglie di Panis, e chissà se si sofferma sul dritto compiuto da Nakano, nell'altra pagina, per nulla a suo agio con la Prost in Belgio. Sopra a sinistra, la Minardi schierata per la festa in occasione del Gp numero 200. A sinistra, bici pronte al box Benetton...

5mila dollari di multa a Jarno Trulli

Ancora multe nelle prove del Gp Belgio. Sabato mattina Jarno Trulli si è visto comminare una sanzione di 5mila dollari perché la sua vettura è rimasta ferma in pista dopo un testacoda, senza poter essere rimossa. Ma la colpa è della Prost che non ha un sistema meccanico di sganciamiento della frizione. 7500 dollari di contravvenzione, invece, per Heinz-Harald Frentzen (velocità in pit-lane): la maggiorazione è data dal fatto che il tedesco quest'anno è recidivo.

▼ **CRISTINA.** Ammiratissima al box Cristina, la nuova fidanzata brasiliana di Eddie Irvine, che ha già prestato la sua figura (lei, non Eddie!) alla pubblicità di una nota marca di lingerie. A Spa, però, non sembrava che la indossasse.

▼ **ACCORDI.** Evidentemente gli organizzatori belgi hanno relazioni altolocate. Venerdì hanno infatti pubblicato un bollettino di previsioni meteorologiche in cui era scritto testualmente: «...oggi la pioggia durerà tutto il giorno, ma domani tornerà il bel tempo, come da accordi».

▼ **MUSETTI.** Continua la discussione fra i piloti e la Fia in merito alla forma dei musetti per l'anno prossimo. A Spa Schumacher ha ribadito che, anche con i nuovi regolamenti che impongono forme più squadrate, l'estremità anteriore delle vetture resterà alta e appuntita, continuando a costituire un pericolo in caso di collisione laterale.

▼ **ITALIANO.** Ukyo Katayama c'è rimasto male: in servizio alla Minardi da quest'anno è probabilmente anche il prossimo) pensava di aver avuto troppo poco tempo per imparare l'italiano. Quando gli hanno detto che Noboru Ueda e altri motociclisti giapponesi dell'Aprilia parlavano benino la nostra lingua già pochi mesi dopo l'arrivo, si è battuto il pugno sulla testa esclamando: «Allora sono proprio il più somaro...».

F.1 Gp Belgie *il tabellone*



Dodicesima gara del mondiale di F.1
24 agosto 1997

Circuito: Spa
Distanza: 306,577

Organizzatore:
Racb

Direttore di gara:
Charlie Whiting

Partenza: 14.03

Spettatori: 80.000

Organizzazione: 6

Sicurezza: 6

Condizioni atmosferiche:
venerdì e sabato mattina pioggia, sole in qualifica e domenica mattina, pioggia nella prima parte della gara



foto: graffiorSI

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nuovo **Jacques Villeneuve** (Williams Fw19) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'49"450 alla media di 229.190 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo **Jacques Villeneuve** (Williams Fw19) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 43. giro in 1'52"692 alla media di 222.596 kmh.

SULLA DISTANZA

È imbattuto (1996). Appartiene a **Michael Schumacher** (Ferrari F310) che ha percorso i 44 giri pari a 306.592 in 1.28"15"125 alla media di 208.443 kmh.

IN 22 AL VIA

1. FILA	
3 Jacques Villeneuve (Williams Fw19) 1'49"450 (229,190)	7 Jean Alesi (Benetton B197) 1'49"759 (228,544)
2. FILA	
5 Michael Schumacher (Ferrari F310B) 1'50"293 (227,438)	12 Giancarlo Fisichella (Jordan 197) 1'50"470 (227,073)
3. FILA	
9 Mika Hakkinen (McLaren Mp4/12) 1'50"503 (227,006)	11 Ralf Schumacher (Jordan 197) 1'50"520 (226,971)
4. FILA	
4 Heinz-H. Frentzen (Williams Fw19) 1'50"656 (226,692)	2 Pedro Diniz (Arrows A18) 1'50"853 (226,289)
5. FILA	
1 Damon Hill (Arrows A18) 1'50"970 (226,050)	10 David Coulthard (McLaren Mp4/12) 1'51"410 (225,158)
6. FILA	
16 Johnny Herbert (Sauber C16) 1'51"725 (224,523)	22 Rubens Barrichello (Stewart SF1) 1'51"916 (224,140)
7. FILA	
17 Gianni Morbidelli (Sauber C16) 1'52"094 (223,784)	14 Jarno Trulli (Prost Js45) 1'52"274 (223,425)
8. FILA	
8 Gerhard Berger (Benetton B197) 1'52"391 (223,192)	15 Shinji Nakano (Prost Js45) 1'52"749 (222,484)
9. FILA	
6 Eddie Irvine (Ferrari F310B) 1'52"793 (222,397)	23 Jan Magnussen (Stewart SF1) 1'52"886 (222,214)
10. FILA	
19 Mika Salo (Tyrrell 025) 1'52"897 (222,192)	20 Ukyo Katayama (Minardi M 197) 1'53"544 (220,926)
11. FILA	
18 Jos Verstappen (Tyrrell 025) 1'53"725 (220,574)	21 Tarso Marques (Minardi M 197) 1'54"505 (219,072)

SCEGLI LE PRESTAZIONI
SCEGLI LA SICUREZZA
SCEGLI IL PRIMO



FERODO™

RACING

THE FIRST NAME IN BRAKES

Internet info: www.ferodo.it

COSÌ AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Ferrari F310B	44	1.33'46"717	196.149	
2. Giancarlo Fisichella	Jordan 197	44	1.34'13"470	195.221	26"753
3. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/12	44	1.34'17"573	195.079	30"856
4. Heinz-H. Frentzen	Williams Fw19	44	1.34'18"864	195.035	32"147
5. Johnny Herbert	Sauber C16	44	1.34'25"742	194.798	39"025
6. Jacques Villeneuve	Williams Fw19	44	1.34'28"820	194.692	42"103
7. Gerhard Berger	Benetton B197	44	1.34'50"458	193.952	1'03"741
8. Pedro Diniz	Arrows A18	44	1.35'12"648	193.198	1'25"931
9. Jean Alesi	Benetton B197	44	1.35'28"725	192.656	1'42"008
10. Gianni Morbidelli	Sauber C16	44	1.35'29"299	192.637	1'42"582
11. Eddie Irvine	Ferrari F310B	43	1.33'07"860	193.024	1 giro
12. Mika Salo	Tyrrell 025	43	1.33'47"540	191.663	1 giro
13. Jan Magnussen	Stewart Sf1	43	1.33'58"760	191.281	1 giro
14. Damon Hill	Arrows A18	42	1.32'22"015	190.094	2 giri
15. Ukyo Katayama	Minardi M 197	42	1.33'10"021	188.462	2 giri
16. Jarno Trulli	Prost Js45	42	1.35'02"667	184.739	2 giri

I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Shinji Nakano	Prost Js45	5	elettronica	16.
Rubens Barrichello	Stewart Sf1	8	sterzo	11.
Tarso Marques	Minardi M 197	18	Uscita di pista	17.
David Coulthard	McLaren Mp4/12	19	Testacoda	7.
Ralf Schumacher	Jordan 197	21	Testacoda	15.
Jos Verstappen	Tyrrell 025	25	Testacoda	8.

I GIRI PIÙ VELOCI

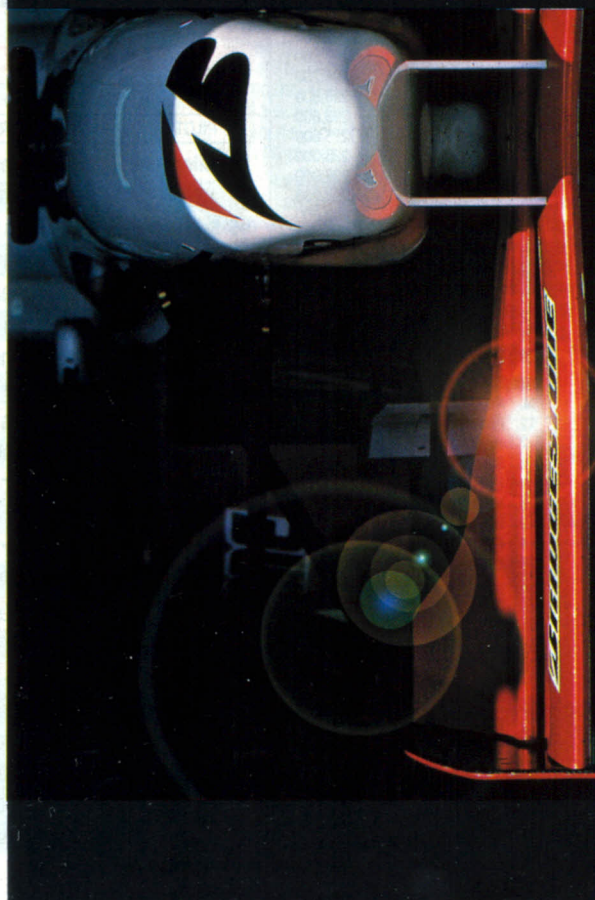
PILOTA (VEETTURA)	GIRI	TEMPO	MEDIA KM/H
Villeneuve (Williams Fw19)	43	1'52"692	222.596
Herbert (Sauber C16)	44	1'53"615	220.788
Berger (Benetton B197)	43	1'53"649	220.722
Diniz (Arrows A18)	42	1'53"652	220.716
Frentzen (Williams Fw19)	43	1'53"874	220.286
Hill (Arrows A18)	41	1'54"074	219.899
Hakkinen (McLaren Mp4/12)	43	1'54"175	219.705
Fisichella (Jordan 197)	39	1'54"688	218.722
Morbidelli (Sauber C16)	39	1'54"818	218.474
Trulli (Prost Js45)	37	1'55"152	217.841
Irvine (Ferrari F310B)	29	1'55"290	217.580
Schumacher (Ferrari F310B)	41	1'55"340	217.486
Alesi (Benetton B197)	30	1'55"348	217.471
Katayama (Minardi M 197)	41	1'55"413	217.348
Magnussen (Stewart Sf1)	41	1'55"726	216.760
Salo (Tyrrell 025)	43	1'56"919	214.549
Schumacher (Jordan 197)	16	1'57"784	212.973
Coulthard (McLaren Mp4/12)	16	1'59"169	210.498
Verstappen (Tyrrell 025)	16	1'59"409	210.075
Marques (Minardi M 197)	16	2'02"753	204.352
Barrichello (Stewart Sf1)	5	2'16"804	183.363
Nakano (Prost Js45)	5	2'19"161	180.257

In terra belga la Ferrari ha raggiunto il 112. successo in 582 partecipazioni. La Casa del Cavallino, con la vittoria di Spa, conquista anche la 50. affermazione con gomme Goodyear nonché l'11. primato sul circuito delle Ardenne.



BRIDGESTONE

Pneumatici da Pole Position



L'ALTALENA

COSÌ DOPO 11 GIRI

1. Schumacher M. in 27'30"446 (167,187); 2. Hakkinen a 47'634; 3. Diniz a 57'156; 4. Herbert a 1'01'679; 5. Magnussen a 1'05'388; 6. Coulthard a 1'07'460; 7. Morbidelli a 1'07'576; 8. Verstappen a 1'11'163; 9. Fisichella a 1'12'164; 10. Alesi a 1'12'344; 11. Villeneuve a 1'19'467; 12. Marques a 1'21'579; 13. Hill a 1'21'775; 14. Berger a 1'26'239; 15. Frentzen a 1'26'307; 16. Katayama a 1'27'827; 17. Irvine a 1'36'879; 18. Salo a 1'49'569; 19. Schumacher R. a 2'03'013; 20. Trulli a 1 giro.

COSÌ DOPO 22 GIRI

1. Schumacher M. in 50'22"905 (182,561); 2. Alesi a 39'502; 3. Fisichella a 58'061; 4. Hakkinen a 59'178; 5. Frentzen a 59'976; 6. Herbert a 1'04'047; 7. Berger a 1'05'760; 8. Villeneuve a 1'19'579; 9. Verstappen a 1'26'927; 10. Irvine a 1'28'420; 11. Diniz a 1'34'189; 12. Salo a 1'35'288; 13. Magnussen a 1'51'196; 14. Morbidelli a 1'52'062; 15. Katayama a 1 giro; 16. Hill a 1 giro; 17. Trulli a 2 giri.

COSÌ DOPO 33 GIRI

1. Schumacher M. in 1.12'23"716 (190,574); 2. Fisichella a 43'595; 3. Hakkinen a 50'457; 4. Frentzen a 54'868; 5. Herbert a 58'294; 6. Alesi a 1'05'201; 7. Berger a 1'07'197; 8. Villeneuve a 1'07'366; 9. Diniz a 1'11'313; 10. Irvine a 1'21'730; 11. Morbidelli a 1'29'772; 12. Salo a 1'46'323; 13. Magnussen a 1 giro; 14. Hill a 1 giro; 15. Katayama a 1 giro; 16. Trulli a 2 giri.

VELOCITÀ IN PROVA

VENERDI'

N.	PILOTA	KM/H
23	Magnussen	303.300
7	Alesi	300.800
8	Berger	300.000
12	Fisichella	299.100
4	Frentzen	298.300
10	Coulthard	297.500
6	Irvine	297.500
5	Schumacher M.	296.700
16	Herbert	295.800
9	Hakkinen	295.800
3	Villeneuve	295.800
22	Barrichello	295.000
17	Morbidelli	295.000
14	Trulli	294.200
15	Nakano	292.600
11	Schumacher R.	292.600
19	Salo	290.300
18	Verstappen	290.300
1	Hill	288.000
2	Diniz	285.700
21	Marques	280.500
20	Katayama	278.300

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
12	Fisichella	318.500
7	Alesi	316.700
11	Schumacher R.	316.700
1	Hill	315.700
3	Villeneuve	315.700
2	Diniz	313.900
4	Frentzen	313.900
23	Magnussen	313.000
8	Berger	312.100
14	Trulli	312.100
15	Nakano	311.200
9	Hakkinen	311.200
10	Coulthard	310.300
6	Irvine	310.300
16	Herbert	309.400
22	Barrichello	309.400
17	Morbidelli	308.500
19	Salo	304.200
20	Katayama	300.000
18	Verstappen	299.100
5	Schumacher M.	291.100
21	Marques	271.300

Sfortunato Verstappen, a lato, che, partito dall'ultima fila è risalito fino al 7. posto sotto la pioggia. Il pilota della Tyrrell è stato poi costretto al ritiro durante il 25. giro, quando era ottavo, per un testacoda. Sotto, Tarso Marques, aggressivo sotto la pioggia ma uscito di pista alla 18. tornata



ORSI



COLOMBO

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

N.	PILOTA	VEETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI		SABATO		DOMENICA WARM-UP
					I	II	I	II	
3	Villeneuve	Williams Fw19	Renault Rs9	GoodYear	2'11"706	2'17"462	1'50"407	1'49"450	1'52"415
7	Alesi	Benetton B197	Renault Rs9	GoodYear	2'07"371	2'08"986	1'50"947	1'49"759	1'52"837
5	Schumacher M.	Ferrari F310B	Ferrari 046/2	GoodYear	2'09"272	2'12"666	1'52"562	1'50"293	1'54"593
12	Fisichella	Jordan 197	Peugeot A14	GoodYear	2'11"093	2'13"226	1'51"625	1'50"470	1'53"999
9	Hakkinen	McLaren Mp4/12	Mercedes Fo110/5	GoodYear	2'10"413	2'11"876	2'06"429	1'50"503	1'54"282
11	Schumacher R.	Jordan 197	Peugeot A14	GoodYear	2'12"913	2'12"750	1'52"682	1'50"520	1'52"619
4	Frentzen	Williams Fw19	Renault Rs9	GoodYear	2'11"294	2'10"914	1'51"179	1'50"656	1'53"777
2	Diniz	Arrows A18	Yamaha OX11/C	Bridgestone	2'10"153	2'10"724	1'56"360	1'50"853	1'53"557
1	Hill	Arrows A18	Yamaha OX11/C	Bridgestone	2'08"881	2'08"372	1'52"402	1'50"970	1'53"365
10	Coulthard	McLaren Mp4/12	Mercedes Fo110/5	GoodYear	2'09"288	2'10"324	1'52"604	1'51"410	1'53"846
16	Herbert	Sauber C16	Sauber-Petronas V10	GoodYear	2'09"772	2'12"390	1'53"977	1'51"725	1'52"628
22	Barrichello	Stewart SF1	Ford Zetec-R	Bridgestone	2'10"113	2'08"238	1'52"688	1'51"916	1'56"062
17	Morbidelli	Sauber C16	Sauber-Petronas V10	GoodYear	2'11"262	2'13"702	1'54"310	1'52"094	1'54"448
14	Trulli	Prost Js45	Mugen Honda Mf301 Hb	Bridgestone	2'11"135	2'09"772	1'55"895	1'52"274	1'53"760
8	Berger	Benetton B197	Renault Rs9	GoodYear	2'06"802	2'19"962	1'52"057	1'52"391	1'53"531
15	Nakano	Prost Js45	Mugen Honda Mf301 Hb	Bridgestone	2'10"272	2'10"330	1'54"299	1'52"749	1'55"202
6	Irvine	Ferrari F310B	Ferrari 046/2	GoodYear	2'10"993	2'11"815	2'07"786	1'52"793	1'55"993
23	Magnussen	Stewart SF1	Ford Zetec-R	Bridgestone	2'12"720	2'12"545	1'54"608	1'52"886	1'55"695
19	Salo	Tyrrell 025	Ford Cosworth Ed4	GoodYear	2'13"256	2'15"956	1'53"929	1'52"897	1'55"588
20	Katayama	Minardi M 197	Hart 830 Av	Bridgestone	2'10"231	2'10"470	1'54"150	1'53"544	1'54"570
18	Verstappen	Tyrrell 025	Ford Cosworth Ed4	GoodYear	2'14"048	2'15"665	1'54"799	1'53"725	1'54"895
21	Marques	Minardi M 197	Hart 830 Av	Bridgestone	2'13"572	2'11"778	1'54"521	1'54"505	1'54"868

CLASSIFICA DOPO LA DODICESIMA GARA

9/3 AUSTRALIA	30/3 BRASILE	13/4 ARGENTINA	27/4 SAN MARINO	11/5 MONACO	25/5 SPAGNA	15/6 CANADA	29/6 FRANCIA	13/7 G. BRETAGNA	27/7 GERMANIA	10/8 UNGHERIA	24/8 BELGIO	7/9 ITALIA	21/9 AUSTRIA	28/9 LUSSEMBURGO	12/10 GIAPPONE	26/10 EUROPA

MONDIALE PILOTI

1. Schumacher M.	6	2	-	6	10	3	10	10	-	6	3	10					66
2. Villeneuve	-	10	10	-	-	10	-	3	10	-	10	1					54
3. Alesi	-	1	-	2	-	4	6	2	6	1	-	-					22
Frentzen	-	-	-	10	-	-	3	6	-	-	-	3					22
5. Berger	3	6	1	-	-	-	-	-	10	-	-	-					20
6. Irvine	-	-	6	4	4	-	-	4	-	-	-	-					18
Hakkinen	4	3	2	1	-	-	-	-	4	-	4	-					18
8. Panis	2	4	-	-	3	6	-	-	-	-	-	-					15
9. Coulthard	10	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-					14
Fisichella	-	-	-	3	1	-	4	-	-	-	-	6					14
11. Herbert	-	-	3	-	-	2	2	-	-	4	2	-					13
12. Schumacher R.	-	-	4	-	-	-	-	1	2	2	2	-					11
13. Hill	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6	-	-					7
14. Barrichello	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-					6
15. Wurz	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-					4
16. Trulli	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-					3
17. Salo	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-					2
Nakano	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-					2
19. Larini	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Ferrari	6	2	6	10	14	3	10	14	-	6	3	10					84
2. Williams	-	10	10	10	-	10	3	9	10	-	10	4					76
3. Benetton	3	7	1	2	-	4	6	2	10	11	-	-					46
4. McLaren	14	3	2	1	-	1	-	-	3	4	-	4					32
5. Jordan	-	-	4	3	1	-	4	1	2	2	2	6					25
6. Prost	2	4	-	-	3	6	1	-	-	3	1	-					20
7. Sauber	1	-	3	-	-	2	2	-	-	-	4	2					14
8. Arrows	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6	-	-					7
9. Stewart	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-					6
10. Tyrrell	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-					2

F1 i numeri

▼ **SCHUMMY.** Anche quest'anno in Belgio Michael Schumacher ha messo a segno il colpo vincente che gli ha dato la 26. vittoria in 96 presenze, la 4. a Spa e la 4. nel '97. Ora il grande campione tedesco è il 5. pilota nella graduatoria dei più vittoriosi, capeggiata da Alain Prost, che ha 51. successi in 199 partecipazioni. Prima del Gp d'Italia, Schumy è in testa alla classifica piloti alla media di 5,50 punti/gara, mentre la Ferrari è prima tra i costruttori con 7,00 punti/partecipazione di media.

▼ **FISICO.** Giancarlo Fisichella, alla 20. presenza, ha ottenuto il miglior risultato della carriera con un 2. posto che lo ha portato sul podio per la seconda volta dopo la 3. piazza a Montreal. Nella contesa in Jordan, il romano, che ora ha 14 punti, ha preso un certo vantaggio sul compagno-rivale Ralf Schumacher, a quota 11.

▼ **VILLENEUVE.** A Villeneuve, che conta 28 presenze, sono andate le prestazioni velocistiche sul giro. Il canadese è alla 7. pole position stagionale e alla 10. della carriera; per la Williams questa è la 8. pole del '97 e la 105. in 374 partecipazioni. I motori Renault quest'anno hanno invece ottenuto 9 pole e sono arrivati in totale a 131 in 271 gare. Villeneuve è all'8. giro veloce in corsa, il 2. del '97, e la Williams al 104, il 5. stagionale. A consolazione del canadese, va detto che, nelle 44 edizioni iridate della gara belga fin qui disputatesi, non ha mai vinto il pilota sceso in gara con la vettura numero «3».

▼ **HILL.** Quest'anno Damon Hill non è mai stato veramente in grado di difendere il titolo meritatamente conquistato nel '96, ma il risultato della corsa belga ha segnato anche matematicamente l'addio del britannico alla corona mondiale. A 5 gare dal termine il suo svantaggio nei confronti di Schumacher è infatti di 59 punti.

▼ **ARROWS.** Il team inglese, che ha debuttato nel Gp del Brasile 1978, è arrivato in Belgio alla 300. presenza. Finora il risultato più prestigioso per la Casa britannica è la pole position di Patrese nel Gp Usa Ovest dell'81 col motore Ford, mentre il miglior piazzamento della Arrows nella classifica costruttori è il 4. posto nel 1988, con i propulsori Megatron e i piloti Warwick e Cheever.



a cura di
MAURO MORI



KONI

L'AMMORTIZZATORE REGOLABILE

DISTRIBUITO DA WEISS S.p.a. Tel. 02 8358141 Fax 02 8375576

la qualità
KONI
ora costa
meno



F.1 Gp Belgio *le prove*



Jacques, 10 e gode!

Dopo essere partito in pole tre volte lo scorso anno, l'alfiere della Williams ha siglato il suo settimo centro del '97 precedendo Alesi e Michael Schumacher. Fisichella, quarto, è stato ancora una volta il migliore degli italiani al via

▲ **PAOLO BOMBARA**

SPA - Dieci in condotta. Sulla pista più selettiva della stagione, dove aveva già staccato la pole position lo scorso anno al suo esordio, Jacques Villeneuve ha conquistato la sua decima partenza al palo in F.1, la settima in questa stagione. Il canadese ha così riaffermando quella superiorità che Schumacher e Berger avevano messo in dubbio nelle ultime occasioni. Il canadese ha potuto approfittare di una Fw19 subito competitiva su una pista dove, a causa della pioggia caduta venerdì e sabato mattina, i piloti hanno avuto appena 45' per regolare gli assetti prima di giocarsi il tutto per tutto nelle qualificazioni. Più problemi ha avuto invece Schummy a mettere a punto

la sua Ferrari, tanto più che in seguito ad un cedimento nel distanziale del cambio ha dovuto rinunciare al telaio alleggerito. Un analogo problema ha invece spedito a muro Gerhard Berger, che è poi dovuto ricorrere al muletto

senza però trovare l'equilibrio necessario per staccare un giro veloce. Un peccato, perché l'austriaco aveva dimostrato sin dal giorno prima di avere una verve vincente e anche perché, archiviato l'incubo dell'Hungaro-

ring, la Benetton ha ritrovato la competitività, come ha potuto dimostrare con brio Alesi. Il solo, con Villeneuve a scendere sotto l'1'50" tanto da costituire una seria minaccia per il canadese nella lotta per la pole. Il solo, perché



fotografie COLOMBO



Villeneuve, a ruote fumanti, infila Hill: la sua grinta, sopra, gli è valsa la settima pole stagionale. Faccia scura, in alto a sinistra, per Irvine: da lui ci si aspettava di più! Lo schermo gigante, a lato, ha mostrato le immagini dell'incidente di Hakkinen, sabato mattina: un crash fortunatamente senza conseguenze. Berger, invece, in qualifica ha "ammaccato" la sua Benetton, sotto

Schummy, visti i suoi problemi, ha compensato mettendoci del suo, ma non è mai stato veramente all'altezza di impensierire Jacques. Frentzen si è messo fuori gioco da solo finendo in testacoda e poi contro le barriere all'inizio delle qualifiche. E anche il tedesco non è riuscito ad esprimersi sullo stesso livello col muletto. Ottima, come sempre, la prestazione di Fisichella, e il fatto va segnalato a maggior ragione poiché per il romano si trattava dell'esordio in F.1 su questa pista, dove aveva però disputato la recente 24 Ore turismo. Giancarlo è riuscito a tenere dietro non solo il compagno di squadra, vittima del cedimento del motore sulla sua monoposto, ma anche Hakki-

nen. Molto veloce, il finlandese ha prima avuto una forte emozione sabato mattina quando è uscito per l'improvviso distacco della ruota posteriore sinistra, in seguito ha dimostrato di andare fortissimo. Anche troppo, visto che il suo carburante è stato trovato in un primo tempo non conforme. Dopo avergli cancellato tutti i tempi della giornata, la Fia ha in extremis accolto l'appello della McLaren e reintegrato Mika al suo posto. Dopo le superbe prestazioni di Hill nel toboga ungherese, l'Arrows ha confermato (grazie anche alla scelta di Bridgestone molto tenere) d'aver ritrovato il bandolo della matassa. E questa volta il più brillante è stato il brasiliano Diniz che ha messo a segno la sua migliore qualificazione in F.1. Oltre all'Arrows, solo la Minardi aveva scelto le gomme tenere, senza però ottenere lo stesso risultato. Ma la palma della più grande delusione va attribuita a Irvine che coglie (col diciassettesimo posto di sabato) uno dei peggiori risultati della sua carriera in Ferrari, per di più senza fornire spiegazioni o giustificazioni attendibili. ■

I PIÙ E I MENO



JEAN ALESI

Bravo Jean. Sarà l'effetto della fine stagione e della ricerca di un contratto, sarà la maggiore tranquillità, sarà l'effetto trainante del terzo posto in classifica da difendere. Sarà che la B197 ha una doppia personalità ed ogni tanto è veloce... Di certo c'è che su una pista dove il manico conta più che altrove, Jean Burrasca è sempre stato tostissimo.



EDDIE IRVINE

Eddie il contratto rinnovato lo ha già in tasca. Non che la motivazione debba per forza calare, ma la concentrazione e la lucidità si, visto che non è riuscito a trovare un assetto decente sull'asciutto. Di tempo a disposizione ne ha avuto poco, tanto quanto Schummy, che è tuttavia riuscito a sopperire con la sua classe. E siamo a 12 a zero! E stendiamo un velo pietoso sulla quantità di scusanti sollevate da Eddie.

FACCIA A FACCIA

(compagni di squadra a confronto: chi è partito davanti sullo schieramento)

Hill-Diniz	10-2	Trulli-Nakano	5-0
Villeneuve-Frentzen	9-3	Herbert-Larini	5-0
M. Schumacher-Irvine	12-0	Herbert-Morbidelli	4-0
Alesi-Berger	5-4	Herbert-Fontana	3-0
Alesi-Wurz	1-2	Verstappen-Salo	5-7
Hakkinen-Coulthard	6-6	Katayama-Trulli	1-6
R. Schumacher-Fisichella	5-7	Katayama-Marques	4-1
Panis-Nakano	7-0	Barrichello-Magnussen	11-1

POLE A CONFRONTO



CLASSIFICA ASSOLUTA

Senna	65
Clark	33
Prost	33
Mansell	32
Fangio	28
Lauda	24
Piquet	24
Hill	20
Andretti, Arnoux	18
Schumacher	17
Stewart	17
Moss	16

PILOTI IN ATTIVITÀ

Hill	20
M. Schumacher	17
Berger	12
Villeneuve	10
Coulthard	5
Alesi, Barrichello	
Frentzen	1
NEL 1997	
Villeneuve	7
M. Schumacher	3
Frentzen, Berger	1

È SUCCESSO

INCIDENTI

venerdì mattina

R. Schumacher: esce di pista
M. Schumacher: testacoda ed esce di pista
Coulthard: taglia la variante
Verstappen: testacoda ed urta il muro
Coulthard: testacoda, fermo in pista

venerdì pomeriggio

Diniz: testacoda, fermo in pista
Marques: testacoda, fermo in pista. Viene esposta la bandiera rossa
Coulthard: testacoda, continua
Coulthard: dritto a Les Combes
Katayama: testacoda, continua

sabato mattina

Katayama: testacoda, fermo in pista
Trulli: testacoda, continua
Trulli: testacoda, fermo in pista
Hakkinen: testacoda ed esce di pista a Les Combes. Viene esposta la bandiera rossa.
Diniz: testacoda, fermo in pista
Nakano: taglia la variante

Trulli: testacoda, fermo in pista. Viene esposta la bandiera rossa.
Irvine: testacoda, continua
Morbidelli: esce di pista ed urta il guard-rail. Viene esposta la bandiera rossa.

Nakano: testacoda, fermo in pista.
Herbert: taglia la variante

sabato pomeriggio

Marques: testacoda, continua
Berger: testacoda, urta il muro ma continua
Verstappen: testacoda, esce di pista ed urta le barriere
Frentzen: testacoda urta le barriere
Morbidelli: testacoda, fermo in pista
Coulthard: testacoda, fermo in pista

warm-up

Coulthard: testacoda, continua
Hakkinen: dritto alla variante e urta il guard-rail
Hill: escursione fuori pista, continua
Marques: testacoda, fermo in pista

ROTTURE

venerdì mattina

Alesi: cambio
Frentzen: cedimento della sospensione posteriore

sabato mattina

Hakkinen: sospensione posteriore sinistra
M. Schumacher: distanziale cambio

Magnussen: motore

sabato pomeriggio
Berger: distanziale del cambio
R. Schumacher: motore
Nakano: freni



ORSI

Anche Williams controlla la trazione

SPA - Poche le novità tecniche nei box di Spa dopo la mole di lavoro fatto per adattare le monoposto ai due appuntamenti in Germania e Ungheria. La maggior parte dei team sta intensificando il lavoro di studio in galleria del vento per preparare le vetture '98, che saranno per forza di cose molto diverse dalle attuali. Per lo stesso motivo alcune soluzioni, come quella della nuova sospensione anteriore introdotta sulla Prost di Trulli, va già vista come un esperimento per raccogliere dati da trasferire sulla futura monoposto. La pista di Spa si è dimostrata ancora una volta micidiale per le sollecitazioni imposte alle sospensioni con rotture gravi su vetture appartenenti a team quali McLaren, Ferrari e Benetton. Ancora una volta sfortunato, almeno nelle prove, l'impiego del nuovo telaio della F310B, rimasto inutilizzato durante il turno di qualificazione in seguito a una crepa verificatasi nel distanziale, che è sempre lo stesso della monoposto '96 e che non aveva più dato preoccupazioni dopo la serie di inconvenienti patita nella prima parte della passata stagione.

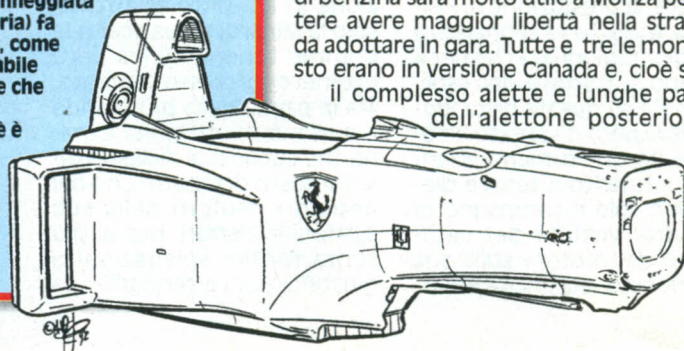
WILLIAMS. Debutto del nuovo software di gestione del controllo elettronico dell'acceleratore, che di fatto diventa un controllo della coppia che in parte assolve i compiti di

Il nuovo software del sistema di gestione dell'acceleratore permette, in realtà, di intervenire sulle regolazioni della coppia, quindi anche sulla motricità. Un congegno analogo è già utilizzato da Ferrari e da McLaren

▲ **GIORGIO PIOLA**

Scocca "scomposta" per la Rossa leggera

I due telai 178 e 179 alleggeriti e irrigiditi non si differenziano dall'esterno dai precedenti. La parte iniziale delle fiancate (quella rimasta danneggiata sulla 178 in Ungheria) fa parte della scocca, come struttura deformabile laterale. Da notare che la zona inferiore anteriore, dove c'è il divergente, è scomposta in modo da poter modificare la forma stessa del divergente.



controllo della trazione, come hanno già fatto Ferrari e McLaren. In qualifica avrebbero dovuto comparire delle novità aerodinamiche che invece si sono ridotte alla presenza di un nuovo flap di forma leggermente diversa sulla vettura di Frenzen. È stato utilizzato l'alettone posteriore biplano già visto in Canada. Villeneuve ha assettato la sua monoposto con 2 soli ammortizzatori all'avantreno mentre Frenzen è rimasto con la versione a 3 elementi.

FERRARI. Come in Ungheria soltanto Schumacher ha avuto a disposizione l'unico esemplare del telaio alleggerito e irrigidito della F310B e cioè la scocca 179. La 178 danneggiata a Budapest è in fase di riparazione. La maggiore capacità del serbatoio di benzina sarà molto utile a Monza per potere avere maggior libertà nella strategia da adottare in gara. Tutte e tre le monoposto erano in versione Canada e, cioè senza il complesso alette e lunghe paratie dell'alettone posteriore. È

A M E R I C A N S T Y L E

stata introdotta una nuova posizione dell'ala inferiore rispetto a quella superiore dovuta ad un leggero innalzamento del supporto ricavato sopra la struttura deformabile dietro il cambio. Ciò ha comportato una leggera modifica alla parte terminale centrale del cofano motore che è stato tagliato e rifatto. Sin dalle prove di venerdì su tutte e tre le vetture erano montati dei motori barra 2 indispensabili per controbattere la concorrenza su un tracciato dove le potenze contano molto. Non sono stati di nuovo utilizzati i triangoli inferiori della sospensione anteriore a profilo alare per ragioni di sicurezza visto le sollecitazioni imposte dal tracciato belga su questi elementi. In prova sono state utilizzate tre versioni di alettone posteriore: una con 3 profili in alto e 2 in basso sul bagnato, un'altra con 3 profili in alto ed uno solo in basso e infine, una con 2 soli profili in alto e uno in basso con l'aggiunta di un terzo profilo a metà altezza per Schumacher in qualifica.

BENETTON. Controllo della coppia anche per le Benetton, praticamente invariate rispetto all'Ungheria a eccezione della aerodinamica, che è tornata quella originale, cioè priva delle alette davanti alle ruote posteriori collegate alle lunghe paratie dell'alettone posteriore, riviste in Ungheria. Al retrotreno è stato montato un alettone a 3 piani con 3 profili in alto, uno a metà e 2 in basso. Alesi Berger hanno utilizzato 3 elementi nella sospensione anteriore.

McLAREN. Assente Adrian Newey che dopo la sua visita al box di Budapest è rimasto in fabbrica impegnato su due fronti: sulle eventuali modifiche all'attuale monoposto e sul lavoro di definizione della vettura per il '98. Questa settimana verrà presa una decisione sulle eventuali modifiche all'alettone anteriore ed all'aerodinamica inferiore provate in galleria del vento, che, secondo indiscrezioni, non avrebbero dato vantaggi tali da giustificare il grosso sforzo della fase di costruzione. Dopo l'incidente di Hakkinen, sulle monoposto da gara sono stati montati triangoli delle sospensioni posteriori in acciaio, al posto di quelli in carbonio (quelli superiori) come è illustrato nel disegno a lato.

PROST. Novità in previsione '98 sulle Prost. Trulli ha portato al debutto una nuova sospensione anteriore dotata di barre di torsione, con uno schema simile a quello della Sauber. Nei primi giorni di settembre potrebbe invece scendere in pista il nuovo cambio longitudinale. È stato mantenuto l'alettone anteriore introdotto in Ungheria e caratterizzato dalla presenza di una piccola paratia verticale nella zona del flap vicino al muso. Sabato e in gara ha debuttato un'evoluzione del Mugen-Honda.

JORDAN. Sul muso sono ritornate le piccole pinne portanti già viste in Germania ma decisamente più strette e leggermente a V verso la parte posteriore. È rimasto anche il differenziale a controllo elettronico rientrato alla grande a partire dall'Un- ➔



The Car

*Potente, veloce, ardita. Divora decisa la pista e osa sfidare le Grandi Corse.
La Camaro 35, un'avventura per nervi d'acciaio. Unicamente America.*



The Watch

*Deciso, robusto, essenziale. Con il suo forte temperamento lusinga chi ha carattere.
Khaki Sub III King, l'orologio audace made in USA. Unicamente Yankee.*



Hamilton

America's Timekeeper Since 1892

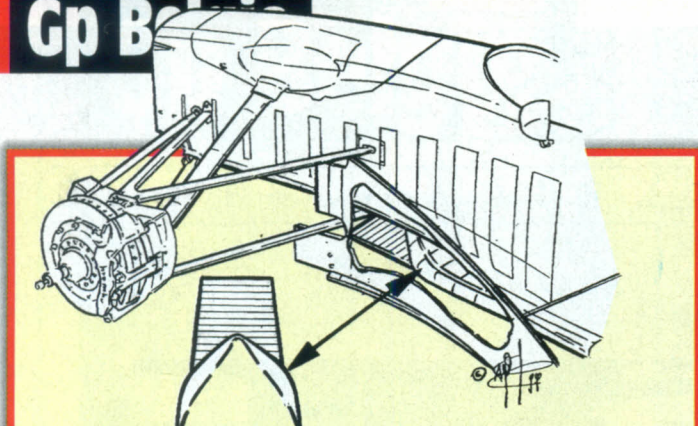
Distribuito da S.M.H. Italia Spa

Per Informazioni

Numero Verde

167-200404

attivo in tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24.



Sauber modifica la scocca nella zona del divergente

La zona del divergente sotto la parte anteriore del telaio è stata modificata con una sagomatura molto più marcata e meno a V della precedente (nel disegno è evidenziato in basso, col tratteggio).

gheria. A Monza, la Jordan proverà sulla vettura in configurazione '98 le pinze dei freni in alluminio i dischi della Carbon Industrie con specifiche '98.

SAUBER. Novità nella parte inferiore delle due vetture da gara: più precisamente nella zona del divergente subito sotto le gambe del pilota. Questa zona a monte del coltello dietro le ruote anteriori è ora molto più larga e squadrata e ha migliorato l'andamento del flusso d'aria nella parte inferiore della monoposto. Sono tornate le mini pinne davanti alle ruote posteriori, e anche le paratie dell'alettone anteriore tagliate, tipo Stewart, viste in Germania e non in Ungheria.

TYRRELL. Carrozzeria dotata delle lunghe estensioni delle paratie dell'alettone posteriore e delle alette davanti alle ruote, sempre posteriori ma niente candelabri, come si erano rivisti a Budapest. Sono stati usati dei propulsori con delle testate modificate e con specifiche studiate per la pista di Spa.

STEWART. A disposizione della squadra scozzese due diversi sviluppi del deludente Ford con la versione più evoluta

destinata a Barrichello. Sulla vettura, è stato utilizzato un alettone posteriore biplano nella parte superiore.

ARROWS. Barnard di nuovo al box della Arrows, spinta dallo Yamaha che sembra di colpo essere diventato più affidabile. A livello vettura, dopo gli ultimi interventi del tecnico inglese sulla ripartizione dei pesi e sull'aerodinamica, da rilevare la presenza di nuove prese d'aria dei freni posteriori. Curiosa la presenza sulle due Arrows del doppio comando per la frizione. Hill e Diniz hanno infatti sia il bilanciere al volante sia il pedale da azionare in caso di testacoda. Una soluzione che verrà presto eliminata. Per Monza dovrebbe debuttare un nuovo impianto di raffreddamento messo a punto da Barnard.

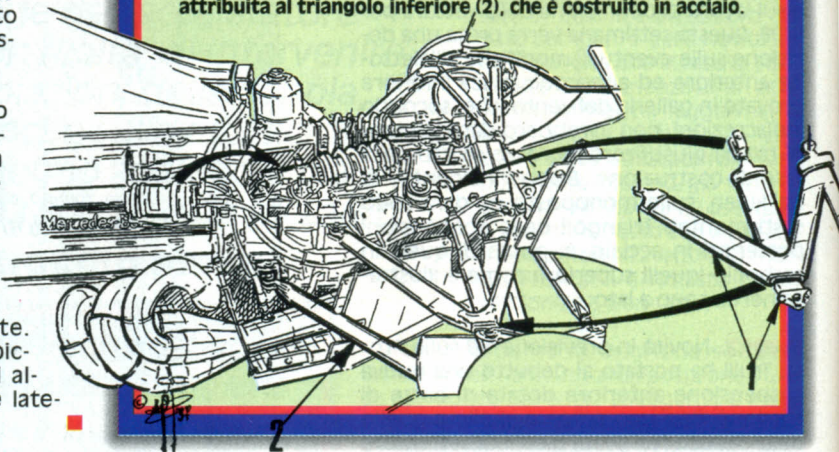
MINARDI. Il controllo elettronico della frenata potrebbe apparire a Monza, mentre sulle vetture sono tornate le piccole pinne portanti eliminate soltanto in Ungheria per privilegiare il massimo carico deportante. Sono invece spariti i piccoli profili posizionati all'esterno delle paratie laterali.

Cedimenti McLaren non solo a causa della pista

Il circuito di Spa amato dai piloti per la sua bellezza e le sue difficoltà, sta diventando una bestia nera per le vetture. Tutti gli anni si registrano, infatti, gravi cedimenti strutturali che hanno colpito e colpiscono, fra l'altro, anche i team più blasonati e quindi più professionali. La preoccupazione diventa perciò maggiore. Nel '94 e nel '95 era stata la Ferrari a patire il cedimento di una sospensione posteriore, nel '95, invece, era toccato alla Williams con l'alettone posteriore. Quest'anno, la serie di problemi posteriori sulla Williams di Frentzen. Sabato mattina c'è stata la terribile uscita di strada di Hakkinen per la rottura della sospensione posteriore sinistra. Alla fine delle prove del mattino sulla Ferrari di Schumacher si è verificata una crepa sul distanziale in fibra di carbonio. Nel pomeriggio, altro incidente per Berger sulla cui Benetton si era rotta la sospensione posteriore per un cedimento, anche in questo caso verificatosi sul distanziale tra il motore e il cambio. Lo stesso problema si è ripetuto in gara ad Alesi. Imputata sempre la terribile forte compressione verticale (circa 1G) che le monoposto subiscono alla curva dell'Eau Rouge che immette alla salita del Radillon. Un situazione di «stress» che non si verifica su nessun'altra pista del campionato ma che, tuttavia, dovrebbe essere del tutto nota ai progettisti i quali, quindi, dovrebbero irrobustire sospensioni e semiassi. Evidentemente, però, ciò non è bastato. Il caso più grave è quello della McLaren: in un primo momento si pensava avesse ceduto un elemento dei triangoli superiori che sono realizzati in carbonio. Un secondo chiarimento della McLaren, invece, precisava che a cedere era stato il triangolino inferiore nel suo punto di attacco con il puntone. Due elementi, questi, realizzati in acciaio con una tecnica più tradizionale e collaudata. Per precauzione, in qualifica venivano montati pezzi nuovi prelevati, nel caso di Hakkinen, dalla monoposto di scorta.

Hakkinen: rotta una sospensione

Sabato mattina sulla vettura di Hakkinen ha ceduto la sospensione posteriore. In un primo tempo la squadra ha detto che si era rotto il tirante della convergenza collegato al triangolo superiore (1) realizzato in carbonio. Più tardi, invece, la responsabilità è stata attribuita al triangolo inferiore (2), che è costruito in acciaio.



motorquality

“KIT DI TRASFORMAZIONE”

Alte Prestazioni in Tutta Sicurezza.

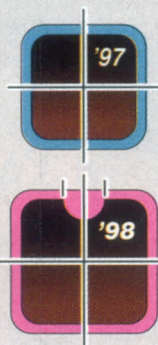
mq Motorquality S.p.A.
Via Venezia, 2-20099 Sesto S. Giovanni (MI)
Tel. 02/24951.1 • Fax 02/224.764.20
Tecnologia per lo Sport.

Così le monoposto F.1 nel '98

come cambiano i regolamenti

Si è parlato molto dei cambiamenti regolamentari che saranno introdotti nella prossima stagione. Qualcuno approva l'intero gruppo di modifiche, altri meno e altri ancora si sono dichiarati contrari. Qualsiasi siano le sensazioni di chi è coinvolto dai cambiamenti, le regole sono decise. Le cosiddette monoposto «strette» avranno qualche modifica ovvia ed evidente e altre non tanto scontate...

La larghezza minima all'asse delle ruote anteriori passa a 350 mm



Grande sicurezza: mentre la larghezza totale della monoposto è ridotta, la larghezza della scocca è aumentata. La scocca ha un nuovo profilo interno e sarà sottoposta a un crash test più impegnativo

La sezione trasversale aumenta da 250 mm a 300 mm quadrati

Linee sottili...

La larghezza totale delle monoposto è ridotta da 2000 mm a max.1800 mm

...Seduti comodi

Ancora una volta l'abitacolo è sottoposto a modifiche di sicurezza per il 1998.

Mentre le dimensioni della apertura dell'abitacolo cambiano poco, l'anteriore del cockpit diventa più largo e piatto e l'estrazione del pilota in caso di emergenza è più semplice e veloce



Ampiezza minima 60 mm più grande della apertura del cockpit, altezza minima 550 mm

Tappo serbatoio: è coperto. La protezione dovrà essere abbastanza resistente da evitare l'apertura del tappo in caso di incidente e deve rimanere chiusa lungo il circuito
Serbatoio: modifiche interne

Freni posteriori: condotti di raffreddamento uguali a quelli dei freni anteriori

La guerra e la legge

Probabilmente l'argomento di cui si è parlato di più è l'introduzione delle gomme scolpite. La guerra dei pneumatici, quest'anno, ha visto il tempo medio sul giro abbassarsi di circa 4". Nei primi test con le gomme scolpite, invece, le prestazioni sono peggiorate sensibilmente. La gomme posteriori con battistrada a 4 solchi e le anteriori a 3 saranno controllate dopo la gara con la misurazione della profondità della scolpitura

Che cosa significano i cambiamenti '98, considerati gli obiettivi della Fia, in base ai risultati dei primi test

3: l'aumento degli spazi di frenata dà maggiori occasioni di sorpasso. Si ritiene che ci siano benefici dal maggiore pattinamento delle ruote provocato da meno aderenza

1: con meno gomma a contatto col suolo aumenta lo spazio necessario per la frenata

– Meno velocità in curva ma, forse, una maggiore velocità di punta a causa della ridotta sezione delle monoposto «strette»

2: la gomma scolpita raccoglie meno detriti, aumenta quindi la possibilità di usare traiettorie esterne

4: la teoria della Fia è che «l'energia dell'impatto è direttamente proporzionale all'aderenza delle gomme». La riduzione dell'aderenza delle gomme scolpite, perciò, riduce la forza dell'urto in caso d'incidente

Chi lo sa?

L'aderenza in curva sarà minore e l'abilità del pilota verrà esaltata. Le risposte conclusive, però, si avranno a Melbourne...

Graphic: © Russell Lewis

Aeroporto di Adelaide, un pomeriggio di novembre del 1995. Sul jet della Quantas diretto a Singapore un francese sui trentacinque, uno dei tanti al seguito della F.1, si prepara a rientrare a casa. Mentre l'aereo è ancora fermo sulla pista, lui tira fuori un computer da tavolo e inizia a lavorare ad un promemoria. Accanto a lui il giornalista - incapace per vocazione di farsi gli affari suoi - non può fare a meno di sbirciare. E capta una serie di frasi, in perfetto inglese da manager: «Vendita del merchandising... Aree appositamente delimitate... Assistenza qualificata... Controlli di garanzia». Autodromo di Monza, un giorno di agosto 1997. Un venditore ambulante, regolarmente registrato e contribuente fiscale, guarda sconsolato i vialetti del Parco. Dove per tanti anni ha esposto la sua merce - magliette, berretti, articoli per tifosi irriducibili - e dove, fra poche settimane, non potrà lavorare. Il promemoria dell'omino sull'aereo (o magari un progetto concorrente) è arrivato a destinazione. La Formula Uno ha una regola in più: quella che determina, cataloga, catechizza e irreggimenta la vendita dei souvenirs. C'è voluto tempo per far funzionare tutto, ma da quest'anno si cambia. A Monza come a Melbourne, a Suzuka, a Jerez, non c'è o non ci sarà più una maglietta, o un cappellino, in vendita nelle aree degli autodromi senza il regolare permesso e il marchio Fia del campionato del mondo. E proprio all'approssimarsi del Gp d'Italia è scoppiato il caso di cui leggete in queste pagine. Da una parte la Federazione che giura - neanche a dirlo - sulla propria estraneità da interessi commerciali. Dall'altra i rivenditori (dettaglianti, bancarellari: chiamateli come volete, non è mica un'offesa) preoccupati per la disponibilità del materiale, e soprattutto per il fatto di pagare venti volte più dell'anno scorso uno spazio di vendita. Monza è entrata - e questo è un dato di fatto - nell'area Ecclestone, il Comune ha rinunciato a trattare direttamente la concessione dei permessi. Le conseguenze sono queste. Ma tutta la vicenda del merchandising è estremamente complessa. Entrano in gioco i diritti sul marchio, con intricatissimi «distinguo» fra nomi di team, sponsor e piloti. Entra in gioco, soprattutto, la Disney, il colosso americano che già nel '95 si era affac-

I commercianti sono sul piede di guerra. Accusano la Fia di essersi impossessata del loro mercato di gadgets e souvenirs all'interno degli autodromi. Da Parigi fioccano le smentite, ma intanto i prezzi d'acquisto dei prodotti «griffati» sono triplicati, tanto che al Gp d'Italia...

▲ **ALBERTO ANTONINI**



GRAN PREMIO



BANGARELLA

→ ciata sulla scena contattando diversi team - Benetton, McLaren e soprattutto Ferrari, che rispose picche - per trattare direttamente la vendita di materiali promozionali. Un business da centinaia di miliardi che fa gola a tutti. Linee di articoli differenziate (Flavio Briatore ne ha una, Alessandro Benetton un'altra). Produttori sparsi in tutto il mondo, in buona parte nell'Estremo Oriente o in paesi come la Romania, dove la manodopera costa niente. Il tutto per pagare, poi, quarantamila lire il cappellino «ufficiale» di Schumacher, che al produttore ne sarà costate sì e no un centinaio. Proprio sui berretti, di recente, c'è stata una controversia, a proposito della vendita di quello blu con la scritta «Nacional» indossato e reso famoso da Senna (Nacional era la banca di Ayrton). Finora, il potere sportivo è uscito bene dalle polemiche. Ma a Parigi - o per meglio dire a Londra - si è diffusa una certa inquietudine, a giudicare dall'affastellarsi di comunicati, precisazioni, smentite. E a Monza, o forse anche prima, ci saranno di sicuro altri sviluppi. Non bastasse la disputa sempre più accesa sul fumo, non bastassero le proteste degli ambientalisti e quelle del pubblico sempre più inscatolato e tenuto a distanza, il Cg Italia fa parlare di sé già ben prima della data in calendario. Purché non sia l'ultima volta.



COLOMBO

L'ACCUSA

Posti vendita da 2 a 36 milioni

Francesco Gattuso, titolare di un'azienda di articoli promozionali, è un commerciante di Bollate che da anni si occupa della vendita all'Autodromo di Monza. Il 30 giugno scorso i responsabili del circuito lo informano che le concessioni di vendita non vengono trattate più da loro, ma dalla Apm (Allsop, Parker & Marsh) di Ginevra. Gattuso contatta Gérald de Bar, incaricato della concessione come membro di un'altra società: la Allsport Management, sempre nella città svizzera. Prima, sgradita sorpresa: un «posteggio» di dieci metri (misura unica imposta dai nuovi padroni), che nel '96 costava un paio di milioni di lire, è passato a 20mila dollari, cioè trentasei milioni e rotti. Un aumento del 1700 per cento in dodici mesi. De Bar gli invidia anche un fax precisando che solo gli articoli con il marchio ufficiale Fia potranno essere messi in vendita. Gattuso non ci sta: se la prende con Ecclestone («è evidente che si è creato un regolamento a proprio uso e consumo, per privilegiare e concedere arbitrariamente gli spazi di vendita solo alle Case ufficiali»), invoca la legge sull'antitrust. Ce l'ha anche con la Ferrari, o meglio con la Nice Man Sport

inglese, licenziataria mondiale dei prodotti con il marchio del Cavallino, che non vuole più fornire il materiale. «Come se non bastasse - aggiunge - la regolamentazione impone di suddividere lo spazio vendita in parti uguali, un tanto a team. Alla gente interessa solo la Ferrari: mi dice che ci faccio con le magliette della Prost?». E invoca l'intervento dell'autorità giudiziaria.

LA FIA

Il misterioso signor De Bar

Ai commercianti monzesi, che senza mezzi termini accusano Ecclestone di mettersi in tasca i miliardi delle concessioni, la Fia replica indirettamente. Prendendosela con la stampa italiana e precisando che «la Federazione e il suo vice presidente, Bernie Ecclestone, non sono in alcun modo implicati con il

merchandising della squadre di F.1, né ricevono qualunque tipo di royalty (diritti, ndr) dalla vendita di tali oggetti». Il punto di vista del potere sportivo è che il nuovo sistema di commercializzazione è stato voluto con l'accordo delle squadre, per evitare le contraffazioni sempre più diffuse. Al termine, si fa riferimento a Gérald de Bar, precisando che «Non lavora né per la Fia,

né per la Formula One Administration» (Foa), cioè per Ecclestone. Rintracciamo De Bar in Ungheria per sapere se le cose stanno davvero così. Ci dà una risposta da ameba: «Se avete domande, mandate un fax a Ginevra».

LA FERRARI

Lotta dura contro i falsari

È, per forza di cose, il punto di riferimento nel caso Monza. Se non ci fosse la Rossa, di magliette e gadget se ne venderebbero ben poche. Ecco le cifre fornite da Maranello: 13,5 miliardi di lire nel '96 (e si confida ancora nell'effetto-Schumacher per quest'anno); da 100 a 500 milioni di introiti a Gran Premio per la vendita sul posto; 60-70 miliardi di lire all'anno - cifra ovviamente stimata - di ricavi abusivi per articoli contraffatti con il marchio del Cavallino. Proprio per recuperare questa fetta di mercato, la Ferrari invoca da tempo la severità dei controlli. Anche per questo rinunciò a suo tempo all'offerta Disney, che proponeva di commercializzare i prodotti ferraristi nelle migliaia di rivendite che possiede in tutto il mondo. In circuito, il potere sportivo dà ben più di una mano alla Scuderia: fuori, nelle rivendite non ufficiali, è più difficile.

NEVER STOPS



£. 63000



£. 55000



£. 95000



£. 60000



SIMOD®

Due A advertising & promotion

F.1 Speciale

LA DISTRIBUZIONE

Venditori spiazzati

Buona parte dell'abbigliamento con il marchio del Cavallino, dall'inizio del '96, è prodotta dalla Nice Man con sede in Inghilterra, e distribuita dalla Outer Limits di Londra. Il responsabile della distribuzione, Ed Purnell, risponde alle critiche dei dettaglianti: «È vero, abbiamo deciso di gestire direttamente la vendita di buona parte dei prodotti, con un nostro motorhome che sarà presente a Monza. In passato ci affidavamo a piccoli rivenditori, ma crediamo che la vendita diretta dia maggiori garanzie contro la contraffazione». Vero: sull'altro piatto della bilancia, però, i venditori di sempre che si trovano spiazzati. Nel vero senso della parola.



ORSI

GLI SCENARI FUTURI

Mano al portafoglio

Occorre mettersi il cuore in pace. Quest'anno a Monza gli appassionati spenderanno molto di più (quasi il triplo) per acquistare gadgets e souvenir. Una realtà amara per chi da sempre è abituato a comprare la maglietta, il cappellino e perché no, la bandiera da custodire gelosamente, anche solo per dire «io c'ero». Ed è solo un piccolo antipasto di quanto avverrà nel 1998 quando troveranno spazio soltanto le cosiddette rivendite ufficiali. Il popolo rumoreggia, i bancarellari sono sul piede di guerra. Disserteranno l'appuntamento in terra di Brianza? Assolutamente no. C'è già chi parla di tutto esaurito. Nonostante tutto. Nonostante le polemiche. Nonostante una famiglia sia costretta a ridefinire il budget per seguire il Gp d'Italia davanti a una lira che s'impenna per l'acquisto del gadget «griffato» all'interno delle mura di cinta dell'autodromo. ■

Dopo essere stato protagonista delle due passate edizioni, lo svizzero della Renault, con già undici successi all'attivo, ha vinto in anticipo il titolo del campionato britannico. Veloce e abile tester, in gara è decisamente audace, a volte al limite della scorrettezza. Suo padre lo voleva veterinario. Lui, invece...

▲ NEREO BALANZIN

SNETTERTON - Le bretelle colorate sostengono un paio di calzoncini magri. Francoise Menu, contadino, viso scavato e duro come la corteccia di un albero, è arrivato apposta dalla Svizzera per abbracciare quel suo figliolo strambo. Per lui, aveva progettato un futuro da veterinario, magari a Ginevra: invece, Alain è volato lontano, a vincergli un titolo in una specialità che suona come una malattia delle vacche: Btcc. Francois non conosce una parola di inglese, ma cerca gli occhi di tutti, e a tutti stringe la mano, mormorando "je suis le père", sono il padre, in un sussurro orgoglioso.

"Pêché no" conviene Alain Menu, impegnatissimo a rimanere immobile per sopportare meglio la cappa di caldo che all'improvviso è calata sull'East Anglia "io il veterinario lo avrei fatto volentieri. Gli animali mi piacciono moltissimo. Ma adoro le auto. Così, anche se ho scelto molto tardi, alla fine ho scelto..."

A 21 anni compiuti, presa la licenza di scuola superiore, concluso il servizio militare, Alain Menu è salito per la prima volta su una vettura da competizione, della scuola Renault al Ricard. Niente kart, nella sua vita: cinque figli erano troppi perché papà Francois potesse tener dietro alle fisionomie di ciascuno...

- Così, hai avuto la sfortuna di iniziare tardi.

«Sfortuna? Chi lo sa: è difficile prevedere da che parte tirerà il vento. Nel 1992 mi sono rotto una gamba. Guidavo una Bmw privata nel Btcc, avrei dovuto correre a Spa. Ed il mio sostituto, sulla mia macchina, vinse. Se ci fossi stato io, su quella macchina, forse la mia carriera sarebbe cambiata. Magari, adesso sarei un pilota Bmw. E non avrei mai corso per la Renault. E non avrei mai vinto il Btcc. Quella gamba rotta: sfortuna? Fortuna?».

- Come figlio di un contadino svizzero, non potevi cercarti un mestiere più improbabile.

«Vero. Se sei svizzero, tutti pensano che tu abbia un orologio a cucù sul muro ed un sacco di soldi in banca. Non mio padre, ahimè. I soldi, intendo. ➡»

Campione carico di...grinta

Il pilota svizzero, nella foto piccola mentre festeggia il titolo sul podio di Snetterton, è stato soprannominato dal rivale Reid «un hooligan delle piste», per la tremenda grinta messa in mostra in più di un'occasione. Per esempio, nella gara di Knockhill, a Menu è stata ritirata la licenza, col beneficio della sospensione condizionale della pena, per un duplice scontro, non proprio involontario, con Tarquini. Un episodio che poteva, costargli caro nella corsa al titolo. Nato a Ginevra nell'agosto '63 Menu è sposato e ha due figli. Nella foto a fianco, lo vediamo precedere il compagno di squadra Plato

PHOTO 4



ROSSO CROCCO



LAT



PIATO alla riscossa

➔ Il cucù c'era. E cercar soldi fuori casa da noi non è facile: tutta la carriera di un pilota svizzero si svolge all'estero. Difficile interessare gli sponsor nazionali».

– La Williams sta preparando un programma-Le Mans. Potrebbe trasformarsi in una operazione-Gt. Ti interesserebbe?

«Il punto è: quanto dura ancora il campionato Gt? No: io credo che nel lungo periodo il Turismo offra maggiori garanzie».

– Ragioni con la logica del padre di famiglia...

«Sono un padre di famiglia: e la famiglia ti cambia la vita».

– Una casa in Svizzera, una in Inghilterra. Tua moglie è francese. I tuoi figli parlano inglese. Ci credi ad una Europa Unita?

«No».

– Ah.

«Eh: La Svizzera è troppo legata alla idea della neutralità; l'Inghilterra, a quella del dominio. E quanto agli altri, nessuno vuole cedere nulla. No, non vedo un futuro brillante per l'Unione Europea».

– Ti interessa la politica?

«In Svizzera posso votare, ma non ci vivo; in Inghilterra ci vivo, ma non mi è consentito votare. Per me, la politica è un puro esercizio teorico. Allora, guardo con interesse a cosa combinano gli Stati Uniti, dato che tengono le redini del mondo».

– Economia: mercati, investimenti. Per uno svizzero, pane quotidiano. Investi personalmente il tuo denaro?

«Senza fare cose strabilianti. Ogni tanto parlo con Tarquini, che in materia è un maestro. Ma, soprattutto negli ultimi tempi, ho lasciato un po' perdere».

– Però hai fondato un team che porta il tuo nome: un investimento per il futuro?

«Chissà: per ora si tratta di una piccola scuderia, che corre nelle Formule Renault. E la mia partecipazione è limitata: la conduce Mike Baker, che è stato mio team manager quando correvo in F3, nel 1989. E poi, onestamente, non riesco a pensare al "dopo": a me piace correre, e questo per il momento occupa tutta la mia mente».

– Come un chiodo fisso?

«Diciamo che non esiste nessun altro argomento che mi interessi allo stesso modo».

– Proviamo con le donne: preferisci quelle che rappresentano una sfida, o quelle che dicono sempre sì?

«Non potrei ma vivere con una... Signorsì».

– Quindi, hai sposato una donna di polso...

«Caroline è una ragazza che sa quello che vuole. Ma sa anche quello che voglio io. E sa che perdere non mi riesce per niente bene. Quando discutiamo, cede una frazione di secondo prima di me. Tiene duro abbastanza per chiarire le cose, ma non tanto da creare un conflitto».

– Fresco fresco di titolo: quale è adesso il tuo sogno?

«La miglior vita possibile per la mia famiglia».

Coincidenza: l'8 agosto era il compleanno di Maxime, il figlio maggiore; il 9 agosto, quello di Alain. Il 10 agosto, Menu ha vinto il titolo. Venerdì, sabato, domenica: un week-end da non dimenticare. ■

Così la regina e le sue (7) rivali



RENAULT WILLIAMS

Vincitrice predestinata

Si prevedeva che vicesse e ha vinto. I punti accumulati da Menu nella prima parte del campionato sono stati tanti da consentirgli di superare senza danni la parte centrale della stagione quando, pur cedendo terreno rispetto agli avversari, ha conservato sufficiente abbrivio per vincere il titolo piloti con sei gare di anticipo. Una superiorità così marcata da far sì che Frank Biela proponesse (scherzando: ma mica tanto) di applicare una zavorra non solo alle quattro ruote motrici dell'Audi, ma anche alle due della Renault. Le prestazioni della vettura francese sono merito soprattutto della efficienza aerodinamica: le ore trascorse nella galleria del vento della Williams hanno fornito indicazioni determinanti. Il motore, derivato dalla versione 1998 cc e preparato in Francia dalla Sodemo, non viene considerato il più potente del lotto, ma è affidabile ed elastico. Nel 1998 la scuderia perderà Jim Russell, il progettista, trasferito al programma Le Mans. Dovrebbero poi rimanere Plato e Menu.



AUDI

Zavorrata dalla... zavorra

Ha difeso il titolo con una prestazione altalenante. Nella prima parte della stagione, vista la gracilità dei risultati, qualcuno (in particolare alla Renault) sosteneva che la scuderia di Milton Keynes giocasse a rimpiattino, cercando di far dimenticare in fretta alla Federazione lo straordinario 1996 che aveva portato in dote ai tedeschi i titoli d'Inghilterra, Australia, Germania, Italia, Sudafrica e Spagna, ma anche un aumento di peso da 1045 kg a 1075 kg. Quando questo è stata ridotta l'Audi ha in effetti ricominciato a volare, ed a Knockhill ha conquistato il primo e secondo posto in entrambe le prove: una prestazione da Guinness. Ma non sono solo i 30 chili limati al sovrappeso ad aver trasformato le vetture di Biela e Bintcliffe, che hanno usufruito, a partire da luglio, di mezzi migliori sia per motore che telaio. Nel 1998 l'Audi parteciperà ancora al Btcc: dovrà però fare a meno senz'altro della trasmissione a quattro ruote motrici (regolamento) e, molto probabilmente, del suo pilota più rappresentativo, Frank Biela, deciso a proseguire la carriera in patria.

VOLVO

Troppa lotta in famiglia

Nel 1994, la Casa svedese ha affidato le proprie chance di successo nel Btcc al gruppo Twr, delegando agli uomini di Tom Walkinshaw l'intera gestione (tecnica, tecnologica e sportiva) del progetto. Destando una certa curiosità, nel corso della prima stagione aveva fatto scendere in campo, la 850 station wagon, sostituita l'anno successivo dalla berlina. Quest'anno, ritirando la vecchia 850 e debuttando con la nuova S40 (dotata, unica in Btcc, di un propulsore a cinque cilindri) Volvo e Twr avevano fornito alla concorrenza parecchi motivi di preoccupazione. In precampionato Rydell e Burt, ma soprattutto il primo, avevano impressionato e la vettura, così stretta e filante, prometteva di essere una saetta in rettilineo. Persino alla Renault si mostravano un po' preoccupati. Durante la stagione, la progressione non è proceduta secondo i ritmi previsti (o temuti): problemi al telaio, alle sospensioni, ed una certa ruggine tra Burt e Rydell che in qualche gara li ha fatti correre l'uno contro l'altro. Potrebbero però ottenere un buon risultato prima del termine della stagione.





fotografie PHOTO 4

HONDA

Alti e bassi incomprensibili

Coloro che speravano in una debacle delle Renault riponevano molte speranze nelle vetture bianco-rosse di Gabriele Tarquini e James Thompson. Il duo italo-inglese rappresentava (e rappresenta tuttora) una delle coppie meglio assortite del Btcc: esperienza, irruenza, metodo, fantasia, logica. Mentre si affidava alle loro doti, Honda Motorsport Europa cambiava partner tecnico, lasciando il team Msd, che aveva curato la preparazione delle vetture nel precedente campionato, affidandosi per il 1997 a Prodrive: il gruppo di Banbury assumeva su di sé l'incarico di costruire le Accord destinate a diversi campionati e gestire personalmente quelle impegnate nel Btcc. La Accord si è rivelata una delle vetture più "umane" della stagione britannica: nel senso che, come gli umani, si è rivelata di carattere mutevole. Volitiva o inconcludente; solida o fragile. Così come i piloti, che hanno alternato prestazioni assolutamente entusiasmanti a gare condotte in tono minore. Cosa manca? Forse poco; forse niente. Forse un pizzico di magia bianca.



DPPI

OPEL VAUXHALL

Problemi a go-go

Per la Vauxhall valgono in parte le considerazioni espresse a proposito di Peugeot. All'inizio dell'anno la Casa aveva attuato un radicale cambiamento, affidando le Vectra di Cleland e Warwick ad una struttura appositamente costituita: la "Triple Eight Engineering", diretta dallo stesso Warwick e Ian Harrison, che in precedenza aveva lavorato come team manager alla Williams Renault. La "888" aveva poi immediatamente ingaggiato John Gentry, progettista della Twr che aveva trasformato la Volvo 850 da vettura per famiglia in modello da competizione, e che successivamente aveva impostato la S40 che tanto interesse aveva destato all'inizio di stagione. Insomma, un gruppo accreditato di notevole potenziale. I problemi non sono mancati fin dall'inizio: la mancanza di parti di ricambio ha provocato un avvio di stagione in grave ritardo rispetto ai programmi, con la vettura pronta appena pochi giorni prima dell'avvio del campionato. Da allora ad oggi i progressi non sono stati sufficienti da consentire a Cleland e Warwick di sfidare la concorrenza.

FORD

Stagione da dimenticare

Dopo la delusione patita nel 1996, la Ford aveva deciso di riorganizzare le fila. In teoria, il "pacchetto 1997" era perfetto. Gestione di gara affidata al West Surrey Racing: il team che in F3 ha vinto con Palmer, Senna, Gugelmin, Hakkinen, Barrichello. Telaio prodotto dalla Reynard Special Vehicles Project, filiale della Reynard Racing Cars che detiene praticamente il monopolio in Cart, dove suoi telai hanno vinto i titoli '95 e '96. Motore prodotto da un team appositamente organizzato in seno alla Cosworth, e diretto da quel John Hilton che aveva progettato il propulsore Opel in grado di vincere delle gare nell'Itc del '96. Piloti Hoy e Radisich: quest'ultimo, considerato solo un paio di stagioni or sono come una delle maggiori promesse. Risultato: un disastro. Secondo fonti interne alla scuderia, sarebbe soprattutto il telaio a deludere e le sospensioni, sebbene riprogettate nel corso della stagione, non hanno prodotto miglioramenti apprezzabili. Più di uno, nel team, afferma che la Reynard ha preso l'impegno sottogamba. Ma non dovrebbe partecipare nel 1999 ai Gp di F1?



NISSAN

Una crescita costante

La Nissan Primera si è presentata in campionato coloratissima e bellissima, ma con il fiatone. Durante la presentazione ufficiale, a Brands Hatch, solo una delle due vetture era già pronta, ed ancora "al grezzo". Tutto pareva appannato dalla fretta, e circolava voce, poi confermata, che i lavori fossero rallentati da una incredibile mancanza di parti meccaniche. Molti dubitavano che la situazione si sarebbe raddrizzata rapidamente, nonostante la Primera vantasse credenziali di tutto rispetto: il motore è curato da John Judd, e la Rml, a cui la Nissan ha deciso di cedere la gestione delle gare, dopo aver condotto in precedenza in prima persona le operazioni, è una scuderia di solida esperienza. Con il passare delle settimane la Nissan è riuscita a concretizzare sempre più il lavoro, al punto da diventare, nelle ultime gare, la vettura da cui ci si poteva aspettare, più che da ogni altra, risultati sorprendenti. Qualche volta sono sfuggiti per sfortuna, qualche volta per incidente, ed in un caso per una irregolarità tecnica più formale che sostanziale. Ma la vettura c'è.



DPPI

PEUGEOT

Alla ricerca della svolta

Anno fiacco per la Peugeot, che in Gran Bretagna non riesce ad ottenere gran successo. Nonostante abbia radicalmente mutato approccio alle competizioni, non è riuscita a liberarsi del fastidioso record di essere l'unica, tra le partecipanti, a non aver mai vinto una gara Btcc. Nel 1996 la Casa francese conduceva personalmente le operazioni, dalla base di Coventry; quest'anno, si è affidata alla Motor Sport Developments di Milton Keynes. La Msd lo scorso anno era impegnata con Honda ed annovera tra i propri consulenti anche Mike Pilbeam, già progettista alla Brm, Lotus e Surtees. Un nuovo sponsor ed un buon budget completavano un quadro promettente. Ma anche così, i risultati non sono stati lusinghieri: solo in un paio di gare Tim Harvey e Patrick Watts sono riusciti a brillare. Harvey è particolarmente abile sul bagnato, condizione nella quale anche la Peugeot sembra esprimersi al meglio. Ma, nonostante la proverbiale inclemenza delle estati britanniche, le occasioni per brillare non sono state molte.

Irregolare la fiche delle 155 Dtm

Deluso il pubblico di Gubbio per l'assenza delle Alfa 155 Dtm di Gomboso e Lovato. Benché avessero già preso parte alle qualificazioni, le due vetture non hanno potuto partecipare alla gara dopo un reclamo avanzato dalla Skoda. Infatti è stata accertata l'irregolarità delle fiche delle 155, emessa dall'autorità sportiva tedesca e scaduta a fine '94. Rimane il fatto che la vettura con cui corre Gomboso, che è ricorso in appello, è la stessa con la quale La Vecchia si laureò campione nel '96, più volte verificata lo scorso anno e anche all'inizio di questa stagione.

▼ **TIRABASSI.** Massimo Tirabassi sta dimostrando che la Citroën Saxo Cup, con la quale il pilota della Pescara Corse corre in pista, si adatta perfettamente alle cronoscalate. Schierando la francesina sia in Supersalita A/1 che in A1600 Tirabassi ha ottenuto due 2. posti, a Gubbio e Rieti e una vittoria ad Ascoli.

▼ **ZERLA.** È un peccato lasciar perdere perché, nel complesso, è un'ottima vettura, ma l'elettronica e le numerose rotture di motore della Peugeot 405 Mi16 Supersalita sono state un calvario per Adriano Zerla, vincitore a Gubbio in A/2. Probabilmente il pilota di Borno lascerà la vettura (con la quale corsero Giovanardi, Nappetti e Ayles nel '93) per una Lucchini P3.



«Ricky» Braconi, vincendo a Gubbio il Trofeo Fagioli ai danni di Tschager e Fattorini, ha conquistato il suo primo successo in campionato

SALITA PRIMO CENTRO DELL'ARETINO NEL CIVM

Braconi assesta il colpo...grosso

GUBBIO - «Ricky» Braconi continua il suo magico '97 centrando il primo successo in una gara di Campionato. E il Trofeo Fagioli è uno di quei tracciati guidati e veloci con i quali l'aretino va proprio a nozze. Lo segue a 2"11 Franz Tschager, protagonista di un singolare episodio che ha compromesso la sua prima manche. Una pistola per misurare la temperatura delle gomme, fissata alla sua Lucchini con

del nastro, si è sganciata in un tornante, colpendo lo staccabatteria: la centralina registrava un black out di circa 6". Primo podio stagionale in Civm per Fattorini, in gran crescita con la Osella Pa20. Problemi di alimentazione non hanno impedito a Savoldi di ottenere il 4. posto assoluto e il primo delle P/2 davanti a laquinta, che comunque mantiene il comando del Campionato Prototipi. Bella la lotta tra gli inseguitori di Savoldi e laquinta, con Maggiani, Cinelli e Biasioli racchiusi in 0"68. In P/1 da ricordare anche le prestazioni di Mangini, ottimo 5. con la Osella ex Danti, e di Zardo, nono con la splendida Tampolli Tr97. In P/3 ancora una vittoria per Faggioli davanti a Ferrari e Peroni. Successo in relax per La Vecchia in Gr. A, che ha abbassato il precedente record della A/3 Supersalita di 9". In casa Skoda mancava la Octavia, che sta ricevendo alcuni ag-

giornamenti, e Danti ha corso con la Felicia, aggiudicandosi la A/1. Tirata la sfida in A2000 tra Marega e Poponi, con l'umbro che concludeva a 38 centesimi dall'alfiere della Red White. Bene anche Salino, che vincendo il duello con Brunner, è balzato in testa alla generale di Gr. A, e Iacoangeli, 1. in A2500. In Gr. N Urbani ha bissato il successo della scorsa edizione emergendo da una Oltre 2500 molto numerosa. A poco sono valsi gli sforzi nella 2. manche di Di Fant, che ha sostituito la turbina tra le 2 prove e ha concluso a 0"44. In N2500 la sfida Bmw-Renault ha visto prevalere Giobbi su Vardanega. Sul percorso di casa niente da fare contro Saldi, 1. di N2000 e 7. assoluto di Gruppo davanti a vetture più potenti. Marchiol si è rivelato implacabile anche a Gubbio, mentre Semeraro in N1300 ha preceduto Collia.

Enrico Azzini

VELOCITÀ IN SALITA

Gubbio (Pg), 10 agosto 1997

32. Trofeo Luigi Fagioli

9. prova del Campionato Italiano Velocità Montagna

Assoluta: 1. «Ricky» (Osella Pa20S-Bmw) in 3'34"57 alla media di 139,255 kmh; 2. Tschager (Lucchini-Bmw) a 2"11; 3. Fattorini (Osella Pa20S-Bmw) a 2"78; 4. Savoldi (Lucchini-Bmw) a 6"78; 5. Mangini (Osella Pa20S-Bmw) a 6"88; 6. laquinta (Sighinolfi-Alfa Romeo) a 7"92; 7. Netti (Breda-Bmw) a 8"19; 8. Bielanski (Lucchini) a 9"14; 9. Zardo (Tampolli-Alfa Romeo) a 13"60; 10. Rampini (Osella Pa20S-Bmw) a 13"83.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Bei Angeloni (Fiat Cinquecento) in 6'27"97 alla media di 77,016 kmh.

Classe 1300: 1. Semeraro in 4'50"48 alla media di 102,864 kmh; 2. Collia (Peugeot 106 Rallye) a 1"97; 3. Hafner (Peugeot 106 Rallye) a 4"41; 4. Sandroni (Peugeot 106 Rallye) a 4"50; 5. Giardini a 6"15; 6. Tosini a 7"32; 7. «Giovanni» (Peugeot 106 Rallye) a 9"84; 8. Luciania 11"85; 9. Vincenzi a 12"19; 10. Palma (Peugeot 106 Rallye) a 12"65; 11. Pochia a 14"03; 12. Minelli (Peugeot 106 Rallye) a 17"96; 13. Ferrretti a 45"87; 14. Lametti a 45"95 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Nuti (Rover 114) in 5'01"04 alla media di 99,256 kmh.

Classe 1600: 1. Marchiol (Honda Civic Vtec) in 4'43"35 alla media di 105,453 kmh; 2. Perugini (Peugeot 205 Gti) a 30"22; 3. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) a 32"65; 4. Marino (Peugeot 205 Gti) a 33"32; 5. Agostinelli (Peugeot 205 Rallye) a 46"48; 6. Rubini (Opel Corsa Gsi) a 49"68.

Classe 2000: 1. Saldi in 4'32"65 alla media di 109,591 kmh; 2. Piccioni (Renault Clio Williams) a 5"51; 3. Bennati (Opel Kadett GSi 16V) a 5"62; 4. Torbi (Renault Clio 16V) a 9"62; 5. Fossato (Peugeot





fotografieSPEEDY

309 Gti 16V) a 18"14; 6. Miccio (Peugeot 205 Gti) a 24"28; 7. Angelini a 25"55; 8. Bavarelli a 30"26; 9. Tagliati a 48"34 (tutti gli altri su Opel Astra Gsi 16V).

Classe 2500: 1. Giobbi (Bmw 325 Coupé) in 4'31"57 alla media di 110,027 kmh; 2. Vardanega a 2"13; 3. Bonvecchio a 4"85; 4. «Eva» a 7"89; 5. Brenti a 9"50; 6. Pelorosso a 10"12; 7. Droandi a 19"62; 8. Dragoni a 28"35 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Urbani in 4'24"08 alla media di 113,148 kmh; 2. Di Fant a 0"44; 3. Bicciato a 1"26; 4. Bellin a 3"29; 5. Gummerer a 7"19; 6. Gagliardini a 9"51; 7. Mastronicola a 10"34; 8. Ragazzini a 17"02; 9. Savini a 25"49; 10. Bolzoni a 27"30; 11. Lancioni L. (Ford Escort Rs Turbo) a 37"05 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A
Classe 1300: 1. Salino in 4'35"75 alla media di 108,359 kmh; 2. Brunner (Suzuki Swift Gti) a 2"68; 3. Vedovello a 7"20; 4. Guarnacca a 9"60; 5. Fogliani a 13"06; 6. Paloschi a 17"64; 7. Gadini a 21"16; 8. Squillace (Peugeot 106 Rallye) a 23"28; 9. Lantieri (Peugeot 106 Rallye) a 29"94; 10. Colò a 32"95 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Andreini (Rover 114) in 5'07"07 alla media di 97,307 kmh.

Classe 1600: 1. Cresci (Alfa Romeo 33) in 4'48"98 alla media di 106,342 kmh; 2. Tirabassi (Citroën Saxo) a 2"13; 3. Laschino (Alfa Romeo 33) a 10"17; 4. Passero (Alfa Romeo 33) a 16"82; 5. Bianchini (Alfa Romeo 33 Q.V.) a 18"04.

Classe 2000: 1. Marega (Opel Astra Gsi) in 4'33"39 alla media di 109,294 kmh; 2. Poponi (Vw Golf Gti) a 0"38; 3. Pattacini (Opel Kadett) a 8"18; 4. Di Fulvio (Opel Kadett Gsi 16V) a 10"19; 5. Berretti (Opel Astra Gsi) a 10"73; 6. Garattoni (Opel Kadett) a 18"89; 7. Bertinelli (Peugeot 205 Gti) a 31"23.

Classe 2500: 1. Iacoangeli Marco (Bmw M3) in 4'15"73 alla media di



116,842 kmh; 2. Calzuola (Bmw M3) a 40"57; 3. Pini (Renault 5 Gt Turbo) a 57"50.

Classe oltre 2500: 1. Isolani (Ford Escort Cosworth) in 4'21"56 alla media di 114,238 kmh; 2. Nataloni (Lancia Delta Hf) a 13"41; 3. Perugini (Ford Escort Cosworth) a 14"36; 4. Mantellini (Alfa Romeo 75) a 23"19.

Classe A/1 Supersalita: 1. Danti (Skoda Felicia) in 4'18"78 alla media di 115,465 kmh; 2. Necchi (Citroën Saxo) a 24"47; 3. Santus (Vw Polo) a 26"96; 4. Romano (Opel Corsa) a 28"35; 5. Costa (Alfa Romeo 33) a 29"89; 6. Riva (Skoda Favorit) a 35"55; 7. Clogli (Alfa Romeo 33) a 37"92; 8. Colombo (Citroën Saxo) a 56"97; 9. Bernasconi (Vw Polo 16V) a 58"30; 10. Famà (Rover Mini Cooper) a 1'03"56.

Classe A/2 Supersalita: 1. Zerla (Peugeot 405 Mi16) in 4'21"97 alla media di 114,059 kmh; 2. Filippi (Fiat Super Cinquecento) a 17"48.

Classe A/3 Supersalita: 1. La Vecchia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) in 3'58"13 alla media di 125,4785 kmh; 2. Iacoangeli Maurizio (Bmw M3) a 12"08; 3. Sitzia (Lancia Delta Hf) a 28"62; 4. Iacovella (Bmw M3) a 34"06; 5. Lancioni B.

(Ford Escort Rs Turbo) a 47"09.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe P/3: 1. Faggioli (Osella Pa20S-Renault) in 3'53"37 alla media di 128,037 kmh; 2. Ferrari (Osella Pa20S-Renault) a 4"12; 3. Peroni (Lucchini-Ford) a 6"21; 4. Scaramuzzino (Lucchini) a 23"91; 5. Giovanni (Lucchini) a 27"12.

Classe P/2: 1. Savoldi (Lucchini-Bmw) in 3'41"35 alla media di 134,990 kmh; 2. Iaquineta (Sighinolfi-Alfa Romeo) a 1"14; 3. Maggiani (Osella Pa16) a 12"25; 4. Cionelli (Bogani-Alfa Romeo) a 12"76; 5. Biasoli (Lucchini-Bmw) a 12"93; 6. Ferragina a 14"23; 7. Scola E. (Osella Pa20S) a 16"41; 8. Giorico (Lucchini) a 17"17; 9. Lollì Santori (osella Pa20S) a 18"22; 10. Grandinetti (Osella Pa20S) a 33"06.

Classe P/1: 1. «Ricky» (Osella Pa20S-Bmw) in 3'34"57 alla media di 139,255 kmh; 2. Tschager (Lucchini-Bmw) a 2"11; 3. Fattorini (Osella Pa20S-Bmw) a 2"78; 4. Mangini (Osella Pa20S-Bmw) a 6"88; 5. Nesti (Breda-Bmw) a 8"19; 6. Bielanski (Lucchini) a 9"14; 7. Zardo (Tampolli-Alfa Romeo) a 13"60; 8. Rampini (Osella Pa20S-Bmw) a 13"83; 9. Pacini (Osella Bardahl) a 15"04; 10. Scola D. (Osella Pa20S-Bmw) a 26"67; 11. Benelli (Osella Pa20S) a 29"89.

Corporatura da fantino, occhi che si illuminano immediatamente e niente a che fare con i mobili. A Gubbio Donato Semeraro, protagonista della N1300, la classe sicuramente più combattuta del Cvm, è tornato prepotentemente alla vittoria dopo alcune prove piuttosto sofferte. Il pugliese, secondo assoluto di Gr. N alle spalle dell'irraggiungibile Marchiol, ha accolto piuttosto in ritardo il richiamo della montagna.

«Ho debuttato in salita nel '96 ad Alghero, ma abitando poco distante da Fasano ho sempre sentito il fascino delle cronoscalate. Ho corso per 2 anni coi kart e poi ho fatto un po' di pista. Il primo anno nel Cvm è stato estremamente positivo con il 2. posto di classe e il 7. di Gruppo».

– Qual è il segreto per portare in cima una vettura poco potente come la Peugeot 205 Rallye?

«Sicuramente la pulizia di guida, scegliere delle traiettorie che ti permettano di uscire forte dalle

venute il successo di Verzeznis sul bagnato, dove conta la piena conoscenza del mezzo e la sensibilità di guida. In definitiva posso dire che sicuramente per «sentire» la macchina è stata preziosissima l'esperienza del kart».

– Il coefficiente per la distanza è al centro di aspre critiche: che cosa ne pensa un pilota che solitamente si impegna in trasferte faticosissime?

«Il coefficiente lo trovo tutto sommato giusto,

IN EVIDENZA

Secondo di Gruppo N alle spalle di Marchiol, **Donato Semeraro** si lascia alle spalle piloti con vetture ben più potenti della sua Peugeot 205 Rallye. Tuttavia la sua grande speranza è di salire su una Skoda Felicia...



curve. Comunque mi meraviglia sempre che la 205 riesca ancora a stare davanti a quei missili che sono le 106».

– Dopo la vittoria di Caltanissetta le prestazioni di Semeraro sono un po' calate.

«La mia vettura ha accusato problemi di carburazione, che è fondamentale per i motori con poca potenza, e quindi non posso lamentarmi del 4. posto di Biella e del 5. di Caprino. Poi è

per noi piloti del sud che facciamo tanti sacrifici e percorriamo moltissimi chilometri; magari potrebbe essere corretto, con un limite superiore ai 500 kmh».

– Nel futuro ci sarà un Prototipo o una Supersalita?

«Bisogna vedere come si evolveranno i regolamenti. Le biposto penso che vadano bene in pista, ma in salita sono troppo pericolose. Mi piacerebbe correre con una Escort Cosworth Gr. N, se potrà essere competitiva per l'assoluto. E mi piacerebbe provare a mettermi in contatto con Radaelli per guidare nel '98 la Skoda Felicia».

L'affascinante cittadina di Gubbio, in alto, ha ospitato la nona prova del Cvm. Al centro, l'Opel Astra Gsi di Saldi, primo in N2000 e settimo di Gr.N. A lato tre protagonisti del Cvm: da sinistra Iaquineta, La Vecchia e Danti. Nell'altra pagina in basso, Zerla che dalla prossima gara abbandonerà la Peugeot 405 Mi16 per la Lucchini



Fabio Danti è diventato siciliano

Qualcuno, per sfruttare il coefficiente di distanza attribuito nel Civism, la residenza in Sicilia l'ha presa veramente. È il caso del toscano Fabio Danti, in lizza per l'assolutato di Gr. A con le Skoda ufficiali, Octavia e Felicia, che ora risiede a Enna.

▼ **FERRARI.** Marco Gramenzi è salito alle Svolte di Popoli con circa 1000... cavalli! Dopo il successo in gara club con la Delta S4 ha pensato bene di sfoderare la sua Ferrari F40 del '92, una delle ultime prodotte, e ha così vinto in Supercar.

▼ **NOVITÀ.** Tre le novità introdotte dalla Mirano Rally. Prima di tutto la reintroduzione sulle strade della provincia di Venezia di un rallysprint con 4 speciali da percorrere 2 volte. Poi l'istituzione del parco assistenza fisso per ognuno dei 2 giri in programma, in analogia alla normativa in vigore per i rally di Coppa Italia. Infine, l'assegnazione di un premio in denaro a tutti i vincitori di classe.

▼ **POLEMICA.** Solo 61 iscritti al Serenissima '97. Le ragioni? Da una parte la persistente diffidenza di molti rallyisti a correre in pianura, dall'altra i problemi di calendario. Troppi rallysprint dal 20 luglio al 10 agosto nella 3. Zona (Saggiataro, Majano, Valli Parmensi e Serenissima), senza contare che i rally titolati non gradiscono, per 3 settimane dalla loro effettuazione, la «concorrenza».

▼ **PREMIO.** Il 7 settembre, in occasione dello slalom del Cilento, verranno sorteggiati 2 premi riservati ai commissari di percorso. I due fortunati commissari gareggeranno gratuitamente con Fiat Cinquecento Sporting messe a disposizione dall'Autosport Sorrento.

▼ **SLALOM.** Si svolgerà nel bergamasco, sulla strada provinciale che da Dossello porta a Casale alle ore 14 del 31 agosto il 7. Slalom Albino-Casale, valido per il campionato italiano, per il trofeo Nord e per la Coppa Csal 2. zona.



SALUZZI

SALITA IN ABRUZZO A BIELANSKI LA PIAZZA D'ONORE

Per Tschager successo a furor di ...Popoli

POPOLI - Nella 35. edizione della classica abruzzese, tornata sotto la spinta propulsiva dell'Acì di Pescara, ha trionfato il bolzanino Franz Tschager in 3'32"61 alla media oraria di 135,459. A sette decimi gli è arrivato Stanislaw Bielanski, che ha lamentato forti dolori alla schiena. Terzo assoluto Maurizio Arfé, risultato il migliore in prova e poi in grado di scendere di altri 5". Poiché i suoi meccanici si erano dimenticati di mettere il tappo dell'olio sull'Osella, Cassibba è salito perdendo lubrificate che ha imbrattato le gomme. Per un lui il quarto posto. Oltre 120 le vetture al via in un caldissimo Ferragosto con il solito bagno di folla. Le prime emozioni le forniva Gramenzi con la Delta S4 in gara club nella quale naturalmente dominava. Tra gli agguerriti piloti di casa successo in N1300 di Giuseppe Madonna con la Peugeot 205 Rallye 5'13"92; 16. Loffredo 5'17"02; 17. Belluso (Peu-

VELOCITÀ IN SALITA

Popoli (Pe), 15 agosto 1997

35. Svolte di Popoli

Gara valida per la Coppa Italia della montagna

Assoluta: 1. Tschager (Lucchini-Bmw) 3'32"61; 2. Bielanski (Lucchini P3) 3'33"32; 3. Arfé (Sighinolfi) 3'35"06; 4. Cassibba (Osella Pa20) 3'44"78; 5. Ferragina (Lucchini-Alfa Romeo) 3'50"72; 6. Biasioli (Lucchini-Bmw) 3'52"29; 7. Visconti (Osella-Bmw) 3'53"48; 8. Scola E. (Osella Pa20/S) 3'54"29; 9. Caratozzolo Santi (Osella-Alfa Romeo) 3'56"62; 10. Scola D. (Osella Pa20) 3'58"04.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Madonna (Peugeot 106 Rallye) 4'57"13; 2. Tremutola 4'49"10; 3. Armuzzi 4'53"49; 4. Bianchi 4'53"53; 5. Palma (Peugeot 106 Rallye) 4'54"57; 6. Chiavaroli (Peugeot 106 Rallye) 4'57"13; 7. Pancrazi (Peugeot 106 Rallye) 4'58"14; 8. Febbo 5'01"69; 9. Rosa (Peugeot 106 Rallye) 5'02"56; 10. Nenna 5'03"34; 11. Feriozzi 5'05"83; 12. «Bazzoka» (Peugeot 106 Rallye) 5'08"38; 13. Massimi (Citroën Ax Sport) 5'09"21; 14. Ricciotti 5'10"58; 15. Silverii (Peugeot 205 Rallye) 5'13"92; 16. Loffredo 5'17"02; 17. Belluso (Peu-

geot 106 Rallye) 5'17"05; 18. Acerbo 5'21"33 (tutti gli altri su peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Aloisantonio (Alfa Romeo 33) 5'00"16; 2. Calabretto (Opel Corsa Gsi) 5'01"20; 3. Della Rocca (Opel Corsa Gsi) 5'01"84; 4. Galliano (Honda Civic) 5'02"13; 5. Marino (Peugeot 205 Rallye) 5'02"27; 6. Fistola (Alfa Romeo 33) 5'12"60.

Classe 2000: 1. Piccioni (Renault Clio) 4'36"24; 2. Maione (Opel Astra) 4'44"18; 3. Sulpizio (Opel Astra) 4'44"39; 4. Romano (Opel Kadett) 4'55"14; 5. Di Giambattista (Opel Kadett) 4'56"14; 6. Petrocchio (Renault Clio) 5'02"23; 7. Maiorini Dionisio (Renault Clio) 5'07"43; 8. Mancinelli (Peugeot 309 Gti) 5'08"58.

Classe 2500: 1. «Eva» 4'35"66; 2. Perrotta 4'42"07; 3. Frattarola 5'06"57 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Donato 4'30"56; 2. Mastronicola 4'32"30; 3. Savini 4'39"02; 4. Lancioni (Ford Escort RS Turbo) 4'53"88 (gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Forti (Fiat Cinquecento) 5'33"86.

Classe 1300: 1. Guarnaccia 4'42"02; 2. Grifoni 4'44"28; 3. Pa-

SALUZZI



Franz Tschager, in alto su Lucchini-Bmw, ha vinto la classica salita di Ferragosto Svolte di Popoli. La classe N3 è stata dominata dal pilota di casa Giuseppe Madonna, sopra con la Peugeot 205 Rallye. Nell'altra pagina, Giamboi, su Fiat X 1/9, terzo nello slalom di Polizzi Generosa

loschi 4'51"03; 4. Zecca 4'53"43 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Marchesin (Honda Civic) 4'42"61; 2. Campogiani 4'46"52; 3. Clogli 4'50"41; 4. Fillaggi 4'53"36; 5. Laureati 5'01"59 (gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Sardellitti (Opel Astra Gsi) 4'33"10; 2. Castellano (Volkswagen Scirocco) 4'38"20; 3. Finotti (Peugeot 309) 4'43"42; 4. Rossi (Renault Clio) 4'51"05; 5. Costantini (Fiat Tipo) 5'03"47; 6. D'Agostini (Peugeot 205 Gti) 5'09"96.

Classe 2500: 1. Eldinno (Renault 5 Gt Turbo) 4'49"55.

Classe oltre 2500: 1. Barbieri (Bmw M3) 4'35"52.

SUPERCAR GT

Classe 1: 1. Gramenzi (Ferrari F40) 4'18"04; 2. Tarquini (Porsche Rs Carrera) 4'28"52.

SUPERSALITA

Classe A/1: 1. Tirabassi (Citroën Saxo) 4'36"26; 2. Piccin (Honda Civic) 4'38"93; 3. Di Maio (Alfa Romeo 33) 4'44"59; 4. Romoli (Citroën Ax Gti) 4'49"39; 5. «Sassa Roll Bar» (Peugeot 106 Rallye) 5'04"45.

Classe A/3: 1. Di Giuseppe (Lancia Delta Hf) 4'09"39.

PROTOTIFI

Classe P/3: 1. Scaramozzino (Lucchini-Alfa Romeo) 4'14"06; 2. Gardi (Lucchini-Ford) 4'20"32.

Classe P/2: 1. Ferragina (Lucchini-Alfa Romeo) 3'50"72; 2. Biasiolli (Lucchini-Bmw) 3'52"29; 3. Scola E. (Osella Pa20/S) 3'54"49; 4. Loffredo G. (Osella Pa5) 4'01"14; 5. Amodeo (Osella Pa20/S) 4'01"39; 6. Gerardi (Osella Pa18) 4'18"19; 7. Di Nicola (Rebo-Alfa Romeo) 4'35"90; 8. Lieto (Hydra-Alfa Romeo) 4'46"18.

Classe P/1: 1. Tschager (Lucchini (Bmw) 3'32"61; 2. Bielanski (Lucchini P3) 3'33"32; 3. Arfé (Sighinolfi) 3'35"06; 4. Cassibba (Osella Pa20) 3'44"78; 5. Visconti (Osella-Bmw) 3'53"48; 6. Caratozzolo-Santi (Osella-Alfa Romeo) 3'56"62; 7. Scola D. (Osella Pa20) 3'58"04.

GARA CLUB

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Balloni (Fiat 127 Sport) 5'25"27; 2. Febbo (A112) 5'31"67.

Classe 2000: 1. Maiorini (Fiat Ritmo 130) 5'04"10.

GRUPPO B

Classe 3000: 1. Savoca (Renault Alpine) 5'00"65.

SPECIAL CAR

Classe 700: 1. Senatore (Fiat 500) 5'15"84; 2. Della Monica (Fiat 500) 5'20"26; 3. Tacconelli (Fiat 126) 5'37"59; 4. Di Primio (Fiat 126) 6'06"43.

Classe 1000: 1. Mari (Fiat 600) 5'24"58; 2. Fracassi (A112) 5'25"62.

Classe 1150: 1. Tersigni (A112) 5'21"63; 2. Di Muzio (Fiat 127 Sport) 5'39"33; 3. Tiburzio (A112) 5'52"12.

Classe 1300: 1. Di Fulvio L. (Fiat X1/9) 4'51"72; 2. Di Giuseppe G. (Fiat Ritmo) 4'53"63; 3. Prosperi (Simca Rallye 2) 5'10"01; 4. Vivio (Simca Rallye 2) 5'12"56.

Classe 1600: 1. Pendenza (Alfasud) 5'27"69.

Classe 2000: 1. Torti (Fiat Ritmo) 4'53"99; 2. Mancini (Fiat 131) 5'28"12; 3. Tronca (Fiat Ritmo) 5'38"30.

Classe oltre 2000: 1. Gramenzi (Lancia Delta S4) 4'05"64.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Cipriani (Osella) 4'53"24.

SLALOM A BARBACCIA VA IL GRUPPO SPECIALE MA...

La gara più Generosa è sempre Riolo a farla

SLALOM

Polizzi Generosa (Pe),
10 agosto 1997

9. Slalom delle Madonie e Polizzi Generosa

Absoluta: 1. Riolo (Gmg Sport) 184,58; 2. Barbaccia (Fiat X1/9) 172,40; 3. Giamboli (Fiat X1/9) 173,29; 4. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 178,39; 5. Fortuna (Osella Pa8) 178,48; 6. Testa (A112 Abarth) 179,51; 7. Vaccaro (Fiat X1/9) 186,48; 8. Di Stefano (Fiat X1/9) 181,11; 9. Fiore (Fiat X1/9) 181,21; 10. Magareci (Fiat 127) 183,28.

Fiat Cinquecento: 1. Cannata 219,11.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. La Cagnina 191,92; 2. Migliore 199,91; 3. Grillo 196,16; 4. Guerini 197,95; 5. Alegro 198,96; 6. Pifaino 199,35; 7. Ventimiglia 201,09; 8. Di Gregorio 203,24; 9. Davola 210,02 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Maltese 197,19; 2. Guercio 201,45; 3. Zappalà 201,72; 4. Glorioso 202,61; 5. Paglieri

(Opel Corsa Gsi) 206,86; 6. Macaluso 207,10; 7. Giardina (Opel Corsa Gsi) 209,64 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Licitra (Renault Clio Williams) 184,62; 2. Vara (Renault Clio Williams) 185,51; 3. Mistrretta (Peugeot 205 Gti) 186,03; 4. Firaux (Peugeot 309 Gti) 194,70; 5. David (Opel Kadett Gsi) 202,37; 6. Centineo (Peugeot 205 Gti) 205,44.

Classe oltre 2000: 1. Cipolla 186,69; 2. Ingrassia 190,18; 3. Tusa 193,29; 4. Sgarlata 201,83; 5. Di Rosa 204,91 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Ferrara (Peugeot 205 Rallye) 186,53; 2. Anzalone (Peugeot 205 Rallye) 190,01; 3. Lo Faso (Peugeot 205 Rallye) 200,34; 4. Tumino (Alfa 33) 205,74; 5. Avitabile (Alfa 33) 232,97.

Classe oltre 1600: 1. Canzone (Opel Kadett Gsi) 192,12; 2. Mannino (BMW M3) 193,08; 3. Torregrossa (Renault 5 Gt Turbo) 205,81.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. D'Antoni (Fiat 126)

109,24; 2. Armano (Fiat 126) 209,38.

Classe 1000: 1. Magareci (Fiat 127) 183,29; 2. Spadaro 186,18; 3. Maccarrone 190,86; 4. Messina (Fiat Panda) 193,80; 5. Ferlito () 198,82; 6. Mini (Fiat Panda) 205,63 (tutti gli altri su A112 Abarth).

Classe 1150: 1. Testa 179,31; 2. Pappalardo 184,86; 3. Li Vorsi 191,38; 4. Serse 193,73; 5. Giamenta 194,66; 6. Palumbo 196,04; 7. Scannella 197,12; 8. Grisanti 199,31; 9. Battaglia 208,69; 10. Cristadoro 215,83; 11. Gigo 224,18 (tutti gli altri su A112 Abarth).

Classe 1300: 1. Vaccaro (Fiat X1/9) 180,40; 2. Migliore (Fiat X1/9) 185,03; 3. Irato (Fiat X1/9) 190,44; 4. Piazza (Fiat X1/9) 192,43; 5. Rotolo (Simca R2) 233,99.

Classe 1600: 1. Barbaccia 172,48; 2. Giamboli 173,29; 3. Di Stefano 181,01; 4. Fiore 181,71; 5. Geraci 188,32; 6. Frisco 189,91; 7. Evola 190,45 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 173,39; 2. Fiammetta (Alfa Romeo Gt) 188,18.



SPITALERI

Classe oltre 2000: 1. Scaramozzino (Lancia Delta HF) 191,36; 2. Trinca (Porsche 911) 193,33.

PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Santonocito (Fiat 126) 188,90; 2. Musso (Fiat 600) 190,25; 3. Giacalone (Fiat 500) 191,91; 4. Santonocito (Fiat 126) 193,38; 5. Amorello (Fiat 600) 198,71.

SPORT

Classe 2000: 1. Riolo (Gmg Spot)

164,58; 2. Fortuna (Osella Pa8) 173,98.

Memorial Calogero David:

1. Giardina (Opel Corsa Gsi) 209,64; 2. Savola (Peugeot 205 Rallye) 210,02; 3. Battaglia (A112 Abarth); 4. Cristadoro (A112 Abarth); 5. Carrata (Fiat Cinquecento) 219,11; 6. Gigo (A112 Abarth) 224,18; 7. Avitabile (Alfa 33) 232,99; 8. Rotolo (Simca Rallye 2) 233,99.

QUESTO PICCOLO, GRANDE ANTIFURTO

ASTRO

LO SNODATO
l'evoluzione della catena antifurto



mod. 100: estensibile fino a 100 cm

Nei modelli:
cm 80 - 100 - 120 - 140

TASCABILE
ANTITAGLIO
ANTITRAPANO
ANTITORSIONE
acciai speciali inox
e carbonitrurati.

BULLOCK Snake

IN VENDITA PRESSO
ACCESSORISTI RICAMBISTI
MOTO-AUTO E FERRAMENTA

1678-57066

L'ANTIFURTO CON LE PALLE DI SICUREZZA

INTERNATIONAL PATENT

Gran rintocchi di... Campanile

SLALOM

Pietragalla (Pz), 10 -8-1997

Slalom a Pietragalla

gara valida per

il 2. Challenge di Basilicata
Assoluta: 1. Campanile (Fiat X1/9) 154,27; 2. Santoriello (A112) 155,78; 3. Laudato 155,78; 4. Morlino 157,01; 5. Sclaro (Renault Clio 16V) 155,48; 6. Vigorito (A112) 158,80; 7. Pepe (Fiat X1/9) 159,80; 8. Paolino (Renault 5 Gt Turbo) 168,79; 9. Pacifico (Peugeot 309 Gti) 160,97; 10. Giuliano (Renault 5 Gt Turbo) 161,74.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Smith (Peugeot 106 Rallye) 164,55; 2. Volini N. (Peugeot 205 Rallye) 169,75; 3. Volini M. (Citroën Ax Sport) 171,72; 4. Piscitiello (Peugeot 205 Rallye) 171,87; 5. Martinelli (Peugeot 205 Rallye) 176,59; 6. Rosa (Peugeot 106 Rallye) 184,16; 7. Brescia (Peugeot 205 Rallye) 186,61.

Classe 1600: 1. Morlino 157,01; 2. Paolino 160,36; 3. Ciuliano 161,74; 4. Di Bary 163,72 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Ranieri (Fiat Cinquecento) 188,02.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Santoriello 155,78; 2. Vigorito 158,80; 3. Mossucca 165,67; 4. Valente 168,47 (tutti su A112).

Classe 1150: 1. Laudato (Fiat 127) 155,78; 2. Ruotolo (A112) 161,93; 3. Basile P. (A112) 162,53; 4. Basile C. (A112) 166,32.

Classe 2000: 1. Sclaro (Renault Clio 16V) 157,98; 2. Pepe (Fiat X1/9) 159,73; 3. Pacifico (Peugeot 309 Gti) 160,97; 4. Santarsirno (Fiat Ritmo 130) 164,84; 5. De Vito (Fiat Ritmo 125) 183,95.

PROTOTIPI

Classe 2050: 1. Campanile (Fiat X1/9) 157,27.

SPORT

Classe 2000: 1. Cuomo (Sp 2000) 164,56.

SCORZÉ - Sono stati sessanta gli equipaggi al via del 2. Rally della Serenissima, organizzato dalla Mirano Rally e valido per i campionati Triveneto e Regionale Rallysprint. Molti i bei nomi della 2. e 3. zona. Dal lombardo Consonni, 1. assoluto in 5 rallysprint, ai veneti Acco, Zecchin, De Piccoli, Eugeni, Casonato, Frigato, Ciresola, «Brik», Biz, senza dimenticare il friulano

De Piccoli e Marangon, a lato, hanno vinto il rallysprint della Serenissima. Al secondo posto Frigato, al centro. In basso, quel che resta della Clio Williams di Consonni e del cancello contro il quale il veneto è andato a sbattere, senza conseguenze fisiche. Sotto a sinistra, Santoriello, secondo in Basilicata

RALLYSPRINT A ZANINI IL PRIMATO IN GRUPPO N

A Scorzé va ko Consonni e De Piccoli si fa grande

Doretto. E proprio l'Honda Civic A3 di Doretto e Tolino apre le danze vincendo la prima speciale. Intanto la Vauxhall Astra Gsi A4 di Eugeni e Meloni si ritira per guai all'elettronica. Stesso tempo nella seconda prova speciale per la Renault Clio Williams A4 di Zecchin-Candian e l'Opel Astra Gsi 16V A4 di Frigato-Pilotto. A questi ultimi va anche la terza frazione, ex-aequo con De Piccoli-Marangon. Fuori la Clio Williams A4 di Consonni, andata a sbattere contro un muro, e la Seat Ibiza 16V A4 di Casonato-Mazzon, non partita col motore «out» a fine 2. speciale. Nel 4. crono è invece l'Opel Kadett Gsi 16V A4 di Acco-Amadio a spiccare il miglior tempo. Non parte Zecchin dopo il cedimento del motore della sua Clio Williams A4 a fine 3. speciale. Al giro di boa, la classifica vede primo

De Piccoli, secondo Frigato a 4" e terzo Acco a 6". Ottimo primo assoluto dei veneti Marcon-De Pieri su Clio Williams N4 nella quinta frazione, mentre le speciali 6 e 7 vanno a Frigato. Intanto Biz-Basso escono rovino-

samente fuori strada con la loro Clio Williams N4. In classifica a questo punto De Piccoli è primo e Frigato secondo a 1". I due terminano l'ultima prova con lo stesso tempo e così la gara va all'equipaggio De Piccoli-Marangon

GABELLIERI



TOMAZZONI



TOMAZZONI

dell'Ogga Rally sulla Renault Clio del Dexters Racing Team davanti a Frigato e Pilotto sull'Astra del Top Rally. Sesti assoluti e primi di Gruppo N i veneti Zanini e Faggian della Mirano Rally su Renault 5 Gt Turbo N5.

Carlo Alberto Gabellieri

RALLYSPRINT

Scorzé (Ve), 10 agosto 1997

2. Rally della Serenissima gara nazionale

Assoluta: 1. De Piccoli-Marangon (Renault Clio Williams) in 1'43"1; 2. Frigato-Pilotto (Opel Astra Gsi 16V) a 1"; 3. Acco-Amadio (Opel Kadett Gsi 16V) a 13"; 4. «Brik»-De Barba (Peugeot 309 Gti 16V) a 15"; 5. Zanini-Faggian (Renault 5 Gt Turbo) a 20"; 6. Marcon-De Pieri (Renault Clio Williams) a 20"; 7. Doretto-Tolino (Honda Civic) a 26"; 8. Ciresola-Zantedesch (Vauxhall Kadett Gsi 16V) a 29"; 9. Sansonetto-Franzin (Renault Clio Williams) a 30"; 10. Mancini-Miari (Renault Clio Williams) a 43".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Busatto-Hocevar (Peugeot 106 Rallye) in 15'38"; 2. Freschi-De Nardi a 9"; 3. Pianca G.-Bazzi a 11"; 4. Menin-Falchetto a 12"; 5. Simonetti-Magro a 17"; 6. Birarda-Duca a 18"; 7. Cappato-Rigoni (Peugeot 106 Rallye) a 30"; 8. Schiavon-Giacchetto (Peugeot 106 Rallye) a 31"; 9. Zago-Marinelli (Suzuki Swift) a 32"; 10. Peruzzo-Cecchinato M. a 36"; 11. Friso-Guarnieri a 43"; 12. Ralsa-Passarella a 1'37" (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tremonti-Guagenti (Citroën Saxo Vts 16V) in 15'23"; 2. Valentini-Cecchinato B. s.t.; 3. Amodio-Sperandio a 26"; 4. Tomas-Tronchin a 30"; 5. Tumolo-Bettellini a 3'42" (gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Marcon-De Pieri in 14'51"; 2. Sansonetto-Franzin a 10"; 3. Mancini-Miari a 23"; 4. Chegin-Palazzo (Opel Astra Gsi 16V) a 47"; 5. Sacilotto-Michellini (Opel Astra Gsi 16V) a 1'26"; 6. Zannatta-Polloni (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'20"; 7. Sette-Duò (Opel Kadett Gsi 16V) a 6'07" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Zanini-Faggian (Renault 5 Gt Turbo) in 14'51".

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Salvador-Marigonda in 15'44"; 2. Marzari-Dalla Via (Citroën Ax Sport) a 10"; 3. Troilo-Singalla a 31"; 4. Bergamasco-Crivellari (Peugeot 106

IERACE





SLALOM SOLO IL TERZO GRADINO DEL PODIO PER DI VERONICA
In Abruzzo anche Dezza si è inchinato a un Morlino davvero sorprendente

SLALOM

Tocco da Casauria (Pe),
 17 agosto 1997

1. Slalom Città di Tocco da Casauria e Bolognano
 gara nazionale

Assoluta: 1. Morlino (Renault 5 Gt Turbo) 159,68; 2. Dezza (Ford Escort Rs) 160,85; 3. Di Veronica (Fiat X1/9) 164,26; 4. Piccioni (Renault Clio Williams) 164,35; 5. Cumino (Ford Escort Rs) 165,42; 6. Cerro (Fiat 500 Honda) 171,61; 7. Feriozzi (Peugeot 205 Rallye) 171,64; 8. Febbo (Peugeot 205 Rallye) 174,80; 9. Frattarola (Renault 5 Gt Turbo) 175,42; 10. Petrocco (Renault Clio 16V) 175,83.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Feriozzi 171,64; 2. Febbo 174,80; 3. Bianchi 176,34; 4. Romoli (Peugeot 106 Rallye) 180,43 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Di Vito (Peugeot 205 Gt) 183,06.

Classe 2000: 1. Piccioni (Renault Clio Williams) 164,35; 2. Di

Maurizio Morlino, con la Renault 5 Gt Turbo della Pescara Corse, ha trionfato nello slalom di Tocco da Casauria



SPEEDY

Giambattista (Opel Kadett) 178,15.

Classe 2500: 1. Morlino (Renault 5 Gt Turbo) 159,68; 2. Frattarola (Renault 5 Gt Turbo)

175,42; 3. Savini (Ford Escort Cosworth) 181,87.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Palmucci (Peugeot 205 Rallye) 176,49.

Classe oltre 1600: 1. Petrocco (Renault Clio 16V) 175,83; 2. Finocchi (Peugeot 309 16V) 176,95.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Tacconelli (Fiat 126) 186,75; 2. Camaioni (Fiat 500) 193,88; 3. Di Primio (Fiat 126) 199,24.

Classe 1000: 1. Fracassi F. (A112) 178,19.

Classe 1150: 1. Fracassi C. (A112) 184,91; 2. Tiburzio (A112) 188,43.

Classe 1600: 1. Di Fulvio (Fiat X1/9) 176,92.

Classe 2000: 1. Di Veronica (Fiat X1/9) 164,26.

Classe oltre 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 160,85; 2. Cumino (Ford Escort Rs) 165,42; 3. Maiorini (Fiat Ritmo 130) 180,20; 4. Cimino (Opel Kadett) 192,30.

PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Cerro (Fiat 500 Honda) 171,61; 2. Mari (Fiat 126) 187,01.

SPORT

Classe 2000: 1. Peroni (Lucchini Ford) 178,81; 2. Felicioni (Fiat 126) 180,59.

Rallye) a 47"; 5. D'Abramo-Planca S. a 59"; 6. Voltan-Segato a 2'20" (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Doretto-Tolino (Honda Civic) in 14'57"; 2. Sacchetto-Ravazzolo (Opel Corsa GSi) a 5'20"; 3. Gasparini-Fulcinitti a 1'55"; 4. Baraldo-Rizzo a 2'13"; 5. Delle Monache-Mongiat a 2'54" (tutti gli altri su Fiat Uno 70 S).

Classe 2000: 1. De Piccoli-Marngon (Renault Clio Williams) in 14'31"; 2. Frigato-Pilotto (Opel Astra Gsi 16V) a 1"; 3. Acco-Amadio (Opel Kadett GSi 16V) a 13"; 4. «Brik»-De Barba a 15"; 5. Ciresola-Zantedeschi (Vauxhall Kadett GSi 16V) a 29"; 6. Lo Gioco-Darisi a 54" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

CLAC. FATTO!
ALLA MOTO CI PENSO IO

ASTRO

● **Completamente automatico.**
 Si inserisce in un secondo
 senza chinarsi.



**ANTITAGLIO
 ANTITRAPANO
 ANTITORSIONE**

BULLOCK
bike

IN VENDITA PRESSO
 ACCESSORISTI RICAMBISTI
 MOTO-AUTO E FERRAMENTA

1678-57066

L'ANTIFURTO CON LE PALLE DI SICUREZZA

SLALOM IN CALABRIA

Con Dragone Lusenti lotta e vince

SLALOM

S. Giovanni in Fiore (Cs), 17 agosto 1997

13. Slalom di San Giovanni in Fiore

gara valida per il campionato italiano

Assoluta: 1. Lusenti (Lancia Delta S4) 139,74; 2. Dragone (Fiat X1/9) 155,66; 3. Fortuna (Osella Bmw) 156,00; 4. Testa (A112 Abarth) 162,01; 5. Fallara (Fiat 127) 163,55; 6. Crupi (Fiat 500) 166,77; 7. Eusebio (Renault 5 Ct Turbo) 166,90; 8. Bevacqua (Renault 5 Ct Turbo) 167,84; 9. Fiore (A112 Abarth) 168,84; 10. Serpa (Peugeot 205 Rallye) 168,86.

Fiat Cinquecento: 1. Noviello 183,02; 2. Ambrosi 187,04; 3. Zappalà 202,18.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Lacagnina 173,47; 2. Mancaruso 177,64; 3. Arnone 178,46; 4. Covello 182,26; 5. Rodinò 190,83 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Curci (Peugeot 205 Gti) 174,16; 2. Zupo (Opel Corsa 16V) 182,11.

Classe 2000: 1. Morena (Peugeot 309) 173,75; 2. Germanò (Peugeot 309) 174,25; 3. «Japigia Coop. Arl.» (Renault Clio Williams) 175,30; 4. Rotella (Peugeot 205 Cti) 177,72.

Classe oltre 2000: 1. Eusebio 166,90; 2. Bevacqua 167,84; 3. Nicoletti 171,70; 4. Catanzariti 172,00; 5. Iuliano 174,92; 6. Mangiacasale 175,06; 7. Martino 176,94; 8. Marchio 198,42 (tutti su Renault 5 Ct Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Serpa (Peugeot 205 Rallye) 168,86; 2. Quaranta (Fiat Uno 70) 173,78; 3. Squillace (Peugeot 205 Rallye) 180,02.

Classe oltre 1600: 1. Ligato (Peugeot 309) 173,23; 2. Canatelli (Renault 5 Ct Turbo) 186,46.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Crupi Fiat 500) 166,77; 2. Crisalli (Fiat 500) 176,37; 3. Pezzullo (Fiat 126) 178,13; 4. Barritano (Fiat 126) 182,48; 5. Spadafora (Fiat 126) 219,17.

Classe 1000: 1. De Gregorio (A112 Abarth) 179,91; 2. Abate (Fiat 600) 185,66; 3. Spadafora (Fiat 600) 190,32; 4. Barca (Fiat 600) 192,47.

Classe 1150: 1. Testa 162,01; 2. Fallara (Fiat 127 Sport) 163,55; 3. Fiore 168,84; 4. Spadafora (Fiat 127 Sport) 174,20; 5. Sinopoli 179,21; 6. Giordano 181,39; 7. D'Angelo 183,80; 8. Lancia 189,56; 9. Santorno 190,64; 10. Marincolo 191,98; 11. Granata 198,35 (tutti su A112 Abarth).

Classe 1300: 1. Minervini (Fiat Cinquecento) 172,82; 2. Germanò (Fiat Uno) 178,86; 3. Caruso (Fiat Ritmo) 204,10.

Classe 1600: 1. Surace (Fiat X1/9) 169,45; 2. Barillà (Fiat Uno) 171,69.

Classe 2000: 1. Dragone (Fiat X1/9) 155,36; 2. Orrico (Fiat Ritmo 130) 179,91.

Classe oltre 2500: 1. Lusenti (Lancia Delta S4) 139,74.

PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Beltrano (Fiat 126) 174,53.

Classe 2500: 1. Bruzzese (Fiat 850 Coupé) 170,36; 2. Mandarino (Fiat X1/9) 186,61.

SPORT

Classe 2000: 1. Fortuna (Osella Bmw) 156,00.

Caccia al pilota: 1. Marino 216,41; 2. Russo 224,72; 3. Tenu-ta 236,81; 4. Carelli 294,09 (tutti su Fiat Cinquecento Sporting).

A San Giovanni in Fiore, nello slalom valido per il campionato italiano, successo di Lusenti, su Lancia Delta S4

SPORTFOTO



Tergicristallo Bosch Twin: se tu ricambi Bosch, Bosch ricambia in sicurezza.

Vederci bene anche in condizioni limite. Questa è la sicurezza che ti danno le spazzole tergicristallo **Bosch Twin**, le **prime a doppia mescola**. Gomma dura in caucciù naturale a contatto col vetro per la massima visibilità e maggior durata. Gomma morbida nella parte superiore per la massima flessibilità e una tergitura senza striature. E in più... con le spazzole tergicristallo Bosch Twin

vedi tutto ma non senti nulla, perchè sono silenziose, anzi silenziosissime. Tergicristallo Bosch Twin: la soluzione ideale per guidare sicuri, senza problemi.



BOSCH

Innovazione e tecnologia

Tre belle Valli per Trupiano

AGRIGENTO - Prima assoluta di Trupiano che, in coppia con Petralito, si è imposto nella 9. edizione del Rally Tre Valli, ad Agrigento.

RALLY NAZIONALE

Agrigento, 24 agosto 1997

Assoluta: 1. Trupiano-Petralito (Renault Clio Williams) in 48'35"; 2. Rindone-Stagno (Lancia Delta Hf) a 5"; 3. «Gordon»-Cicero (Ford Escort Cosworth) a 1'43"; 4. Castro-Zarcone (Renault Clio Williams) a 2'46"; 5. Scannella-Falzone (Peugeot 205 Rallye) a 2'51"; 6. Caramazza-La Rocca (Peugeot 309 16V) a 3'11"; 7. Sciaratta-Tannorella (Opel Corsa Gsi) a 4'06"; 8. Alletto-Capraro (Lancia Delta Hf) a 4'14"; 9. Calandrino-Di Gregorio (Opel Astra Gsi) a 4'15"; 10. La Rosa-Vella (Peugeot 205 Rallye) a 4'19".

Figoli re di Garfagnana

RALLYSPRINT

Castelvecchio Pascoli (Lu), 23-24 agosto 1997

Assoluta: 1. Figoli-Bertonati (Renault Clio Williams) in 16'48"; 2. Pieretti-Della Santa (Renault Clio Williams) a 23"; 3. Gaddini-Nardi (Renault Clio Williams) a 1'06"; 4. Schenetti-Borellini (Peugeot 106 Xsi) a 1'12"; 5. Tullipani-Frandi (Peugeot 205 Rallye) a 1'16"; 6. Zanni-Vaccari (Renault Clio Williams) a 1'20"; 7. Zanetti-Paoli (Renault Clio Williams) a 1'20"; 8. Lupi-Mazzoli (Peugeot 405 Mi16) a 1'23"; 9. Scarpellini-Brunini (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'25"; 10. Pieretti-Lombardi (Renault Clio Williams) a 1'29".

Tschager straccia Baribbi

NEVEGAL - Due manche da manuale e Franz Tschager ha vinto la Coppa Alpe del Nevegal con la sua Lucchini-Bmw. Secondo Ezio Baribbi, su Osella Pa20-Bmw, a 7"53, mentre Nesti si è piazzato terzo a 8"03. Decimo assoluto e 1. di Gruppo A-Supersalita Anzeloni; primato in Gr. N Bellini.

VELOCITÀ IN SALITA

Nevegal (Bl), 24 agosto 1997

Assoluta: 1. Tschager (Lucchini-Bmw) in 5'16"51 alla media di 128,982 kmh; 2. Baribbi (Osella Pa20-Bmw) a 7"53; 3. Nesti (Lucchini-Bmw) a 8"03; 4. Caliceti (Sighinolfi-Bmw) a 11"94; 5. Bologna (Osella Pa20-Bmw) a 15"75; 6. Aguzzoni (Lucchini-Bmw) a 30"04; 7. Blasoli (Lucchini-Bmw) a 32"87; 8. Strenghetto (Sighinolfi) a 33"75; 9. Panzeri (Osella Pa20) a 38"22; 10. Anzeloni (Alfa Romeo 155 Gta) a 44"38.

Che scalatore Tamburini!

MERCATELLO - Luciano Tamburini su prototipo 4x4 a motore Lancia Delta S4 ha vinto l'inedita cronoscalata organizzata dal Prs Group sull'Appennino pesarese precedendo nell' assoluta il forlivese Tonino Marchetti. Gilberto Palazzi è 6. assoluto e primo di Gr. N.

VELOCITÀ IN SALITA

Mercatello sul Metauro (Ps), 24 agosto 1997

Assoluta: 1. Tamburini (Proto Lancia Delta) 3'23"62; 2. Marchetti (Proto Lancia Delta) 3'27"57; 3. Ottaviani (Lancia Delta) 3'30"97; 4. Scola (Lancia Delta Evo) 3'37"53; 5. Casaboni (Proto Alfa Romeo) 3'41"96; 6. Palazzi (Ford Escort Cosworth) 3'45"54; 7. Pulvinari (Proto Suzuki) 3'46"47; 8. Ravaloli (Proto Junior) 3'49"56; 9. Forti (Porsche 911 Carrera) 3'52"32; 10. Mini (Fiat Uno 70S) 3'53"72.

Iacampo batte Barbaccia

SLALOM

Muro Lucano (Pz), 24 agosto 1997

Assoluta: 1. Iacampo 168,92; 2. Barbaccia 169,94; 3. Morlino (Renault 5 Gt Turbo) 177,23; 4. Laudato (Fiat 127) 177,49; 5. Perrotta (Renault 5 Gt Turbo) 178,63; 6. Visconti 180,75; 7. Cerone 181,17; 8. Ruotolo (A112) 182,15; 9. Basile C. (A112) 82,28; 10. Pepe 182,75. (tutti gli altri su Fiat X1/9)

Rosella ok a Varano

FORMULA CHALLENGE

Varano de' Melegari (Pr), 24 agosto 1997

1. Raggr.: 1. Galeazzi (Alfa Romeo 33) 3'28"13. **2. Raggr.:** 1. Belli (Opel Kadett Gsi) 3'26"19. **3. Raggr.:** 1. Ferrario (Alfa Romeo Sprint) 3'27"44. **4. Raggr.:** 1. Zaniboni (Fiat X1/9) 3'13"24. **5. Raggr.:** 1. Cessa (Opel Kadett) 3'16"85. **6. Raggr.:** 1. Cremonesi (Lancia Delta 4Wd) 3'21"64. **7. Raggr.:** 1. Rosella (Prototipo Delta) 2'59"90. **8. Raggr.:** 1. Maloli (Lancia S4) 3'03"20.



Ph: Marco Moscadelli

Ciao, sono Jollybosch. Se tu ricambi Bosch, io ricambio in premi.

Aut. Min. - Scade il 15/9/97

Sì, ci sono 320 magnifici cellulari GSM Bosch M-Com 506 in palio fra chi acquista **una confezione di tergicristallo, o quattro candele, o una batteria, o un filtro.** Come si vince? Prendi la Jollycard che trovi presso le officine e i punti vendita Bosch che aderiscono all'iniziativa, oppure nelle seguenti riviste: Panorama, Auto Oggi, Magazine della Gazzetta dello Sport. Inserisci la Jollycard nell'apposito lettore che trovi presso i punti Bosch:

così vedi subito se hai vinto! In più ci sono i superpremi: compilando e spedendo la Jollycard parteciperai all'estrazione entro il 30/10/97 di 13 viaggi per due persone in Costa d'Avorio con Valtur. Il regolamento ti verrà consegnato con la Jollycard.



BOSCH

Innovazione e tecnologia

CART Elkhart Lake



VAI ZANARDI

ELKHART LAKE - Fa-Vo-Lo-So! Sul circuito più difficile del mondo, in condizioni di costante aderenza precaria, e con un motore che in termini di velocità massima pagava un consistente gap di potenza rispetto ai propulsori Mercedes, Alessandro Zanardi conquista la sua quinta vittoria stagionale e pone una seria ipotesi per la vittoria nel campionato Cart. Un'altra pagina leggendaria nella carriera di Zanardi, un'altra vittoria ottenuta "stritolando" i suoi avversari e gestendo al millesimo ogni aspetto e momento della gara. Le fasi iniziali sono state le più difficili. La gara è infatti partita con l'asfalto umido e scivoloso, sebbene la pioggia si fosse fermata da circa un ora. Proprio le condizioni

Il pilota italiano è in stato di grazia. Con la quinta vittoria stagionale ottenuta a Road America, non solo si è issato saldamente in testa al campionato, ma ha messo in sudditanza tutti gli avversari. Adesso non gli resta che assestare il colpo finale per entrare nella storia...

▲ **CESARE MARIA MANNUCCI**

peggiori per le gomme Firestone, fenomenali con il bagnato ma in difficoltà per via della loro miscela, con queste condizioni di pista. Nei primi giri Zanardi si è limitato a seguire Blundell, Gugelmin, Franchitti e Andretti, ben sapendo che appena la pista si fosse asciugata, la gara avrebbe preso tutta un'altra piega. La cosa si è puntualmente verificata quando i piloti hanno montato le gomme slick. Da quel momento Blundell e Zanardi hanno fatto il vuoto proprio mentre i principali avversari per il titolo, vedi Andretti e Moore, erano protagonisti di grossolani errori e Tracy era ancora una volta eliminato nel primo giro, questa volta per colpa di Salles. Per quindici giri Blundell e Zanardi han-



fotografieCL-IMAGE

Negli Usa tifosi in delirio

A sinistra, Alex Zanardi mentre esulta piroettando al termine della trionfale gara di Elkhart Lake. L'italiano sembra lanciare messaggi di fumo (che si sprigionano dalle gomme e non dal motore!) ai suoi tifosi che ormai sono tantissimi. E non solo a bordo pista, ma anche in Tv. Sembra infatti che l'indice di ascolto salga nei fine gara quando a vincere è Zanardi, proprio perché i "tondi" di Alex sono super graditi. Al punto che i network Tv paiono intenzionati ad intercedere presso la Cart affinché non vessi Zanardi se a fine corsa... festeggia con il suo show personale



Un pilota da amare

«Segura o italiano», fermate l'italiano. Uno slogan lanciato dalla televisione brasiliana per invitare i propri piloti a contenere il ciclone Zanardi in una gara di una importanza topica nella corsa verso il titolo. Non è però servito, considerando che alle spalle di Zanardi sono arrivati in processione Gugelmin, De Ferran e Fittipaldi così come non sono servite le polemiche che la stampa sudamericana aveva creato ad arte - inventando delle presunte dichiarazioni di Zanardi ai danni di De Ferran - per cercare di innervosire il pilota italiano. Per Zanardi un week end trionfale, e alla fine - sebbene minacciato dalla Cart di essere multato - Alex non ha resistito e ancora una volta ha iniziato a piroettare con la sua rossa Reynard, facendo fumare le gomme, tra il delirio dei tifosi. Un modo di festeggiare inusitato, che Zanardi aveva inaugurato a Long Beach e poi aveva ripetuto a Cleveland, Michigan e Mid Ohio, prima che la Cart scrivesse nel regolamento che «festeggiamenti» del genere sono proibiti. «Dovevo fare qualche cosa per gli spettatori che da ore erano sotto la pioggia, con i piedi nel fango - ha detto Zanardi - Loro si esaltano quando faccio i "tondi". Se la Cart mi multerà di 20 mila dollari (circa 35 milioni di lire, ndr), pazienza, saranno soldi spesi bene». Come dire campione di generosità al volante e fuori. Quanti piloti oggi sono disposti a sacrificare 20 mila dollari per far divertire gli spettatori?

ZANARDI!

no corso distanziati da pochi centesimi. In fondo al lungo rettilineo, le vetture spinte dal motore Mercedes arrivavano con una velocità massima 10 chilometri superiore, e nel tratto misto Zanardi non riusciva ad avere ragione di Blundell così come era avvenuto con il più arrendevole Gugelmin. Per passare Blundell era necessario un fatto nuovo, era inutile forzare la meccanica o rischiare di uscire di pista, Zanardi lo ha capito subito e ha impostato la sua strategia di conseguenza. La cosa si è verificata puntualmente al 35. giro, nel corso del secondo pit stop. Sia Blundell che Zanardi hanno rifornito e non hanno cambiato le gomme, ma i meccanici del team Ganassi sono stati più rapidi di quelli della

PacWest, consentendo così a Zanardi di andare in testa per la prima volta. Da quel momento la gara è entrata nella fase tre. Con la pista libera Zanardi ha iniziato a forzare il ritmo inanellando una sequenza terrificante di giri più veloci. Blundell ha cercato di tenere il suo passo, in una occasione, complice un malinteso con il doppiato Maier, si è portato quasi a ridosso di Zanardi ma non è mai riuscito a passarlo, sebbene abbia forzato la meccanica oltre ogni limite. Quando Zanardi aveva stabilito due secondi di vantaggio e ormai aveva la vittoria in tasca, al pilota inglese è esploso il motore, a 3 giri dalla fine. Una beffa per Blundell, perché è stato l'unico a correre con dignità, tenendo il passo di ➔

P.J. Jones insulti e minacce

Su Autosprint era già stato accennato riguardo ai rapporti tesi tra Zanardi e P.J. Jones. A Mid Ohio, nel briefing pre gara, il pilota americano ha minacciato apertamente Zanardi, che si lamentava del comportamento di Jones a Toronto. «Stai attento - ha detto Jones - perché nelle ultime corse hai molto più da perdere di quanto ne abbia io». Sono poi seguiti una serie di insulti non riportabili. Per nulla intimorito, Zanardi ha chiesto a Wally Dallenbach, direttore di gara, se era consentito ad un pilota fare minacce così plateali. Incredibilmente Dallenbach non ha preso provvedimenti contro Jones, lasciando così incancrenire sempre più la situazione.

▼ **GORDON.** È vicino il ritorno di Robby Gordon nel campionato Cart. Il pilota americano, dopo la deludente esperienza Nascar, è in procinto di firmare un contratto con Barry Green. Questi potrebbe schierare due piloti nel '98, perché per regolamento la Honda dovrà fornire - se sarà richiesta - una settimana vettura. Green ha contattato anche Dario Franchitti

▼ **2000.** La Cart pensa al futuro. Sino all'anno 2000 il regolamento tecnico per i motori resterà immutato, ma ora si discute quali soluzioni adottare in seguito. Scartata l'ipotesi del motore aspirato, i costruttori presenti si erano accordati per adottare motori 8 cilindri-1.8 litri con pressione di sovralimentazione di 55 inches. Ci si è però resi conto che motori del genere sarebbero caratterizzati da un regime di rotazione elevatissimo e più onerosi degli attuali. Le discussioni sono così nuovamente aperte, fermo restando che la Cart vuole contenere la potenza entro 900 cavalli.

▼ **GUGELMIN.** Seconda pole stagionale per Gugelmin che stavolta ha beneficiato della pioggia che ha neutralizzato la sessione di sabato.

➔ Zanardi e non venendone umiliato, come invece è accaduto a tutti gli altri. Per Zanardi una vittoria frutto di una solidità caratteriale che pochi piloti al mondo oggi hanno. Dopo pochi giri infatti, con tutti i suoi diretti avversari eliminati, a Zanardi sarebbe bastato fare il "compitino" limitarsi a seguire Blundell e Gugelmin e portare a casa un risultato comunque prezioso. Una mentalità "impiegatizia", comune alla maggioranza dei piloti attuali, ma che con Zanardi non ha mai attecchito. Alessandro voleva la vittoria a Elkhart Lake e l'ha ottenuta, a discapito di una vettura difficile da guidare, con problemi ai freni, che lo hanno costretto a dare una doppia pompata con il pedale ad ogni staccata. Con tre gare al termine del campionato, Zanardi dispone ora di 38 punti di vantaggio su De Ferran, 47 su Tracy e 57 su Moore. Un gap che gli consente di affrontare le gare di Vancouver, Laguna Seca e Fontana, restando dalla parte dei "bottoni", ossia controllando le mosse degli altri. Comunque andrà a finire, il grande protagonista dell'anno è lui. ■



Tanti incidenti sul circuito di Road America. Nelle prove Papis, sopra, ha colpito Moore, sotto, fermo in mezzo alla pista senza che le bandiere gialle ne segnalassero la presenza. A destra Matsushita nella sabbia. In basso a sinistra Gugelmin al comando nelle fasi iniziali di gara

CRONACA TRADITO DAL MOTORE A TRE GIRI DALLA FINE

Blundell va kappao

ELKHART LAKE - Una pioggia fitta si abbatte un'ora prima del via. In alcune curve si creano dei laghi a causa del cattivo drenaggio e il direttore di gara decide di rinviare la partenza. Dopo 2 ore e 45 minuti di attesa, cessa di piovere. La partenza avviene con l'asfalto ancora bagnato. Per motivi di sicurezza il via è dato con i piloti in fila indiana. Alla prima staccata è subito caos con Salles che si intraversa e col-

pisce Tracy. La Penske del canadese si capovolge e per lui è il ritiro. Entra la pace car. Si ferma ai box Carpentier con il cambio rotto. La ripartenza avviene al 3 giro con Gugelmin che precede Blundell, Zanardi, Franchitti e Andretti. All'8. giro Andretti passa Zanardi in difficoltà con le gomme da bagnato. Al 9. giro Blundell sorpassa Gugelmin e passa al comando. L'inglese stabilisce subito un vantaggio di 2" su Gu-

gelmim e 2,5" su Franchitti. Al 10. giro anche Franchitti passa Gugelmin. Al 12. giro Zanardi ripassa Andretti che è il primo a fermarsi al box per cambiare le gomme e montare le slick. Uscito con le gomme fredde, dopo pochi chilometri, Andretti perde il controllo, esce di pista e finisce nel fango. Per lui è il ritiro e l'addio definitivo al campionato. Entra la pace car. Al 15. giro tutti riforniscono e cambiano le gomme

tranne Brian Herta. Alla prima curva, Franchitti, in terza posizione, perde il controllo e finisce rovinosamente contro il muro. Un errore incredibile, in regime di bandiere gialle. La gara riparte al 18. giro con Herta che precede Blundell, Zanardi, Gugelmin e De Ferran. Nello stesso giro si toccano Fernandez e Salles ed entra la pace car. Herta rifornisce e al comando torna Blundell davanti a Zanardi e Gugelmin, De Ferran e Pruett. La ripartenza avviene al 23. giro. Collisione tra Vasser e Johnstone. Per quest'ultimo è il ritiro. Al 24 giro Boesel sba-





fotografia CL-IMAGE

glia completamente la staccata e colpisce l'incolpevole Ribeiro. Per i due brasiliani è il ritiro, ed entra la pace car. La ripartenza avviene al 27. giro e Gugelmin passa Zanardi. Una cosa momentanea perché il giro dopo, Zanardi ritorna nuovamente secondo, distanziato di 2" da Blundell. Contatto tra Salles e Papis. Jourdain esce di pista. Al 30. giro Blundell precede Zanardi, Gugelmin, De Ferran, Fittipaldi e Pruett. Al 34. giro Moore esce di pista nel tentativo di passare Rahal. Entra la pace car. Tutti riforniscono per la seconda volta.

Blundell entra ai box precedendo Zanardi, ma i meccanici del team Ganassi sono più rapidi e Zanardi va al comando per la prima volta al 35. giro. La ripartenza avviene al 36. giro. Meier perde il controllo e vola oltre i rails. Zanardi e Blundell iniziano un esaltante duello testa a testa. Il vantaggio di Zanardi sale a 2 secondi. Al 47. giro ottiene il passaggio più veloce della gara nello stesso momento in cui a Blundell esplose il motore. La gara finisce qui e negli ultimi due giri Zanardi amministra un vantaggio di 10" su uno spento Gugelmin.



ELKHART LAKE

Elkhart Lake (Usa), 17 agosto 1997
13. prova del campionato di F.CART

COSÌ (IN 28) AL VIA E (IN 19) AL TRAGUARDO

Mauricio Gugelmin
Team PacWest
(Reynard 97-Mercedes) **42"379**

Alessandro Zanardi
Team Ganassi
(Reynard 97-Honda) **42"546**

Michael Andretti
Team Newman-Haas
(Swift 007-Ford) **42"795**

Gil de Ferran
Team Walker
(Reynard 97-Honda) **43"160**

Raul Boesel
Team Patrik
(Reynard 97-Ford) **43"452**

Bobby Rahal
Team Rahal
(Reynard 97-Ford) **43"568**

Jimmy Vasser
Team Ganassi
(Reynard 97-Honda) **43"611**

Paul Tracy
Team Penske
(Penske Pc26-Mercedes) **44"020**

Parker Johnstone
Team Green
(Reynard 97-Honda) **44"513**

Michel Jourdain
Team Payton-Coyne
(Reynard 97-Ford) **44"843**

Juan Manuel Fangio II
Aar
(Reynard 97-Toyota) **46"027**

Max Papis
Team Arclero-Wells
(Reynard 97-Toyota) **46"272**

P.J. Jones
Aar
(Reynard 97-Toyota) **47"022**

Hiro Matsushita
Team Arclero-Wells
(Reynard 97-Toyota) **52"500**

Mark Blundell
Team PacWest
(Reynard 97-Mercedes) **42"451**

Dario Franchitti
Team Hogan
(Reynard 97-Mercedes) **42"689**

Scott Pruett
Team Patrick
(Reynard 97-Ford) **42"797**

Bryan Herta
Team Rahal
(Reynard 97-Ford) **43"220**

Greg Moore
Team Forsythe
(Reynard 97-Mercedes) **43"546**

Gualter Salles
Team Davis
(Reynard 97-Ford) **43"569**

Al Unser Jr
Team Penske
(Penske Pc26-Mercedes) **43"826**

Andre Ribeiro
Team Tasman
(Reynard 97-Honda) **44"220**

Christian Fittipaldi
Team Newman-Haas
(Swift 007-Ford) **44"670**

Patrik Carpentier
Team Bettenhausen
(Reynard 97-Mercedes) **45"182**

Adrian Fernandez
Team Tasman
(Lola 97-Honda) **46"043**

Richie Hearn
Team Della Penna
(Lola T97-Ford) **46"898**

Arnd Meier
Team Indy Project
(Lola 97-Ford) **50"587**

Charlie Nearburg
Team Payton-Coyne
(Lola 97-Ford) **senza tempo**

- Zanardi**
83 giri in 1.41'16"682 alla media di 177,723 kmh
- Moore** a 4"871
- Rahal** a 6"638
- Boesel** a 13"037
- Vasser** a 15"202
- De Ferran** a 15"951
- Gugelmin** a 16"402
- Andretti** a 25"707
- Pruett** a 26"791
- Ribeiro** a 44"482
- Franchitti** a 46"768
- Johnstone** a 1 giro
- Hearn** a 1 giro
- Papis** a 1 giro
- Carpentier** a 1 giro
- Meier** a 2 giri
- Jones** a 3 giri
- Jourdain** a 3 giri
- Matsushita** a 5 giri

GIRO PIÙ VELOCE:

Zanardi
in 1'07"735 alla media di 193,094 kmh

CLASSIFICA DOPO LA 14. PROVA

	HOMESTEAD 2/3	SURFERS PARADISE 6/4	LONG BEACH 15/4	NAZARETH 27/4	RIO DE JANEIRO 11/5	MADISON 24/5	MILWAUKEE 1/6	DETROIT 9/6	PORTLAND 22/6	CLEVELAND 13/7	TORONTO 20/7	MICHIGAN 27/7	LEXINGTON 10/8	ELKHART LAKE 17/8	VANCOUVER 31/8	LAGUNA SECA 7/9	FONTANA 28/9	TOTALE PUNTI
1. Zanardi	7	13	21	2	12	12	-	-	2	21	16	21	21	20	-	-	-	168
2. De Ferran	-	10	1	12	2	14	6	16	16	17	-	14	8	14	-	-	-	130
3. Tracy	16	1	6	22	20	20	9	-	6	6	3	12	-	-	-	-	-	121
4. Moore	12	16	-	-	16	-	21	20	10	-	-	-	16	-	-	-	-	111
5. Andretti	21	14	-	16	-	3	16	16	5	-	12	-	5	-	-	-	-	108
6. Pruett	10	20	14	3	14	-	4	-	1	5	10	1	4	10	-	-	-	96
7. Gugelmin	8	-	16	4	1	8	10	-	9	-	8	8	6	17	-	-	-	95
8. Vasser	14	1	4	10	4	10	14	12	-	-	6	-	10	5	-	-	-	90
9. Boesel	-	6	5	5	10	1	12	8	14	-	5	-	12	-	-	-	-	78
10. Blundell	-	5	-	-	5	-	1	-	20	4	21	16	-	1	-	-	-	73

11. Rahal 60; 12. Herta 58; 13. Unser Jr. 55; 14. Fittipaldi 34; 15. Johnstone 31; 16. Ribeiro 29; 17. Carpentier 27; 18. Moreno, Fernandez 13; 20. Franchitti, Hearn 10; 22. Fangio II 8; 23. Papis 7; 24. Vitolo 6; 25. Matsushita, Salles 4; 27. Jourdain, Danner, Meier 1.



Tel. 0343-36437 Fax. 0343-35111

sono scadute
le omologhe
M85-SA85-M90





www.teamscandia.com

PHOTO4

Sospiri sfiora il paradiso

Per soli 64 millesimi di secondo (record storico della serie), il pilota italiano è stato costretto a lasciare la prima piazza al rientrante Robby Buhl. È andata peggio a Cheever, tradito dal cambio, dopo essere stato in testa 80 giri

▲ **CESARE MARIA MANNUCCI**

Robby Buhl vince al suo ritorno nel campionato Irl dopo il grave incidente di Colorado Springs. Il pilota del team Menard ha la meglio in volata su Vincenzo Sospiri per soli 64 millesimi di secondo, il gap più ridotto nella storia della serie americana. Tony Stewart da parte sua, pur essendosi ritirato per rottura del motore, aumenta il vantaggio nel campionato; 254 punti per Stewart contro 244 di Hamilton, anche lui fermato dalla rottura del propulsore. Questi i fatti più importanti della penultima gara della serie Irl, che si concluderà a Las Vegas l'11 ottobre. Per Buhl un risultato importante, considerando che l'ultimo successo del pilota americano risale ai tempi della Formula Indy Light. Una vittoria maturata però solo negli ultimi due giri, quando Buhl si è ritrovato al comando dopo che Cheever, rimasto leader della gara per 80 giri, si è dovuto ritirare per il cedimento del cambio. In quel momento Buhl è stato bravo a contenere la furia di Sospiri che rinveniva velocissimo alle sue spalle. I due hanno tagliato il traguardo quasi

appaiati. Ancora un giro e Sospiri, probabilmente, ce l'avrebbe fatta. Il pilota del team Scandia è stato comunque autore di una bellissima prova, riscattando così l'opaca gara di Charlotte. Ancora una volta Sospiri ha corso in modo molto intelligente, risolvendo sempre a proprio favore i numerosi sorpassi che lo hanno visto protagonista. Ha duellato a lungo con L u y e n d y k

avendone la meglio e dimostrando di essere ormai completamente a suo agio anche sugli ovali corti. Gli resta ancora un margine di miglioramento in qualifica, fase nella quale fatica ad esprimersi al meglio e a portare la vettura al limite. Un week end comunque magico per i colori italiani, con il primo posto di Zanardi a Elkhat Lake, e il secondo posto di Sospiri a Loudon. È andata male al poleman



ORSI

Riley Scott MkV onesto debutto

Nelle prove ha debuttato la nuova Riley Scott MkV. Gestita dal team Kelley e affidata a Mark Dismore, la monoposto americana si è rivelata concettualmente sana. Dal confronto parallelo con la Dallara, ne è uscita sconfitta ma, considerando che si trattava di un debutto, Mark Scott era soddisfatto. Con la Dallara, Dismore ha ottenuto la velocità media di 248,212 kmh con la Riley Scott 240,035 kmh. Dismore ha poi utilizzato la Riley Scott in qualifica, ottenendo il tempo di 25"531, ma per la gara ha scelto la Dallara, partendo dal fondo dello schieramento. «Il nostro futuro è la Riley Scott - ha detto Dismore - la utilizzeremo in gara a Las Vegas. Rispetto a Dallara e G.Force ha delle soluzioni più avanzate».

▼ **GROFF.** Rientrato a Charlotte dopo due mesi di pausa per i postumi del grave incidente a Forth Worth, Mike Groff si è infortunato di nuovo a Loudon. Il pilota del team Cunningham-Byrd ha picchiato violentemente il muro della curva 3 durante le prove del venerdì. Inizialmente Groff ha perso conoscenza, poi si è ripreso ed è stato trasportato in elicottero al Dartmouth Hospital: non ha nessuna frattura ma i medici lo hanno trattenuto quattro giorni in ospedale per vedere il decorso del trauma cerebrale. È stato sostituito da Johnny Unser.

▼ **GRECO.** Ha fatto scalpore la pole position di Marco Greco: è la prima nella carriera del brasiliano, che in precedenza aveva sempre occupato posizioni di rincalzo. «Tutti si sono meravigliati - ha detto Greco - ma in realtà mi rendo conto che come pilota sono molto migliorato, inoltre nel team Galles ho trovato una squadra che crede in me e non pensa solo ai soldi dei miei sponsor».

▼ **ATLANTA.** Il calendario Irl conquista un'altra "piazza" importante. Nel 1998, infatti, si correrà anche sull'ovale di 1.5 miglia di Atlanta. In totale le gare del campionato saranno 10, con due prove a Forth Worth.

Greco. Il brasiliano ha condotto per i primi 34 giri, ritirandosi poi per una perdita d'olio. È stata la gara delle sorprese, non solo per la vittoria di Buhl ma anche per i 39 giri condotti in testa da Salazar, che comunque ha terminato quarto alle spalle di Luyendyk. Tre soli gli incidenti. Kite - ancora lui - ha sbattuto dopo 3 soli giri, terminando nello stesso modo con cui aveva concluso le gare di Colorado e Charlotte. Contro il muro sono finiti anche Schmidt e Giaffone. Tony Stewart ha sempre navigato nelle retrovie prima di ritirarsi. Il pilota americano è apparso nervoso, sentendo molto l'importanza della gara anche se i tanti problemi incontrati da Hamilton, gli consentono di affrontare la prossima gara di Las Vegas con una certa tranquillità. La lotta per la conquista del titolo è ormai un affare privato tra i due. ■



LOUDON

Following Loudon (Usa), 17 Agosto 1997
9. gara del campionato Irl '96-'97

COSÌ (IN 24) AL VIA E IN (17) AL TRAGUARDO

Marco Greco Team Galles (G.Force-Oldsmobile) 23"717	Scott Goodyear Team Treadway (G.Force-Oldsmobile) 23"721
Kenny Brack Team Galles (G.Force-Oldsmobile) 23"761	Jimmy Kite Team Scandia (Dallara-Oldsmobile) 23"805
Eliseo Salazar Team Scandia (Dallara-Oldsmobile) 23"878	Stephan Gregoire Team Chastaing (G.Force-Oldsmobile) 24"268
Robby Buhl Team Menard (G.Force-Oldsmobile) 24"302	Arie Luyendyk Team Treadway (G.Force-Oldsmobile) 24"319
Vincenzo Sospiri Team Scandia (Dallara-Oldsmobile) 24"549	Roberto Guerrero Team Pagan (Dallara-Oldsmobile) 24"563
John Paul jr Team Pdm (Dallara-Oldsmobile) 24"653	Davey Hamilton Team Foyt (Dallara-Oldsmobile) 24"672
Buzz Calkins Team Bradley (G.Force-Oldsmobile) 24"745	Tony Stewart Team Menard (G.Force-Oldsmobile) 24"755
Buddy Lazier Team Hemelgharm (Dallara-Oldsmobile) 24"777	Billy Boat Team Foyt (Dallara-Oldsmobile) 24"966
Affonso Giaffone Team Chitwood (Dallara-Oldsmobile) 25"018	Eddie Cheever Team Cheever (G.Force-Oldsmobile) 25"077
Robby Groff Team McCormack (G.Force-Oldsmobile) 25"095	Johnny Unser Team Byrd-Cunningham (G.Force-Oldsmobile) 25"141
Jim Guthrie Team Blueprint (Dallara-Oldsmobile) 26"10	Jack Miller Arizona Motorsport (Dallara-Nissan) s.t.
Mark Dismore Team Kelly (Dallara-Oldsmobile) s.t.	Sam Schmidt Team Blueprint (Dallara-Oldsmobile) s.t.

- Buhl**
200 giri in 1.46'50"574
media di 191,195 kmh
- Sospiri** a 0"064
- Luyendyk** a 4"626
- Salazar** a 9"363
- Brack** a 10"164
- Guerrero** a 15"917
- Paul** a 1 giro
- Boat** a 1 giro
- Cheever** a 2 giri
- Groff** a 2 giri
- Dismore** a 3 giri
- Lazier** a 5 giri
- Unser** a 11 giri
- Stewart** a 26 giri
- Gregoire** a 46 giri
- Goodyear** a 48 giri
- Hamilton** a 79 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Sospiri alla media di 246,683 kmh

COSÌ IL CAMPIONATO:
1. **Stewart** 254; 2. **Hamilton** 244; 3. **Cheever** 216; 4. **Luyendyk** 213; 5. **Lazier** e **Greer** 205; 7. **Guerrero** 200; 8. **Calkins** 197; 9. **Goodyear** 193; 10. **Salazar** 172.

Seconda piazza per Sospiri, in apertura, dietro a Buhl, sotto, che ha vinto al rientro in gara dopo il botto di Colorado Springs. In evidenza anche il brasiliano Marco Greco, in basso a sinistra, autore della pole position e in testa alla gara fino al 34. giro quando una perdita d'olio l'ha messo ko. Ancor peggio è andata a Cheever, a destra, ritiratosi dopo aver condotto la danza per ottanta tornate

PHOTO4



WATT FULMINANTE

Primo successo in formula cadetta per il giovane danese. Kristensen, vittima di un incidente è stato costretto al ritiro, mentre Zonta, giunto quinto, ha consolidato la sua leadership in campionato

▲ **PAOLO BOMBARA**



COLOMBO

SPA – Il podio della F.3000 a fine gara ha fatto strabuzzare gli occhi a molti. Sul gradino più alto è salito infatti più che meritatamente, al termine di una gara difficile condotta senza sbavature, il danese Jason Watt, elemento dal nome relativamente noto e dalla fisionomia decisamente particolare. È infatti il primo pilota di colore ad imporsi nell'automobilismo di alto livello. Watt ha già un posto nella storia dell'automobilismo e, state pur certi, lo stesso Bernie Ecclestone non mancherà di seguire molto attentamente le evoluzioni di questo ragazzo che per la sua «originalità» potrebbe costituire un catalizzatore d'interessi per la F.1, dove la presenza di un pilota di colore potrebbe essere un interessante segnale da offrire a pubblico, mass-media e sponsor. Aspettiamo e vediamo, ma l'impressione è che

questo successo possa rappresentare per Watt una svolta importante nella sua carriera agonistica. Per ben altri motivi è stata una giornata nera per l'altro danese, Tom Kristensen, che aveva realizzato la pole position e che divideva la prima fila proprio col suo connazionale Watt. Il pilota dell'Autosport è infatti rovinosamente uscito di pista al primo giro (come ad Hockenheim) nella velocissima curva di Blanchimont, distruggendo la sua Lola e piroettando pericolosamente davanti al gruppo, tanto da scatenare una collisione multipla che ha messo fuori uso cinque macchine e bloccato la gara. Trasportato d'urgenza all'ospedale, Kristensen se l'è fortunatamente cavata con un forte male al collo, così come il nostro Thomas Biagi, colpito sul casco da Cook. Tom potrà comunque continuare a lottare per il titolo al



Mugello, tanto più che tra i suoi diretti avversari solo Zonta non ha girato a vuoto, mettendo tuttavia a segno solo due punti, dopo aver dovuto cedere il terzo posto nel finale, quando si sono degradati i pneumatici (che erano stati montati al contrario!). Si inseriscono nella lotta, invece, Watt e Wilson, così a due gare dalla fine tutto è ancora aperto. Ancora una volta va segnalato che la Fia sembra ignorare la categoria e soprattutto la sicurezza dei piloti che vi corrono. La partenza è stata data mentre le vetture delle ultime file erano ancora in movimento, sono state tollerate manovre pericolose (come tagli di chicane, scordolate, e «spinte») e soprattutto non è stato fatto nulla per impedire a Montoya di percorrere quattro giri con l'ala anteriore traballante, col rischio che si staccasse. Per cercare di conservare la sua posizione, Montoya ha anche zigzagato pericolosamente per quattro giri, bloccando i suoi inseguitori, falsando la gara e facendo formare alle sue spalle un gruppo compatto di concorrenti in piena lotta ruota a ruota.

LA CRONACA – Alla prima partenza, Kristensen va subito in testa davanti a Zonta, scattato benissimo, Watt, Ayari e Montoya, ma a Blanchimont Kristensen va in sovrasterzo e urta violentemente il guard-rail rimbalzando in pista. Dietro diverse macchine si toccano; Cook decolla sulle ruote di un'altra auto e atterra colpendo Biagi sul casco. Finiscono fuori gara le vetture di Kristensen, Cook, Biagi, Spataro e del pilota di casa Mollens. Al secondo via, è Lowndes a spegnere il motore sullo schieramento e si ricomincia da capo. Infine, scatta al comando Watt, davanti a Montoya, Wilson e Zonta che supera nel corso del primo giro Ayari. Al secondo giro, esce violentemente al Raidillon, Friesacher, senza riportare danni fisici. Nelle fasi iniziali



COLOMBO

Montoya è molto pressante, poi commetterà un errore alla variante perdendo contatto e danneggiando l'ala anteriore. Nello stesso punto sbaglia anche Zonta, che viene infilato da Ayari, ma il francese urta il cordolo e rompe l'ala. Mentre Wilson va a caccia di Watt a cui farà da ombra sino alla fine, Montoya continua per quattro giri con l'ala traballante, e zigzagando blocca Zonta compattando il gruppo di inseguitori. Nel nervosismo generale prima Lupberger rompe l'alettone, poi vola fuori anche Rees. Zonta, che nel frattempo era stato infilato da Derichebourg, supera Montoya che poi va per prati e si decide a rientrare ai box. Un errore di Derichebourg consente a Zonta di riprendersi il terzo posto, ma problemi ai pneumatici nel finale di gara lo fanno poi scivolare al quinto, dietro anche a Sauvage. Gli ultimi due giri sono animati dal mano a mano tra Watt e Wilson, con tanto di salto dell'ultima chicane sul cordolo per entrambi, ma non c'è niente da fare contro lo scatenato danese. ■

Jason Watt, sopra durante una concitata fase di gara, con Ayari protagonista di un dritto, ha trionfato a Spa battendo per un soffio Max Wilson, sotto. Per il giovane danese, a destra sul podio, si è trattato del primo successo ottenuto in F.3000. Kristensen ha distrutto la sua Lola, in un incidente, fortunatamente privo di conseguenze



ORSI



SPA

Spa-Francorchamps (B), 23 agosto '97

8. prova del campionato internazionale di F. 3000

**COSÌ (IN 26) AL VIA
E (IN 14) AL TRAGUARDO**

Tom Kristensen Auto Sport Racing 2'29"405	Jason Watt Den Bla Avis 2'30"043
Sohell Ayari Astromega 2'30"617	Juan-Pablo Montoya Rsm Marko 2'30"728
Ricardo Zonta Super Nova Racing 2'31"037	Boris Derichebourg Astromega 2'31"188
Stephen Watson Durango 2'31"617	Max Wilson Edenbridge 2'31"651

Laurent Redon Super Nova Racing 2'31"855	Werner Lupberger Edenbridge 2'32"067
Gareth Rees Durango 2'32"359	Emiliano Spataro Coloni Motorsport 2'32"398

Thomas Schie Bob Sallsbury 2'32"456	Markus Friesacher Coloni Motorsport 2'32"605
James Davies Dams 2'32"657	Pedro Couceiro Draco Engineering 2'32"685

Rui Aguas Nordic Racing 2'32"974	Kurt Mollekens Kt. Racing 2'33"138
Gaston Mazzacane Auto Sport Racing 2'34"069	Craig Lowndes Rsm Marko 2'34"334

Olivier Tichy Pacific Racing 2'34"467	David Cook Dc Motorsport 2'34"497
Grégoire de Galzain Dams 2'34"856	Cyril Sauvage Draco Engineering 2'35"314

Thomas Biagi Gp Racing 2'35"663	James Taylor Bob Sallsbury Engineering 2'38"669
--	--

tutti su Lola-Zytek Judd

1. **Watt** 29 giri in 1h05'19"036, media 185,608 kmh
2. **Wilson** a 0"286
3. **Dérichebourg** a 20"879
4. **Sauvage** a 21"959
5. **Zonta** a 30"426
6. **Watson** a 32"657
7. **Couceiro** a 32"846
8. **Davies** 33"061
9. **Aguas** a 40"026
10. **Schie** a 43"369
11. **Mazzacane** a 44"685
12. **Taylor** a 1'15"443
13. **Lupberger** a 1 giro
14. **Redon** a 2 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Aguas 2'13"517
media 187,877 kmh

ORSI



NON QUALIFICATI:

Christian Horner	Arden	2'55"000
Mario Waltner	Nordic Racing	3'00"218

CLASSIFICA DOPO LA 8. PROVA

	SILVERSTONE 11/5	PAU 19/5	HELSINKI 25/5	NÜRBURGRING* 29/6 (media punteggi)	PERGUSA 20/7	HOCKENHEIM 26/7	ZELTWEG 3/8	SPA 24/8	MUGELLO 28/9	ESTORIL 25/10	TOTALE PUNTI
1. R. Zonta	-	-	-	5	6	10	6	2	-	-	29
2. P. Montoya	-	10	-	1,5	-	2	10	-	-	-	23,5
3. J. Davies	4	4	-	-	10	4	-	-	-	-	22
4. T. Kristensen	10	6	-	2	-	-	3	-	-	-	21
5. J. Watt	2	-	-	3	-	3	-	10	-	-	18
6. M. Wilson	4	-	-	1	-	6	-	6	-	-	17

7. Ayari 11; 8. O. Tichy, L. Redon 8; 10. P. Couceiro, D. Morelli 6; 12. C. Sauvage 5; 13. B. Derichebourg, P. Lemarie 4; 15. C. Lowndes, R. Aguas, K. Mollekens, S. Watson 3; 19. C. Rodriguez 0,5.



Ludwig è andato subito al comando davanti a Schneider e Dalmas. Nannini e Tiemann si sono portati in testa a tre quarti di gara, "ospitando" poco dopo anche Schneider, con cui hanno diviso la gioia sul podio, sotto. In basso a destra, la Dodge Viper di Beretta e Gache, primi in Gt2

Nannini Samurai

Alex centra il primo successo sulla stessa pista dove nell'89 vinse il Gp di F.1. Con lui salgono sul podio anche il bravissimo Tiemann e Schneider, saltato nell'ultima ora sulla Mercedes di testa per prendere il punteggio massimo...

▲ FABIO RAVAIOLI

SUZUKA - Il "Nano" ha colpito ancora! Dopo otto anni Alessandro Nannini è tornato sul gradino più alto del podio di Suzuka. Qui, nell'89, vinse il suo unico Gran Premio di F1 e qui, oggi, ha ottenuto la sua prima vittoria in Gt e con la Mercedes, in equipaggio con Tiemann e Schneider. «Evidentemente questo circuito mi porta fortuna» ha esclamato sul podio, raggiante e scanzonato come sempre. Sarà anche così, ma la fortuna bisogna guadagnarla e lui lo ha fatto, dopo aver dimostrato in tutta la stagione di poter tenere il passo con i beniamini del boss della Casa tedesca, Norbert Haug: il fenomeno Schneider e il marpione Ludwig. Una vittoria Alessandro l'avrebbe meritata già in precedenza, l'importante è che sia arrivata e proprio nella corsa più dura di tutta la stagione. «Evidentemente anche da vecchio riesco ancora a guidare» ha scherzato. E a dar man forte al "vecchio", ci ha pensato il suo giovanissimo compagno di squadra, il 23enne Marcel Tiemann, protagonista di due turni di guida superlativi in cui ha ridicolizzato gli altri due giovanotti del team, Bernd Mayländer e, scusate se è poco, Alexander Wurz. L'exploit è tanto più ri-

marchevole se si considera che Tiemann era l'unico pilota del team a non conoscere la pista. Dell'eccellente lavoro svolto da Nannini e Tiemann si è avvantaggiato Bernd Schneider, il quale era in equipaggio con Wurz e Aguri Suzuki ma, non appena la sua vettura ha perso le possibilità di vincere la corsa, è stato spostato su quella meglio piazzata del team Amg per guadagnare il massimo dei punti nella lotta al titolo. Ora è a sole tre lunghezze dalla coppia di testa della classifica Lehto-Soper, che

a Suzuka ha vissuto la peggior giornata della stagione, mancando per la prima volta il podio. Che le McLaren-Bmw ufficiali non potessero competere con le prestazioni delle frecce d'argento lo si era capito da qualche gara, ma sul tracciato giapponese le F1 Gtr del team Schnitzer hanno fatto fatica a tenere il passo anche delle vetture gemelle del team Gtc e perfino della Porsche con il nuovo cambio sequenziale. Un brutto segno, in vista delle prove conclusive della stagione.



foto MARIN

Sequenziale ok sulla Porsche

Sulla Porsche 911 Gt1 finalmente comincia a funzionare il cambio sequenziale, arrivato in ritardo ma già utilizzato a Zeltweg. «Quando lo provammo a Zeltweg era il peggior cambio che avessi mai maneggiato - ha detto Yannick Dalmas - ora, invece, funziona già molto bene». In corsa si è rotta la leva, ma il meccanismo degli innesti non ha dato problemi, cosicché il sequenziale equipaggerà anche la vettura di Stuck-Boutsen a partire dalla prossima gara.

▼ **INCIDENTE.** Stagione superdispendiosa per il team Gtc. Nelle prove libere Nielsen ha distrutto la sua McLaren, la terza del '97 per la squadra. Il danese ha urtato la Viper di Beretta ed è volato fuori a 250 kmh finendo contro le barriere. La vettura si è aperta in due, tanto che Nielsen - per miracolo illeso e poi iscritto come terzo pilota sulla F1 Gtr di Lees-Gilbert Scott - è uscito dal rettilineo senza fatica, visto che la vettura aveva perso fra l'altro lo sportello destro, il parabrezza, e metà del tetto.

▼ **FUOCO.** Nelle prove libere la Porsche 911 Gt1 del team Rook (presa in prestito dal Kremer Racing) è andata a fuoco a causa di vapori di benzina fuoriusciti dal serbatoio. Ralf Kelleners è rimasto illeso, ma tutta la parte posteriore della vettura è bruciata. Nonostante ciò è bastata una energica pulita e il motore è partito al primo colpo, per cui il team tedesco è riuscito a riparare la vettura in tempo per le qualifiche.

▼ **DRUDI.** Luca Drudi ha concluso l'accordo con l'Equipe Oreca. L'italiano disputerà con una Viper della squadra francese le gare di Donington e del Mugello, alternandosi al volante con Justin Bell.

LA CORSA. Ludwig va subito in testa, mentre un incidente coinvolge Policand con la Lotus e Tanigawa con la Sard, che va in fiamme. Schneider supera Dalmas e insegue Ludwig; poco dopo anche Nannini supera il francese. Al 22. giro Schneider passa Ludwig e va in testa, mentre si accende la lotta per il terzo posto, con Nannini tallonato da Dalmas, Lehto, Lees e Raphanel. La Panoz di Bernard si ferma per rifornire e va a fuoco: un meccanico finisce in ospedale con ustioni al volto. Esaurita la prima tornata di pit-stop, Wurz è in testa, con 22" su Mayländer e 53" su Tiemann; Soper è quarto a 1'18" e ha 10" su Olofsson. Tiemann è il più veloce e al 49. giro supera i due compagni di squadra e va in testa. Nel secondo pit-stop Nannini, Schneider e Ludwig tornano al volante: Alex è primo con 18" e 30" sui due tedeschi; quarto è Soper, attardato da una foratura, quinto Gounon. Schneider recupera su Nannini e lo supera all'84. giro, ma poi rientra per il terzo pit-stop e cede il volante a Wurz. Anche Nannini e Ludwig si fermano per far salire Tiemann e Mayländer. Sulla Mercedes di testa si sgancia un braccetto della sospensione: Wurz va fuori, ma rientra al box e sosta 3 giri. Al comando torna Tiemann che ha 41" su Mayländer e continua ad aumentare il proprio vantaggio. La Porsche di Lamy si ferma per la rottura della leva del cambio e perde 5 giri per la sostituzione, mentre Olofsson e Soper lottano per il terzo posto. Allo scadere della quinta ora la Mercedes di testa si ferma per l'ultima volta e Schneider prende il volante. L'ultimo brivido lo offre Lehto, che senza la seconda marcia cerca di strappare il terzo posto a Gounon, ma va in testacoda. In Gt2 vince la Viper di Beretta-Gache, davanti alla Porsche Rook di Chaves-Nearn-Wada. La vettura di punta del team tedesco (Eichmann-Amorin-Hürtgen) precipita al quinto posto per un problema di raffreddamento. Sfortunato anche il nostro Luca Drudi, la cui Porsche si ritira per il grippaggio di un cuscinetto quando lottava per il podio. ■



SUZUKA

Suzuka (J) - 24 agosto 1997
7. prova del campionato Gt Fia

COSÌ (IN 36) AL VIA E IN (25) AL TRAGUARDO

K. Ludwig-B. Mayländer Amg Mercedes (Mercedes Clk Gtr-Gt1) 1'56"023	Y. Dalmas-A. McNish-P. Lamy Porsche Ag (Porsche 911 Gt1) 1'56"039
B. Schneider-A. Wurz-A. Suzuki Amg Mercedes (Mercedes Clk Gtr-Gt1) 1'56"330	A. Nannini-M. Tiemann Amg Mercedes (Mercedes Clk Gtr-Gt1) 1'57"321
J.J. Lehto-S. Soper Bmw Motorsport Schnitzer (McLaren F1 Gtr-Gt1) 1'57"394	D. Brabham-P. McCarthy-O. Grouillard David Price Racing (Panoz Esperante-Gt1) 1'58"620
A. Gilbert-G. Lees-J. Nielsen Gulf Team Gtc (McLaren F1 Gtr-Gt1) 1'58"627	P-H. Raphanel-A. Olofsson-J.M. Gounon Gulf Team Gtc (McLaren F1 Gtr-Gt1) 1'58"776
M. Sekiya-K.J. Tsuchiya-A. Nakaya Team Lark McLaren (Porsche 911 Gt1) 1'58"909	E. Bernard-F. Lagorce Dams (Panoz Esperante-Gt1) 1'58"946
R. Ravaglia-P. Kox Bmw Motorsport Schnitzer (McLaren F1 Gtr-Gt1) 1'59"420	E. Collard-M. Baldi-A. Ferté Jb-Ras Glesse (Porsche 911 Gt1) 1'59"508
B. Wollek-T. Boutsen-H-J. Stuck Porsche Ag (Porsche 911 Gt1) 2'00"168	A. Wallace-J. Weaver-B. Leitzinger David Price Racing (Panoz Esperante-Gt1) 2'01"279
G. Ayles-C. Goodwin-S. Johansson Parabolica Motorsport (McLaren F1 Gtr-Gt1) 2'02"385	J. Policand-R. Prutirat-F. Giroix First Racing Project (Lotus Elise-Gt1) 2'04"430
T. Tanigawa-Y. Tachikawa-Y. Hinoi Idc Otsukakagu (Sard-Toyota Mc8-Gt1) 2'04"831	C. Bouchut-C. Rosenblad-R. Kelleners Rook Racing (Porsche 911 Gt1) 2'05"418
M. Kageyama-T. Tanaka Team Menicon Sard (Sard-Toyota Mc8-Gt1) 2'06"087	O. Beretta-P. Gache Viper Team Oreca (Chrysler Viper Gts R-Gt2) 2'07"502
C. Euser-H. Becker-H. Buurman Marcos Racing Int. (Marcos Mantis-Gt2) 2'07"968	H. Matsuda-J. Bell-T. Archer Viper Team Oreca (Chrysler Viper Gts R-Gt2) 2'08"699
C. Hürtgen-B. Eichmann-N. Amorin Rook Racing (Porsche 911 Gt2) 2'09"423	P. Nearn-P. Chaves-H. Wada Rook Racing (Porsche 911 Gt2) 2'09"907
J. Leconte-P. Goueslard-J.L. Chéreau Larbre Compétition (Porsche 911 Gt2) 2'09"915	N. Kawano-M. Orido-Y. Hane Chamberlain Engineering (Chrysler Viper Gts R-Gt2) 2'12"148
F. Konrad-W. Kaufmann-S. Sodeyama Konrad Motorsport (Porsche 911 Gt2) 2'12"714	Ma. Monteiro-Mi. Monteiro-H. Maunoir Estoril Racing (Porsche 911 Gt2) 2'14"011
M. Ligonnet-L. Drudi-M. Kimoto Agusta Racing (Porsche 911 Gt2) 2'14"129	H. Ries-W. Roessler-E. Gschwendner Karl Augustin (Porsche 911 Gt2) 2'14"622
J-L. Maury Laribière-J. Harada-T. Yoshikawa Bba Compétition (McLaren F1 Gtr-Gt1) 2'14"691	N. Smith-T. Suzuki-S. Sakurai Krauss Rennsport Technik (Porsche 911 Gt2) 2'17"818
C. Ried-P. Villaume-M. Jurasz Proton Competition (Porsche 911 Gt2) 2'17"949	U. Sick-D-A. Lay-F. Hunkeler Stadler Motorsport (Porsche 911 Gt2) 2'19"176
H. Oshiro-M. Furuya-S. Saeki Dream 28 Competition (Honda Nsx-Gt2) 2'31"145	T. Yuasa-K. Hanai-A. Tomita Signal Team (Nissan Silvia-Gt2) 2'40"699

1. Nannini-Tiemann-Schneider
171 giri in 5.59'31"003
media 167,34 kmh
2. Ludwig-Mayländer a 1'04"821
3. Gounon-Raphanel-Olofsson
a 1'50"776
4. Lehto-Soper a 2'43"574
5. Wollek-Boutsen-Stuck a 2 giri
6. Lees-Gilbert Scott-Nielsen
a 2 giri
7. Schneider-Wurz-A. Suzuki
a 2 giri
8. Kox-Ravaglia a 2 giri
9. Sekiya-Tsuchiya-Nakaya
a 3 giri
10. McNish-Dalmas-Lamy
a 7 giri
11. Collard-Baldi-Ferté a 7 giri
12. Brabham-McCarthy-Grouillard
a 8 giri
13. Rosenblad-Bouchut-Kelleners
a 12 giri
14. Beretta-Gache a 15 giri (1. Gt2)
15. Chaves-Nearn-Wada a 16 giri
16. Archer-Bell-Matsuda a 16 giri
17. Konrad-Sodeyama-Kaufmann
a 18 giri
18. Hürtgen-Eichmann-Amorin
a 18 giri
19. Leconte-Chéreau-Goueslard
a 23 giri
20. Roessler-Gschwendner-Reis
a 24 giri
21. Sick-Lay-Hunkeler a 26 giri
22. Mi. Monteiro-Ma. Monteiro-Maunoir
a 31 giri
23. Euser-Becker-Buurman
a 33 giri
24. T. Suzuki-Smith-Sakurai
a 41 giri
25. Orido-Kawano-Hane a 47 giri

GIRO PIÙ VELOCE:

Ludwig, 2'00"019, media 175,89 kmh

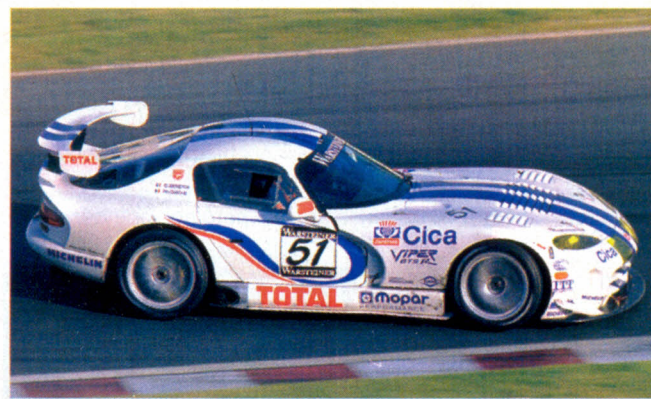
In campionato

Piloti Gt1: 1. Lehto, Soper 45 punti; 3. Schneider 42; 4. Ludwig 28; 5. Tiemann, Nannini 22; 7. Raphanel 20; 8. Mayländer, Ravaglia, Kox 16; 11. Wurz 15; 12. Gounon, Boutsen 12; 14. Nielsen 9; 15. Kelleners, Bscher, Wollek 8; 18. Gilbert Scott, Stuck 7; 20. Ortell, Dalmas, Olofsson 6; 23. Bellm, Ayles, Goodwin 3; 26. M. Martini-Boldrini-R. Schumacher 2; 29. Pescatori, P. Martini, Lamy, Lees 1.

Piloti Gt2: 1. Hürtgen, Eichmann punti 43; 3. J. Bell 40; 4. Gache, Beretta 36; 6. Amorin 33; 7. Archer, 20; 8. Duez 16; 9. Trunk, Müller 11; 11. Ortell, Euser, Becker 10; 14. Konrad 7.

Team Gt1: 1. Amg Mercedes 65 punti; 2. Bmw Motorsport 61; 3. Gulf Gtc 29; 4. Porsche Ag 12; 5. Rook Racing 8; 6. Parabolica Motorsport 3; 7. Gbf 2; 8. Schübel, Bms Scuderia Italia 1.

Team Gt2: 1. Viper Team 76 punti; 2. Rook Racing 49; 3. Krauss 11; 4. Marcos Racing 10; 5. Konrad 6; 6. Zadra 4.





Ford Taurus in Stock

La Ford ha deciso: nel '98 sarà la Taurus, sopra, a prendere il posto della Thunderbird nella Winston Cup-Stock Car americana. È stata una decisione lunga e difficile, ma finalmente è stata presa. L'attuale Thunderbird, il cui progetto risale agli inizi degli anni '80, non poteva infatti più competere contro le più attuali Chevrolet Monte Carlo, a meno di "artifici regolamentari" studiati quest'anno dagli organizzatori della Nascar per consentire loro di reggere ancora la sfida. Da un punto di vista commerciale, inoltre, negli ultimi 5 anni la Taurus è stata la vettura più venduta in America e quindi meritava sicuramente di essere "promossa". L'attuale modello della Thunderbird, introdotto nell'83, esce comunque di scena forte di ben 155 successi e due titoli conquistati sino a oggi.

In Gt altezza libera?

Tra le questioni in ballo per il regolamento tecnico '98 della categoria Gt-Fia c'è anche l'introduzione di sistemi anti pattinamento e la possibilità di regolare l'altezza da terra della vettura. Entrambe le proposte, in particolare la seconda, sono sostenute soprattutto dall'ingegnere Gordon Murray. Il tecnico sudafricano è convinto che con queste modifiche, accoppiate a un nuovo disegno delle sospensioni, la McLaren F1 Gtr ritornerebbe competitiva. L'iniziativa, però, trova parecchi contrari: in questo modo, le squadre dovranno disporre di due vetture, una allestita per il campionato Gt e un'altra per Le Mans. Infatti, la commissione tecnica della maratona francese, che, come è noto, ammette la partecipazione anche delle biposto Sport, ha già fatto sapere che non concederà la regolazione dell'altezza da terra, per non compromettere il rapporto di equivalenza tra le GT1 e le Sport.

Ecco la Reynard per la F. Barber

Ecco la nuova Reynard-Dodge 98E, sotto, per il monomarca americano di F.Barber '98. Dopo tanta attesa, la monoposto è stata presentata a Mid-Ohio nei giorni scorsi e rappresenta un notevole passo tecnico in avanti per la categoria, se la si confronta con la vettura con telaio in tubi che ha caratterizzato fino ad ora la serie addestrativa statunitense. Realizzata dalla Reynard in collaborazione con la Chrysler e con l'ausilio del sofisticato sistema informatico Catia Cad, la nuova monoposto ha infatti un telaio monoscocca in honeycomb di carbonio e alluminio, cambio Hewland Nmt-200 sequenziale a 6 marce, ammortizzatori Penske regolabili e strumentazione digitale Pi Research System 2. Aerodinamicamente è stata scelta la soluzione del fondo piatto con due diffusori laterali per recuperare del carico sul retrotreno. Il motore resta invece l'affidabilissimo Dodge 3.2 V6, 24 valvole, in alluminio, derivato dalla produzione e in grado di erogare 250 cv a 6.300 giri.



CATELLANI



Test a Varano con Nordauto per Modena

Giovedì della scorsa settimana Stefano Modena, sopra, è stato chiamato dalla Fiat Auto Corse a Varano per effettuare un test con l'Alfa 155 della Nordauto. Obiettivo: valutare il divario di competitività fra questa vettura, tecnicamente più evoluta, e la 155 gestita dalla Jas con cui l'italiano corre nel campionato Turismo tedesco, dove quest'anno ha avuto finora poche soddisfazioni. Modena ha compiuto a Varano un totale di 50 giri, ha fermato il cronometro a 3/10 di secondo dal tempo siglato da Giovanardi con la stessa vettura, tre settimane prima, e ha potuto constatare che la 155 della Nordauto vanta sicuramente una struttura telaistica più rigida e un motore "molto potente". Al test era presente anche Claudio Chierici, fra i responsabili della Fiat Auto Corse per la quale è ormai quasi certo che Modena il prossimo anno correrà nel campionato italiano. Restano invece ancora molti interrogativi sull'Alfa 156, cavallo di battaglia della Fiat Auto Corse per il '98: la sua progettazione sembra infatti essere in ritardo.

Nasce il challenge Sport Europa-Usa

La Professional SportsCar Racing (ex Imsa), ha deciso di promuovere un Euro-American World Sport Car Challenge '97-'98 per i prototipi. Ne faranno parte le gare SportsCar di Sebring (18 ottobre) e Laguna Seca (26 ottobre) di quest'anno e le 24 Ore di Daytona e 12 di Sebring a inizio '98; in Europa il Challenge proseguirà con la 1000 Km di Monza del 29 marzo, una gara a Donington in luglio e

due successive da definire. Per quanto riguarda Monza, non è stato ancora sottoscritto l'accordo ma gli organizzatori italiani hanno confermato la disponibilità e hanno inviato una lettera ai potenziali concorrenti

specificando che saranno ammessi prototipi Aco-Le Mans, Wsc e Cn e vetture Gt1 e Gt2. Sono già pervenute diverse adesioni. Al Challenge saranno ammessi anche prototipi con motori turbo che però non prenderanno

punti per il campionato americano SportsCar. Resta invece da chiarire che impegnò la SportsCar intende sostenere per portare i prototipi americani in Europa. Infine, una importante novità per la 24 Ore di Daytona '98: come a Le Mans, saranno effettuate le prequalifiche, in occasione dei pre-test a gennaio, per selezionare i primi 60 partecipanti; alla gara ne saranno ammessi 80.





A Marzaglia contro la distrofia

Un'organizzazione di Ferrari, lo spettacolo delle Freccie Tricolori, le acrobazie di aerei e aeromodelli, lanci di paracadutisti, all'aeroporto di Marzaglia (Mo), il 14 settembre, saranno le attrazioni della manifestazione di solidarietà per la lotta contro distrofia muscolare. L'iniziativa è promossa dal Ferrari Club Modena e inizia alle 9,30. Per informazioni telefonare allo 059/389090.



Morroggh continua a metter alla prova giovani da lanciare in F.3 F. Molto positivo è stato il recente test a Magione del 21enne Giorgio Sanna, sopra, che disputerà le prossime gare di Imola e Misano

MENTRE SI PROFILA UN COINVOLGIMENTO VW NEL SUPERT

Audi avanti tutta

In occasione della prova del Btcc a Knockhill, in Scozia, Wolfgang Ullrich, capo di Audi Sport, ha precisato che anche nel '98 la Casa di Ingolstadt sarà della partita nelle corse SuperTurismo, nonostante dovrà rinunciare alla A4 in versione a trazione integrale. «Penso che l'anno prossimo saremo ancora qui - ha detto Ullrich, a destra, riferendosi al Btcc - La nostra intenzione è di sviluppare la A4 a trazione anteriore. Tuttavia, come è nostra abitudine, non ratifichiamo ufficialmente i progetti fino a quando la stagione non sarà conclusa». L'affermazione del dirigente tedesco, però, non chiarisce quale sarà nel medio periodo il futuro Audi nella specialità. Un'indiscrezione dalla Germania suggerisce l'ipotesi che, fra un paio d'anni, il programma SuperTurismo potrebbe essere assegnato al reparto corse Volkswagen il quale, attraverso un'operazione di sinergie del gruppo automobilistico Vw-Audi, e sotto la direzione tecnica dell'ingegnere Karl-Heinz Goldstein, realizzerebbe una Passat sfruttando molti particolari meccanici della A4. L'intera iniziativa è però vincolata alle decisioni riguardo il regolamento futuro della categoria SuperTurismo, che la Federazione internazionale intende rivoluzionare introducendo quello che al momento è conosciuto come «progetto Gruppo N Plus». Intanto, in attesa della conferma dell'impegno nel '98, Frank Biela, pilota di punta Audi nel Btcc e vincitore del titolo britannico '96, ha manifestato il desiderio di rientrare, l'anno prossimo, nel campionato di Germania. Il suo posto, in Gran Bretagna, potrebbe essere rilevato da Emanuele Pirro.



COLOMBO

Regole Turismo: è caos

In una recente riunione del Gruppo Tecnico della Fia, a Londra, i rappresentanti delle Case impegnate nel Turismo non si sono trovati d'accordo su alcune modifiche al regolamento che sarà introdotto fra due anni. I costruttori tedeschi pretendono che sia liberalizzata l'altezza da terra delle vetture, alla quale sono invece contrari gli altri. La questione è controversa e la soluzione appare difficile.

Non perdetevi il finale di Zanardi

Mancano tre gare alla conclusione del campionato di F.Cart e quella finale, a Fontana (28 settembre), si preannuncia entusiasmante, con Alessandro Zanardi in lotta per il titolo. È un'occasione da non perdere per vedere Alex in azione. Ed è un'occasione che può essere ancora presa al volo con i viaggi "tutto compreso" a prezzi molto accessibili organizzati dalla Travel Nadire e da Mauro Casadei. Per informazioni, rivolgersi al numero 0335/6021512 o mandare un fax al 0541/954429-953670

▼ **URBINELLI.** L'ingegnere Urbinelli ha lasciato il team Lotus Gbf, finora impegnato nel campionato Gt Fia, ed è passato all'Audi Sport Italia di Emilio Radaelli come direttore tecnico. L'Audi si è così assicurata un tecnico sicuramente di grande valore, che ha già lavorato in Ferrari come ingegnere di pista di Nigel Mansell e poi ha collaborato allo sviluppo della F50 per il campionato Gt Fia, mentre in Turismo ha lavorato nel '95 per il team di Schubel sulle Alfa 155 Dtm e Itc.

▼ **GENTLEMAN.** Non professionisti unitevi. Antonio Marino invita tutti i semplici appassionati possessori di formule a riunirsi per organizzare giornate in pista all'insegna del divertimento. Per informazioni, contattare Antonio Marino allo 0332/743494.

▼ **ANGELELLI.** Coinvolto suo malgrado nel temporaneo stop della scuderia tedesca Schubel, per la quale avrebbe dovuto correre nel campionato Gt Fia, Max Angelelli è alla ricerca di un volante per la parte finale della stagione.

▼ **JONES.** L'ex campione del mondo di F.1 Alan Jones potrebbe disputare la 1000 Km di Bathurst, in Australia il 5 ottobre, con una Renault Laguna, in coppia con Alain Menu.

Biasion tester Hyundai?

È probabile che Miki Biasion disputi il rally di Camberra, in Australia, con una Hyundai Coupé Kit. Il ralista italiano, attualmente impegnato nel Master Raid con un camion Iveco, dovrebbe svolgere anche alcuni test della coupé coreana, che ha debuttato, in allestimento Kit, in occasione del rally di Nuova Zelanda. La squadra Hyundai Australia, cui è stata demandata l'operazione Coupé Kit, ha intenzione di partecipare anche al Rac.

▼ **REPETTO.** La Repetto Motors ha acquistato 4 Lancer Evo4 che tra breve debutteranno in gara.

▼ **GRIOTTI.** Daniele Griotti sarà di scena al rally di Sanremo a bordo di una Subaru Impreza Wrx Gr. N di Bertino.

▼ **CUOIO.** Completamente modificato il percorso del 6. rally del Cuoi in programma dal 27 al 28 settembre. La gara scatterà da Santa Croce sull'Arno e si snoderà sulle colline pisane intorno a Casciana Terme. Per informazioni e iscrizioni telefonare allo 0572/76.70.00.

▼ **RAAB.** Chiuderanno il prossimo 3 settembre le iscrizioni al 10. Rally Alto Appennino Bolognese che scatterà da Castiglione dei Pepoli sabato 13 settembre. Per informazioni gli interessati possono contattare la Palazzina Sport allo 0534/91.106.

▼ **RALLY SHOW.** Si svolge il 31 agosto il 3. rally Show, la classica caccia al tesoro in auto. Ai vincitori sarà offerta l'iscrizione gratuita ai rally di Piancavallo e Aviano. Per iscrizioni telefonare allo 0434/65.18.88.

▼ **FIOCO ROSA.** Ha dovuto disertare due gare con il suo pilota «preferito» ma non importa. Daniele Ciocca dice che aver dovuto rinunciare a dividere l'abitacolo con Nick Bussen non è niente a confronto con l'arrivo di Cecilia. Al copilota livornese e a sua moglie, le congratulazioni della redazione di As.

ANCHE SE È GIÀ PRONTA LA MITSUBISHI LANCER EVO5

Toyota punta su Makinen

Con una mossa a sorpresa, il Toyota Team Europe ha proposto a Tommi Makinen un accordo di un anno con opzione per il successivo. Sulla questione, tuttavia, Andrew Cowan, capo di Mitsubishi RalliArt Europe, squadra della quale il finlandese da un paio di stagioni è la prima guida, ha negato che Makinen abbia già raggiunto un'intesa con un'altra organizzazione e ha precisato: «Stiamo ancora definendo i piani per il prossimo mondiale ma è mia intenzione continuare con Tommi, che rappresenta una parte determinante del team». Nei progetti del team manager scozzese c'è anche quello di riconfermare Richard Burns: l'inglese, però,

Mcklein



pare interessare alla Prodrive-Subaru, che sta cercando un giovane da alternare con Piero Liatti, nel campionato '98, sulla seconda impresa. Intanto, al quartier generale della Mitsubishi Motors, in Giappone, è già stata progettata la versione 5 della Lancer Evolution Gruppo A. La vettura, che sarà schierata molto probabilmente l'anno prossimo, ha una larghezza maggiore della attuale Evo4, al limite del regolamento tecnico World Rally Car. La scelta di realizzare un nuovo allestimento della berlina, siglata anche Carisma Gt, è stata presa considerando il grande successo commerciale delle precedenti versioni.

SPORTFOTO



Luise rientra al Vulture

Protagonista di un eccellente avvio di stagione ma poi costretto a stare alla finestra, Matteo Luise (nella foto sopra) scalpita in attesa di risalire al volante della Toyota Grifone ma saprà solo nei prossimi giorni il suo programma preciso per il finale di stagione. In vista c'è la partecipazione al rally del Vulture e al Targa Florio, mentre sicuramente non sarà a Sanremo. Se il team genovese non dovesse avere precise garanzie sulla peraltro già annunciata effettuazione della gara palermitana, Luise verrà con ogni probabilità schierato a fianco di Aghini: il che potrebbe indurre Fabrizio Tabaton a rinunciare alla suo ventilato ritorno al volante nella gara dello Stretto.

Messina senza Ford Wrc

Malgrado il periodo ferragostano sono iniziate le adesioni al rally di Messina, prova che potrebbe assegnare in anticipo il tricolore a Dallavilla. Fra le iscrizioni già pervenute o annunciate da segnalare quella di Guizzardi in coppia con Arnaldo Bernacchini e un tris di Mégane Husky (Longhi, Fontana e Peduzzi). Arrivata anche quella per Medeghini da parte della Art, ma non v'è traccia di quella attesa per Navarra: ulteriore segno che i rapporti fra team e pilota sono seriamente compromessi, tanto che si vociferava che il cesenate possa accasarsi altrove. L'iscrizione di Cunico non specifica con quale tipo di Escort sarà al via, ma sembra probabile un ulteriore rinvio (si dice al rally di Sanremo) del debutto della versione Wrc. Anche se su questo argomento le versioni sono discordanti.

Thiry al Motor Show

Cominciano le adesioni al Motor Show di fine anno. La prima è quella del belga Bruno Thiry che disporrà, sotto l'egida Jolly Club, della Escort Gr.A del Team Rossi, con cui ha già preso parte al rally di Madeira. Il rapporto fra il pilota belga e la scuderia milanese sembra farsi sempre più stretto: e vista la sua esperienza con le vetture due ruote motrici è inevitabile vederlo come uno dei più seri candidati al volante della Citroen Xsara Kit per il tricolore nel caso questo programma diventi realtà.



foto

Udine decide il 2 Litri

La spunterà la voglia matta di Pigi Deila di ribaltare i pronostici e rimandare al conclusivo rally di San Martino la decisione sul nome del campione '97 o si dovrà inchinare ad un Renato Travaglia non meno fremente di met-

tere la parola fine alla contesa ed in ansiosa attesa di conoscere, la settimana successiva, se sarà della partita a Sanremo con la 306 Maxi? O sarà finalmente la volta buona per Alex Fiorio e la sua Bmw 318 di andare ad occupare il gradino più alto del podio? Di certo ben difficilmente il nome del vincitore del 33. Rally Alpi Orientali non sarà uno di questi tre. E non perchè all'appello mancano quelli che sono stati finora il fior fiore della agguerrita truppa Clio (non ci saranno infatti nè Cantamessa nè

Ratiglia e Pozzi), visto che l'elenco iscritti propone al loro posto una lunga serie di stimolanti outsider che si aggiungono alle Clio dei rientranti Romeo Deila (chissà che a Pigi il gemello non risulti utile) e Felice Re. Da Dalla Pozza nuovamente

con la Nissan, a Giacomelli, Morandini e Venica con le Clio, al redivivo Giorgioni con la Escort Meteco-Jolly (sopra), al promettente Martinis con la Opel Astra. Semplicemente in ballo c'è il campionato

fra i due alfieri Peugeot e il futuro per il funambolico Florio. Per il campione in carica un successo equivale alla matematica certezza del titolo, per Deila la vittoria vorrebbe dire scavalcare in graduatoria il compagno e ribaltare la situazione dei pronostici per l'ultima gara. E per il trio meravigliosa del 2 litri stavolta c'è uno stimolo in più tutto particolare: misurarsi anche contro le 4x4 Gr.A. Infatti in coda alla gara partiranno una ventina di equipaggi in lizza per il campionato sloveno, fra questi il prioritario

FIA Jani Trcek con una Escort Cosworth Gr.A. La gara friulana ha comunque già emesso un verdetto ancor prima del via: con il forfait di Biasiotto è già diventato matematico il titolo Gr.N per Maselli e Arena con l'Astra di Barbolini.

Alpi Orientali al via

Questo il programma del 33. Rally delle Alpi Orientali, penultima prova del Campionato italiano 2 litri, che si disputerà sabato 30 agosto con partenza ed arrivo a Udine.

Partenza Udine ore	08,01
PS 1 - Masarolis (km 15,23)	08,50
PS 2 - Porzus (km 15,46)	09,27
Riordino S.Pietro al Natisone	10,29
PS 3 - Tribil (km 13,26)	11,39
PS 4 - Trivio (km 15,78)	12,11
Riordino S.Pietro al Natisone	12,46
PS 5 - Masarolis (km 15,23)	13,51
PS 6 - Porzus (km 15,46)	14,28
Riordino S.Pietro al Natisone	15,30
PS 7 - Tribil (km 13,26)	16,30
PS 8 - Trivio (km 15,78)	17,02
Riordino S.Pietro al Natisone	17,37
PS 9 - Masarolis (km 15,23)	18,29
Arrivo Udine	19,30

Le Sporting si sfidano in Grecia

Appuntamento all'Halkidiki in Grecia. Due tappe su sterrati scassamacchine e il coefficiente 20 per il campionato europeo. Riprende da Porto Carras dal 29 al 31 agosto con un percorso che si snoda nella penisola a sud est di Salonico, la campagna continentale del Trofeo Fiat Cinquecento Sporting. La gara, alla quale prenderanno parte anche gli italiani Pasquali (Ford Escort Cosworth di Nocentini) e Zenere (Subaru Impreza della

Procar), rappresenta una delle tappe più importanti nel cammino del leader della graduatoria Valtor Ballestrero (nella foto) alla conquista del titolo. Il pilota di Novi Ligure dopo la vittoria di Madeira dovrà guardarsi le spalle da una concorrenza

sempre più agguerrita. Questa, la classifica del monarca alla vigilia del rally greco: 1. Ballestrero punti 50; 2. Kiling 45; 3. Robert 43; 4. Van der Smeede 39; 5. De Barba 38; 6. Cols 37; 7. Corona 24; 8. Natzitsopanis 15; 9. Zehetmaier 14; 10. Benedict 12.



Mentre il tricolore 2 litri sbarca ad Udine senza la certezza di incoronare il campione '97, in casa Peugeot Popi Amati ha già cominciato a pensare al campionato del prossimo anno, per cui la Csa potrebbe proporre qualche sorpresa: ad iniziare dall'ammissione delle vetture kit car sino a 1600 cc. Una presenza temibile o no? «È indubbio che le kit car stanno vivendo un momento di grande rivalutazione, sull'onda delle prestazioni mostrate nel mondiale soprattutto dalla 306 Maxi sull'asfalto. Fatte le dovute proporzioni, quindi, le kit car 1600 potrebbero risultare temibili per le Gruppo A 2 litri attuali. La 106 Maxi, ad esempio, già sviluppa 200 CV con un peso di 880 kg: in termini di rapporto peso/potenza è già meglio di quello che offre l'attuale 306». Dunque vi potreste trovare nella condizione di dovere o poter cambiare macchina... «Sicuramente varrebbe la pena di valutare bene pro e contro, e il rapporto peso-potenza è solo un dato, ma tutt'altro che l'unico elemento importante. Senza considerare che la nuova gamma 306 propone una Gti che grazie alle novità in fatto di aspirazione e scarico non è solo più potente della S16 che fa da base alla nostra vettura, ma dovrebbe alzare di una ventina di cavalli la potenza massima e migliorarne notevolmente l'erogazione in versione Gruppo A, ferma restando una te-

laistica ben sperimentata. Insomma, è difficile pensare di abbandonare la via vecchia vincente e sicura per la via nuova». In più a parte la 106 non sono molte le kit 1.6... «In chiave italiana direi solo la cugina Saxo, seppure ne esistono altre come la Skoda». Ma come sarà la squadra Peugeot '98? «Tropo presto per dirlo: è l'autunno il periodo delle scelte. Le uniche cose certe sono la soddisfazione per i risultati conseguiti, e quindi la

buona predisposizione a prolungare l'impegno, e per chi li ha raccolti: è facile che la squadra vincente non si cambi». Ma c'è chi vorrebbe smembrarla per legge: porte chiuse a chi vince il campionato, magari con una buona dote per impegnarsi altrove. «Non credo sarebbe la strada giusta. Ho sempre pensato che un campione il titolo se lo deve conquistare sul campo contro gli avversari, possibilmente a cominciare dal campione

L'IPOTESI

COLOMBO



Ammettere le Kit car sino a 1600 cc nel tricolore riservato alle vetture fino a 2000 cc? Ecco che cosa ne pensa **Popi Amati** responsabile dei trofei Peugeot, Casa che da subito potrebbe disporre di un'arma vincente: la 106 che...

▲ **GIANNI COGNI**

precedente. Non è che eliminando Travaglia o Deila si nobilitino i Cantamessa o i Ratiglia, anzi. E comunque una squadra non può certo far correre i piloti scelti da altri: può fare scelte diverse, compresa quella di non correre affatto. Ci sono forse modi migliori per aiutare gli emergenti a dimostrare il loro valore. Senza contare che, francamente, non vedo come garantire al campione escluso un seguito di carriera altrove».

RALLY Finlandia al via

Nella corsa al titolo mondiale, a Mäkinen e a McRae si è adesso aggiunto anche Sainz, protagonista nelle ultime due gare di un formidabile recupero. I giochi sono ancora aperti e la sfida sui dossi finlandesi, con la quale comincia l'ultimo terzo di campionato, può rivelarsi la chiave di volta della stagione

▲ MAURIZIO RAVAGLIA

E adesso Carlos Sainz è nuovamente il personaggio più attraente del campionato del mondo. Non soltanto perché il fuoriclasse spagnolo è ancora l'unico pilota carismatico del rallismo internazionale, ma soprattutto per lo spettacolare balzo compiuto contro ogni pronostico

nella classifica del mondiale quando mancano 5 gare alla conclusione, Finlandia, Indonesia, Sanremo, Australia e Rac. Dato per spacciato nella corsa al titolo dopo il rally di Argentina, Sainz ha ripreso quota vincendo l'Acropolis e finendo secondo in Nuova Zelanda, ha ridotto lo svantaggio dal leader Tommi Mäkinen portandolo a 8 punti soltanto e scavalcato Colin McRae al secondo posto. I tre, il finnico della Mitsubishi, lo spagnolo della Ford e lo scozzese della Subaru, affrontano quindi il 1000 Laghi racchiusi in 10 punti, tanti quanti ne assegna una vittoria. Andasse tutto, al rally di Finlandia, come da quelle parti immaginano vada, il risultato della classifica del rallismo nordico sarebbe Mäkinen davanti a Kankkunen e a Sainz. Considerando, però, gli interessi in campionato, lo spagnolo finirebbe per precedere il compagno di squadra «Kkk». La classifica assolutamente fantastica è il prodotto delle quote che danno in Finlandia. «Jyväskylä Suurajot», la grande corsa di Jyväskylä, è uno dei pochi rally del mondiale sopravvissuti all'operazione di modernizzazione della specialità intrapresa dalla Federazione internazionale con la complicità delle squadre inglesi, perciò una competizione immutata nel tempo. Le velocissime prove speciali sterrate pericolosamente fiancheggiate da pini e betulle sono quelle di sempre; un ➔

**In 9 prove
6 successi
spartiti
fra 3 assi**

fotografie MCKLEIN



Con i successi in Portogallo, Spagna e Argentina, Mäkinen, a lato, è il primatista di vittorie nel mondiale dopo 9 gare, mentre McRae, sopra, è a quota 2 affermazioni: nelle ultime due corse è stato costretto al ritiro. Sainz, in alto, ha vinto invece soltanto all'Acropolis ma è secondo in campionato grazie ai piazzamenti



PASSAGGIO A



NORD



**C'era
una volta
il nome
1000 Laghi**

Non soltanto quella di quest'anno sarà l'edizione più corta del rally di Finlandia, con appena 380 chilometri di prove speciali, ma anche la prima in cui la gara nordica rinuncia, dopo 46 anni, alla leggendaria denominazione di 1000 Laghi. La storica sigla è stata sostituita da quella dello sponsor della manifestazione, il gruppo industriale finlandese Neste. A conquistare il successo nel '96 era stato Makinen, alla media di 117,050 kmh, ripetendo quindi il risultato delle due edizioni precedenti.

Il percorso

Venerdì 29 agosto

Prima tappa, km 270 con 4 prove speciali pari a km 70

Sabato 30 agosto

Seconda tappa, km 740 con 10 prove speciali pari a km 185

Domenica 31 agosto

Terza tappa (finale), km 545 con 8 prove speciali pari a km 125

Percorso totale: km 1555 con 22 prove speciali pari a km 380

Partenza e arrivo sono a Jyväskylä

Il campionato

Il 47esimo rally di Finlandia è valido quale decima prova del campionato Piloti e Costruttori. La gara è anche prova della Coppa Fia Piloti Gr. N e della Coppa Fia Marche 2 Litri. Ecco le classifiche provvisorie.

PILOTI - 1. Makinen punti 42; 2. Sainz 34; 3. McRae 32; 4. Eriksson 24; 5. Liatti 18; 6. Burns 12.

COSTRUTTORI - 1. Subaru punti 74; 2. Mitsubishi 56; 3. Ford 55.

GRUPPO N - 1. Trelles punti 81; 2. Stohl 22; 3. Santoni Hellier, Backlund 13.

MARCHE 2 LITRI - 1. Seat punti 51; 2. Peugeot 39, 3. Skoda 34; 4. Volkswagen 24; 5. Renault 16.

I principali iscritti

EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	GR.
Sainz-Moya	E-E	Ford Escort Wrc	A
Eriksson-Parmander	S-S	Subaru Impreza Wrc97	A
Makinen-Harjanne	FIN-FIN	Mitsubishi Lancer Evo4	A
Kankkunen-Repo	FIN-FIN	Ford Escort Wrc	A
McRae-Crist	GB-GB	Subaru Impreza Wrc97	A
Nittel-Thorner	D-S	Mitsubishi Lancer Evo3	A
Auriol-Ciraudet	F-F	Toyota Corolla Wrc	A
Gronholm-Rautiainen	FIN-FIN	Toyota Corolla Wrc	A
Medeghini-Capoferri	I-I	Subaru Impreza Wrc	A
Rovanpera-Silander	FIN-FIN	Seat Ibiza Evo2	A
Trelles-Del Buono	ROU-RA	Mitsubishi Lancer Evo4	N
Gomez-Marti	E-E	Seat Ibiza Evo2	A
Kytölehto-Kapanen	FIN-FIN	Ford Escort Wrc	A
Lindholm-Hantunen	FIN-FIN	Ford Escort Wrc	A
Loix-Smeets	B-B	Toyota Celica 4Wd	A
Gardemeister-Lukander	FIN-FIN	Nissan Sunny Cti	A
Sufan-Christie	RA-RA	Toyota Celica 4Wd	A
Sibera-Cross	CZ-CZ	Skoda Octavia Kit	A
Triner-Huilka	CZ-CZ	Skoda Octavia Kit	A
Jansson-Svensson	S-S	Toyota Celica 4Wd	A
Puhakka-Zerola	FIN-FIN	Mitsubishi Lancer Evo3	N
Sperrer-Carlsson	A-S	Renault Mégane Maxi	A
Higgins-Mills	GB-GB	Nissan Micra Kit	A

In giallo sono indicati gli equipaggi designati dalle Case per il punteggio del campionato Costruttori. La Toyota non partecipa alla spartizione del punteggio del campionato Costruttori ma, classificandosi nei primi 6, potrà sottrarre punti a Ford, Subaru e Mitsubishi.

➔ carosello mozzafiato per gente esperta e audace. Insomma, una sfida per pochi. È scontato che in cima alla lista dei pretendenti alla vittoria compaia Makinen, primo nelle tre edizioni precedenti, quindi Kankkunen e Sainz, che nel '90, con una storica vittoria, infranse la leggenda del 1000 Laghi vietato a chi non fosse finlandese o svedese. Avesse una vettura già messa a punto, nell'elenco figurerebbe anche Didier Auriol, un altro che sui dossi della Finlandia meridionale ha spesso entusiasmato. Il francese ex campione del mondo, tuttavia, avrà a che fare con la debuttante Toyota Corolla Wrc. Dell'élite non fa parte McRae, nonostante il suo datore di lavoro David Richards sostenga che «Non c'è alcuna ragione perché Colin non possa ripetere quanto Sainz e Auriol hanno fatto in passato, cioè vincere». Le spedizioni dello scozzese in Finlandia sono quasi sempre risultate un disastro; l'anno scorso, addirittura, finì kappad contro gli alberi dopo 5 crono soltanto. Anche

l'altro della Prodrive-Subaru, Kenneth Eriksson, non pare tra quelli quotati per il successo finale: al 1000 Laghi le prestazioni dello svedese, vincitore in Nuova Zelanda ai primi di agosto, non sono mai state da assoluto.

PROGRESSI FORD

I risultati di Sainz e di Kankkunen in Grecia e in Nuova Zelanda sono l'effetto della classe dei piloti e delle circostanze, e non della reale competitività della Escort Wrc. All'Acropolis, l'uno-due della Ford era stato in parte agevolato dal ritiro di entrambe le Subaru e dagli errori, misti a inconvenienti meccanici, commessi da Makinen. Anche nella traversata in Oceania Sainz e Kankkunen hanno potuto sfruttare i guai altrui; l'uscita di strada di Makinen e lo stop di McRae, causato dalla rottura del motore. Ma il finlandese e lo scozzese, dopo i primi 3 crono, avevano già un vantaggio di oltre 40" sullo spagnolo. Va tuttavia considerato che, in Nuova Zelanda, la corsa di

Sainz è stata compromessa, quando la vittoria pareva ormai acquisita, dall'urto contro un montone, accaduto mentre la Escort del madrilenno stava viaggiando a una velocità di 180 chilometri orari, come è risultato dai dati registrati dal computer di bordo. Rispetto a inizio stagione, comunque, la Escort è migliorata parecchio. Il merito è indiscutibilmente di Sainz, grande maestro nella difficile arte di sviluppare una macchina da rally. In Nuova Zelanda è stato utilizzato il nuovo cambio sequenziale, più rapido e più robusto del precedente a comando tradizionale, mentre al 1000 Laghi saranno impiegate le sospensioni modificate nella geometria e differenziali di nuovo tipo. Il motore, invece, continua a fornire prestazioni scadenti; nonostante alcuni interventi, la potenza è ancora insufficiente. Sfumato, quando pareva cosa già fatta, l'accordo con la Cosworth per la realizzazione di una versione aggiornata del propulsore della Escort Wrc, la squadra M-Sport Ford sta cercando di coinvolgere l'organizzazione Tom Walkinshaw Racing, il maggiore produttore inglese di tecnologia per vetture da competizione. Alla Twr sarà dunque commissionato il progetto del motore evoluzione il quale, però, è destinato alla prossima stagione.

EQUILIBRIO SUBARU

In Nuova Zelanda, come era già accaduto in Portogallo, il ritiro di McRae è stato provocato dalla rottura della cinghia di distribuzione del motore. Con una differenza: mentre a mettere fuori gioco entrambe le Impreza Wrc di Eriksson e di McRae in Portogallo era stato una partita difettosa di materiale, in Oceania si è trattato di un normale cedimento. La Prodrive è, tra le squadre di punta, quella che ha effettuato più collaudi in Finlandia. I tecnici inglesi hanno concentrato l'attenzione sul bilanciamento della vettura, il cui comportamento, in diverse occasioni, è stato definito «impreciso» dagli stessi piloti.

MITSUBISHI CONTROLLA

Lo spettacolare duplice capotamento in Nuova Zelanda non ha affatto pregiudicato la leadership di Makinen. Il quale è ancora il favorito nella corsa al titolo mentre la Lancer Evo4 mantiene lo status di migliore vettura del campionato. Già in giugno, la Mitsubishi aveva completato un migliaio di chilometri di collaudi in Finlandia, in preparazione del 1000 Laghi, con Makinen ma soprattutto col tester Lampi. Inoltre, la scelta della «Mitsu» di disputare il campionato '97 con un modello aggiornato della già competitiva Lancer Evo3, invece di sfruttare completamente il regolamento World Rally Car, sta rivelandosi un vantaggio. Ciò ha permesso ai tecnici della RalliArt Europe di dedicarsi con maggiore attenzione alla messa a punto specifica per le singole gare.



Gli occhi sulla Toyota

Il luogo non è certamente il più indicato per un esordio. Eppure, il velocissimo percorso del 1000 Laghi, che esalta la prestazione pura, è stato scelto dalla Toyota per la prima uscita nel mondiale della nuova Corolla World Rally Car. L'avvenimento decreta dunque il rientro in grande stile del Toyota Team Europe nei rally di più alto livello. In realtà, la vettura ha già affrontato una gara minore, il mini rally Mantta, in Finlandia ai primi di agosto, col locale Gronholm: ha concluso terzo tra inconvenienti niente affatto secondari al sistema elettronico dei differenziali, che l'hanno costretto a disputare 2 dei 6 crono con la trazione posteriore, e al motore. Fino a dove potranno spingersi Didier Auriol, che sugli sterrati finlandesi ritorna dopo due anni, e Marcus Gronholm con la Corolla è una delle scommesse della grande corsa di Jyväskylä. Le prestazioni, inevitabilmente, finiranno per indicare il potenziale della vettura, sulla quale il colosso giapponese ha investito come mai prima. ■

Nino Fornaca non c'è più

Era giusto vent'anni fa. A Torino gli anni di piombo pesavano più che altrove. Nei ristoranti si entrava solo se conosciuti, al cinema non si vedeva più nessuno all'ultimo spettacolo, chi aveva un'auto bella la teneva ferma in garage e andava in giro con una utilitaria, meglio se scalcinata. Ma la città era ugualmente viva, i rally addirittura esplodevano di entusiasmo. Sulla Panoramica tutte le notti era una sfida da spellarsi le mani e il loggione non mancava mai.

Il cuore pulsava in una trattoria di Valle Ceppi dove si consumavano in egual misura pane e rally. Un tempio di questo sport come il bar Aurum a Piacenza o il ristorante di Dall'Ava a San Romolo. Marcello Delfini, Renato Meiohas, Giorgio Leonetti, la Lella Zappia e Fabrizia Pons, Tony Carello, Aldo Riva e Luciano Zuccarello. Un ambiente irripetibile con un maestro di cerimonia senza uguali: Nino Fornaca.

Troppo grosso per mettersi al volante, troppo amicone per sfidare qualcuno, troppo bravo nel fare da collante per un gruppo che si divertiva alle spalle del ralismo ufficiale, quello che abitava si a Torino, in Corso Marche o in Borgo San Paolo, ma era tutta un'altra cosa, con tutti quegli assi a tener alto il nome di Fiat e Lancia, ma così lontani dai praticanti e dalla base.

Da almeno quindici anni quell'ambiente si è sfumato, e dalla notte di ferragosto Nino Fornaca non c'è più. Colpa di un'ischemia o di qualche cosa di simile che l'ha rubato ai rally, al suo mondo.

Era popolarissimo e apparentemente senza un vero perché. Non era stato un grande pilota, né un direttore sportivo, né un team manager o anche solo un munifico sponsor. Dalla sua non si era nemmeno giocato la misera carta dello scribacchino e nell'ambiente si era sempre proposto in punta di piedi. Però adorava i rally e chi nei rally ci viveva lo capiva e apprezzava.

Era Nino per tutti, anche per quei campioni del mondo scandinavi che faticavano a legare due parole di italiano. Nino era facile da pronunciare e con lui era piacevole coabitare anche senza necessità di farlo.

La sua passione era sbocciata negli anni '70 e non aveva mai avuto cedimenti. Sapeva tutto di tutti ed era diventato un punto di riferimento imprescin-

dibile. A lui praticanti grandi e piccoli confidavano sogni e confessavano delusioni. Aveva spalle larghe e parole buone. Forse si arrabbiava, ma non lo dava a intendere come spesso capita ai grassi, costretti chissà perché a essere sempre bonaccioni.

Negli anni gli ho visto occupare ruoli differenti e sempre più gratificanti. Per tanti di noi, però, rappresentava ancora il legame invisibile con un gruppo post-sessantottino che aveva preferito il controsterzo all'opposizione armata.

Da tempo quella generazione si è dispersa dietro ad altre passioni, a lavori differenti, a storie di vita quotidiana. Restava lui, ultimo e più genuino padladino a farci credere il contrario. Ogni volta che lo incontravo, e per colpa mia era sempre più di rado, mi proponeva di tornare "sul luogo del delitto", di richiamare tutti quelli di una volta per ricreare quell'atmosfera. Dicevo sempre di sì, illudendomi.

Adesso che non c'è più, che i rally hanno subito un colpo ben più duro dei tanti che pur hanno dovuto patire in questi anni per mani invidiose o semplicemente incompetenti, è finita anche l'illusione.

Carlo Cavicchi

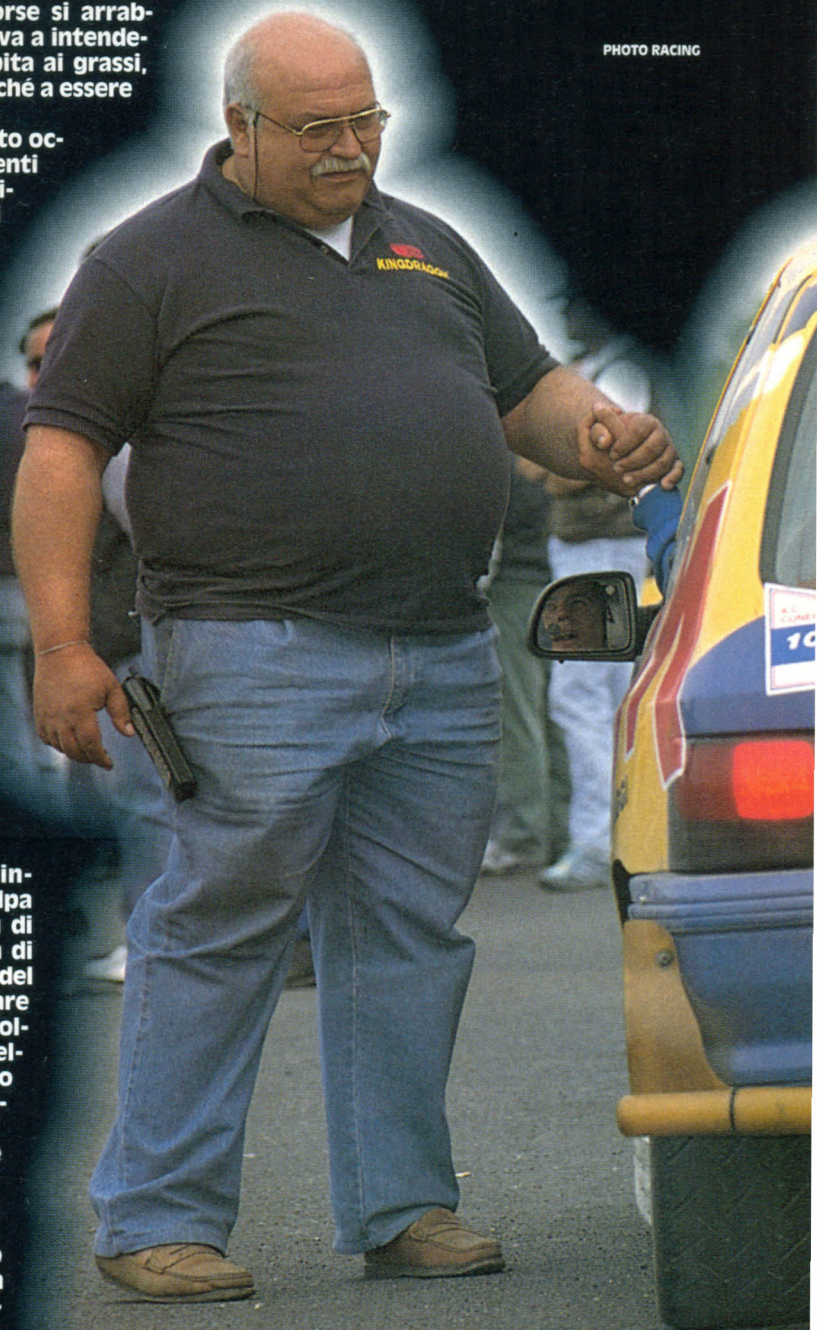


PHOTO RACING

LA PROVA Nuova Golf

Inossidabile



Più lunga e più larga, costruita con lamiere zincate garantite 12 anni contro la corrosione passante, la nuova creatura di casa Volkswagen assicura un confort superiore rispetto ai modelli precedenti. In Italia sarà disponibile con 6 differenti motorizzazioni

▲ DANIELE P.M. PELLEGRINI

P iù grande, più ricca, più Golf. Nessuno si attendeva una rivoluzione da un'automobile-fenomeno, arrivata alla quarta generazione dopo 23 anni di carriera e quasi 18 milioni di esemplari venduti, e così è stato. La nuova Golf è una puntuale e scrupolosa evoluzione dei modelli che l'hanno preceduta in tutti i sensi: nello stile, nel prestigio, nella qualità e, ovviamente, nelle dimensioni. La lunghezza totale è aumentata di circa 13 centimetri per arrivare agli attuali 4 metri e 15 e di altri 4 cm è cresciuta la larghezza passata da 169 a 173 cm; il passo è ora di 2 metri e 51. Una Golf

ivoluzionaria



Saranno ben nove le versioni a tre e cinque porte

Ben 9 le versioni della nuova Golf inizialmente disponibili sul nostro mercato. Il listino non è ancora definito, ma si prevede che la gamma dei prezzi sarà compresa dai circa 26 milioni, per la 1400 base, e i 43 milioni della Gti, con una differenza fra le versioni a 3 e a 5 porte di meno di 500.000 lire. Nei primi mesi del 1998 arriveranno anche le versioni con motore diesel aspirato da 68 cv, la 4x4 syncro e la 1800 con cambio automatico.

più comoda e spaziosa, in grado di infastidire anche le vetture di classe media dall'alto del suo prestigio e di una qualità che non lascia spazio a critiche, e addirittura una Golf più economica che attacca il mercato con un listino prezzi inferiore a quello della generazione precedente.

PROGETTAZIONE. Dopo la Passat anche questo modello è infatti figlio della nuova strategia del Gruppo Volkswagen che mira a uniformare la progettazione dei prodotti dei vari marchi in modo da realizzare, utilizzando parti comuni, delle consistenti economie di



scala. Nel caso della nuova Golf il pianale, i gruppi sospensioni e buona parte delle motorizzazioni sono quelli utilizzati sulla Audi A3, con la quale esiste quindi una stretta parentela (come nel caso della Passat e della Audi A4), che tuttavia non ha condizionato in alcun modo la personalità della nuova Golf, a partire dalla impostazione stilistica. La linea è assolutamente coerente con le tradizioni del modello e costituisce un'ulteriore tappa nell'evoluzione delle caratteristiche più tipiche, come il massiccio montante posteriore che è considerato fin dalla comparsa della prima versione un elemento carat-

Gruppo ottico multifunzionale

Il faro è sicuramente uno degli elementi caratterizzanti della nuova Golf, per motivi estetici, ma anche funzionali. Il gruppo ottico è costituito da un complesso monolitico nel quale sono integrate tutte le diverse funzioni che competono alla illuminazione frontale: fari, anabbaglianti, proiettori di profondità, antinebbia, luci di posizione e lampeggiatori. Tutti questi elementi sono inseriti in una parabola riflettente molto complessa, dotata di specchi, di lenti specifiche per ogni funzione e ricoperta da una "carenatura" completamente trasparente che lascia vedere al suo interno il complesso gioco di lampade e superfici. Il disegno è tale da migliorare l'efficienza dei proiettori e ampliare la zona illuminata dai fari principali.



AL VOLANTE LA VERSIONE GTI ABBINA CONFORT E PRESTAZIONI

Grinta silenziosa

Se anni addietro qualcuno avesse pensato a una Gti con motore turbo a cinque valvole per cilindro, sarebbe stato automatico immaginare una sportiva estrema, con prestazioni e "cattiveria" alla portata di pochi esagitati, complessa e lontana dal concetto di vettura di tutti i giorni, docile ed affidabile. Oggi questa Gti esiste e non fa davvero paura: è confortevole ed equipaggiata come una berlina di prestigio e si guida in relax come un'utilitaria. Intendiamoci, la Gti non è morta, niente affatto, ma ha compiuto un salto di classe che l'ha

portata a essere un'auto di alte prestazioni più vicina alle berline di prestigio che alle piccole sportive. Le caratteristiche del 1800 turbo (lo stesso delle Audi e della Vw Passat) sono tali da conciliare la grinta sportiva dei 150 cv a una elasticità buona per tutte le condizioni di traffico e per viaggiare allegramente anche senza tirare tutti i giri a disposizione. Questo ha permesso di adottare rapporti al cambio molto lunghi senza penalizzazioni nella prontezza di ripresa e con vantaggi per la silenziosità e i consumi; la lunghezza delle marce è di quelle

da misto velocissimo con un seconda da 120 km/h e una quarta che vede la lancetta del tachimetro passare la soglia dei 200 kmh

PRESTAZIONI. I dati ufficiali denunciano una velocità massima di 216 kmh, che si raggiungono più tranquillamente e con minor rumore rispetto alla precedente Gti 16v e, in generale, l'accelerazione è più fluida, tanto da "mascherare" un bel 8"8 da 0 a 100 kmh. Il comportamento è al di sopra di ogni sospetto per quel che riguarda sicurezza e affidabilità e all'altezza della

situazione anche quando si vogliono sfruttare al massimo le possibilità velocistiche: la caratteristica più evidente è la sostanziale stabilità ottenuta grazie al passo relativamente lungo (esattamente 2511 mm) e alla consistente gommatura su cerchi da 16 pollici, un servosterzo pronto e non troppo leggero fa il resto. Per gli appassionati della guida va osservato che il sottosterzo di base, tarato in funzione della sicurezza e della facilità di controllo alle alte velocità, non assume mai dimensioni tali da essere fastidioso e viene

terizzante della Golf. In generale il nuovo modello è più arrotondato, più slanciato nella parte anteriore e più "attaccato per terra" grazie alle carreggiate larghe e ai cerchi da 15 o 16 pollici. Si nota una particolarità nella parete posteriore dove il bordo inferiore del portellone è scavato rispetto allo scudo paraurti (come nella Passat Variant) non si tratta di un semplice fatto estetico, ma di un accorgimento per migliorare l'accessibilità al vano e

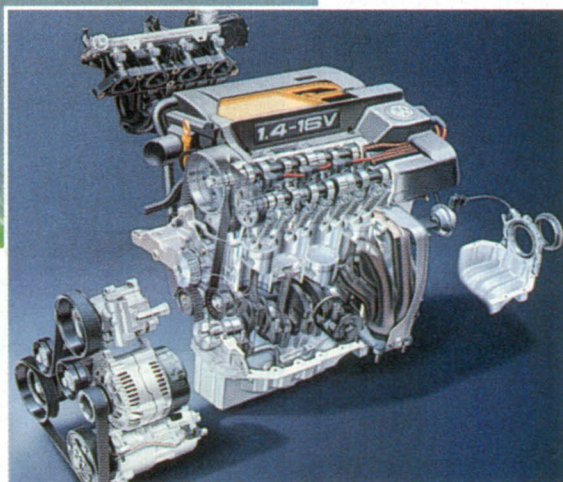
che, contemporaneamente, permette di limitare i danni al costoso portellone in caso di urti. Uno scrupolo per la praticità che trova la sua affermazione più clamorosa nell'adozione di lamiere zincate per tutta la carrozzeria che, in questo modo, protetta dalla ruggine il modo totale, beneficia di una garanzia record contro la corrosione passante, ben 12 anni. Il passo avanti di classe è evidente anche nell'equipaggiamento di serie che già dalle versioni base of-

fre di serie: servosterzo, poggiatesta anche posteriori, sedile posteriore sdoppiato, retrovisori riscaldati a regolazione elettrica, Abs, doppio airbag, il piantone del volante regola-





A sinistra le due versioni Gt della nuova Golf Vw. In "rosso" quella che utilizza il quattro cilindri benzina da 150 cv e, in "blu", la turbodiesel iniezione diretta da 110 cv. In basso si può vedere l'innovativo propulsore 1.4 litri, quattro valvole per cilindro, in grado di erogare 75 cv, che è previsto equipaggi il modello d'entrata della nuova serie



compensato dalla rapidità con la quale l'avantreno reagisce alle correzioni anche di piccola entità. D'altra parte è rimasta, seppure in misura ridotta, la possibilità di modificare l'assetto in curva utilizzando l'acceleratore. In caso di rapido rilascio si provoca una piccola deriva del retrotreno che facilita l'inserimento in traiettoria. I freni, che hanno pinze posteriori in alluminio e dischi maggiorati all'avantreno rispetto alle altre versioni, si fanno apprezzare per l'efficacia della decelerazione ma anche per la sensibilità del pedale.

CURIOSITÀ. Un'ultima osservazione riguarda il "posto di pilotaggio" che ha cose ottime, come la posizione di guida e la completa regolabilità di sedile e volante, cose

curiose, come la colorazione blu e rossa della strumentazione, e cose sgradevoli, come lo scivoloso pomolo del cambio in legno lucido, che contrasta con la "presa" che si esercita sulla corona del volante rivestita in pelle. ■

216 KM/H SUL VELLUTO

Motore: anteriore, trasversale; cilindrata 1781 cc; alesaggio x corsa: 81 x 86,4; rapporto di compressione 9,5; alimentazione a iniezione multipoint e turbocompressore; potenza massima 150 cv a 5700; potenza specifica 84,2 cv/litro; coppia massima 21,4 kgm a 4600 giri.

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

Autotelaio: sospensione anteriore a ruote indipendenti, gambe elastiche McPherson e molle elicoidali; sospensione posteriore con asse a bracci compositi, bracci longitudinali e molle elicoidali; freni a disco sulle quattro ruote anteriormente ventilati Abs e Ebv; sterzo con servoassistenza a

cremagliera; cerchi 6 x 16"; pneumatici 205/55 R16.

Dimensioni e peso: lunghezza 4149 mm; larghezza 1735 mm; altezza 1439 mm; carreggiata anteriore 1513 mm; carreggiata posteriore 1494 mm; peso 1270 kg.

Prestazioni e consumo: velocità massima 216 km/h; accelerazione da 0 a 100 km/h in 8"5; consumo a 120 km/h 12,8 km/litro.



bile, sia in altezza sia in distanza. Oltre all'allestimento base sono previste le versioni Comfortline, Highline e Gti, che si caratterizzano per i rivestimenti e una dotazione più ricca e personalizzata che si arricchisce ulteriormente con optional come il tetto apribile e il sistema di navigazione.

MOTORI. La gamma "italiana" prevede in totale sei motorizzazioni, quattro a benzina e due turbodiesel: il 1600

da 101 cv e il 1800 a cinque valvole per cilindro (125 cv o turbo da 150 cv), come i 1900 turbodiesel a iniezione diretta da 90 e 110 cv, sono quelli noti utilizzati fra l'altro sulla Audi A3; è invece completamente nuovo il 1400 a quattro valvole per cilindro da 75 cv. Questo quattro cilindri è imparentato con il 16 valvole della Polo e rappresenta la nuova generazione di piccoli plurivalvole del

Gruppo Vw: è interamente in lega leggera e ha un sistema di distribuzione bialbero con punterie a rulli per ridurre le perdite per attriti meccanici, rispetto al motore precedente di pari cilindrata ha un consumo inferiore del 12%. ■

Trofeo Senior a Sarno il 12 ottobre

In concomitanza con la terza e ultima prova del campionato italiano della 125 (10-12 ottobre), la pista Ayrton Senna ospiterà anche il Trofeo Mg zona sud della 125 Senior. La manifestazione della pista salernitana sarà intitolata alla memoria di Giancarlo Paggiuca, lo sfortunato kartista che ha recentemente perso la vita in un incidente di gara.

▼ **CUNEO.** Il Karting Club Cuneo sta allestendo due gare club su circuiti cittadini per l'inizio di settembre. Il 7 si correrà a Peveragno e il 14 a Saluzzo. Il club piemontese per la gara del 7 settembre è riuscito a organizzare una seduta di prove sabato 6, così da consentire anche ai piloti che non sono della zona di prendere familiarità con il tracciato.

▼ **S.PANCRAZIO.** Per ragioni burocratiche, l'Ayrton Senna Karting Club ha deciso di spostare la gara del 7 settembre dal Forum di Asago al kartodromo di S.Pancrazio, a Parma. Per ulteriori informazioni si può chiamare il 0338/6973501.

▼ **WINNER IN USA.** L'1 e il 2 novembre alcuni piloti del Karting Club Winner saranno in California per una gara internazionale a El Cajon. Si tratta di un gemellaggio tra il karting club Winner e il Los Angeles.

▼ **ERRE EMME.** Il 4 luglio scorso è stato costituito l'Erre Emme Karting Group di Imperia, con sede in Piazza Dante 11/1, Tel. 0183/291658, Fax. 0183/275596. Il presidente di questa nuova società sportiva è Giorgio Calvi e il vicepresidente è Franco Rossi. Fra gli obiettivi dell'Erre Emme Karting Group vi sono l'organizzazione di manifestazioni e gare su circuiti cittadini, la realizzazione di un impianto permanente omologato e l'iscrizione di almeno una gara a calendario internazionale.

IL 31 AGOSTO A UGENTO ITALIANA PIÙ DELLA METÀ DEGLI ISCRITTI

F.C: azzurri favoriti nel mondiale di casa



PATERLINI

Il mondiale della F.C '97, in programma a Ugento il 31 agosto, passerà sicuramente alla storia come la prova iridata salvata dai piloti italiani. Scorrendo l'elenco degli iscritti balza infatti subito all'occhio come su 46 piloti ben 27 siano italiani. Dunque, senza gli azzurri il mondiale della 125 avrebbe inequivocabilmente dimostrato lo stato di difficoltà in cui si dibatte, evidenziato appunto da una partecipazione tanto ridotta. Da segnalare è poi la presenza di Olivier Tichy, l'austriaco che è pure impegnato nel campionato internazionale di F.3000, che a Ugento sarà alla guida di un Eks motorizzato Hrt. Quanto ai favori del pronostico, bisogna dire che Beggio, campione europeo in carica, e Piccini, giunto secondo nella serie continentale, vantano ottime chance. Come al solito, i centisti continueranno a frequentare le posizioni di vertice, anche per la sempre più evidente rarefazione degli specialisti puri della 125.

Tra i centisti troviamo nomi come quelli di Manetti, Pantano, Belicchi, Rossi, Foré, Gianniberti, Maggio, Orsini, Misljevic, Sisley, Degoutte. L'onore degli specialisti della 125 sarà difeso dal già citato Piccini oltre che da Bienacki, Gustafsson, Bakos e Gabrielsson, in gara con l'Energy, la struttura di Bussel e Targget, al debutto nel mondiale 125.

MOTORI. Il mondiale di Ugento proporrà comunque un'interessante sfida tecnica sul fronte dei propulsori. Dopo anni che il panorama era rimasto praticamente in mano a Pavesi e Tm, ora la situazione si sta movimentando parecchio, anche in vista dell'omologazione dei motori per il prossimo triennio. La Vortex, affacciatasi sulla scena

tre anni fa con i propulsori per la 100, ora entra in lizza anche nella 125. La Casa di Pavia al mondiale di Ugento sarà presente in grande stile: i top driver della Tony Misljevic, Foré e Maggio impiegheranno infatti i motori Vortex. Desta ugualmente sensazione il passaggio di un pilota di vertice come Manetti, autentico portabandiera della Crg, al neonato Crs, il motore realizzato da Moeller e Frattesi; una mossa che dà la misura di quanto la nuova Casa possa essere vicina alla Crg. A proposito dei piloti Crg, va aggiunto che Danilo Rossi, dopo avere usato i motori Cassani, per l'occasione userà i Tm. L'onore di questi ultimi propulsori sarà come al solito difeso da Beggio e Piccini, giunti nell'ordine nel campionato europeo. Per quel che riguarda la Pavesi, va annotato che tra i top-driver oltre a Pantano anche Gianniberti impiegherà i propulsori reggiani.



**Telai 100/125
Scocche
Ricambistica
Abbig. tecnico**

**TELA DI NUOVA CONCEZIONE
OMOLOGATI C.I.K. 1997/1999**

Vanity Fair s.r.l.
Via Piemonte, 2/4
20090 Opera (MI)
Tel. 02/57.600.389 fax 57.603.346

PISTA VAL VIBRATA

S. Egidio alla Vibrata (Te),
10 agosto 1997

1. prova del 6. Trofeo Negretti

Classe 50 Babykart: 1. Todisco (Comer) 5 giri in 6'00"54, media 52,42 kmh; 2. Neri (Top) a 6"81; 3. Buccioni (Top K) a 48"78; 4. Compagnoni (Comer) a 55"13; 5. Berti (Comer) a 1 giro.

Classe 60 Minikart: 1. Antonucci (Toni) 9 giri in 9'06"36, media 62,26 kmh; 2. Catapano (Tony) a 0"07; 3. De Lauro (Willy) a 0"25; 4. Cappellani (Top) a 1"71; 5. Longo (Toni) a 1"79.

Classe 100 Ic-A: 1. Maritan (Cpr) 20 giri in 15'29"37, media 81,34 kmh; 2. Bianchi (Dap) a 3"44; 3. Spinozzi (Toni) a 3"96; 4. Marini (Tecno) a 4"04; 5. Cardinale (Tecno) a 4"50.

Classe 100 Ic-A Junior: 1. Lupo (Crg) 20 giri in 15'50"37, media 79,54 kmh; 2. Petroselli (Crg) a 4"40; 3. Pizzuti (Van K) a 14"96; 4. Pacitto (Gold) a 15"04; 5. Nolè (Crg) a 15"28.

Classe 100 F.A.: 1. Brugnoli (Mari) 20 giri in 15'33"39, media 80,99 kmh; 2. Bobbi (Gpr) a 3"65; 3. Antonelli (Gpr) 3"79; 4. Forlini (Gpr) a 4"81; 5. Alessandrini (Toni) a 6"16.

Classe 125 Nazionale: 1. Benedetti (Toni) 20 giri in 14'55"55, media 84,41 kmh; 2. Bellini (Birel) a 0"07; 3. Fattenotte (Van K) a 0"31; 4. Moretti (Birel) a 0"58; 5. Cinaglia (Crg) a 0"78.

Classe 125 F.C.: 1. Cesetti (Gold), 20 giri in 14'28"085, media 87,08 kmh; 2. Fortunato (Toni) a 2"93; 3. Costantini (Toni) a 3"28; 4. Magnani (Birel) a 4"02; 5. Iacocagni (Gold) a 4"78.

Classe 100 Senior: 1. Montanaro (Gold) 19 giri in 15'50"82, media 75,53 kmh; 2. Perfetti (Nannik) a 4 giri.

Classe 125 Senior: 1. Loddo (Crg) 20 in 15'05"50, media 83,49 kmh; 2. Profico (Toni) a 0"06; 3. Tramannoni (Toni) a 6"01; 4. Di Cecco (Top) a 6"31; 5. De Carlonis (Crg) a 14"84.

CIRCUITO MAJANO

Majano (Ud), 9 agosto 1997

Classe 60 Minikart: 1. Lazzari (Tony) 12 giri in 7'06"55, media 64,81 kmh; 3. Cester (Pcr) a

ANGIOLELLA



3"99; 3. Perin (Pcr) a 6"79; 4. Duo (Tibi) a 7"15; 5. Prosliner (Hbi) a 7"45.

Classe 100 Junior: 1. Munari (Birel) 20 giri in 10'00"98, media 76,67 kmh; 2. Andreatta (Pcr) a 2"15; 3. Aggio (Top) a 3"38; 4. Boz (Birel) a 3"98; 5. Mazzarolo (Rakama) a 6"59.

Classe 100 Ic-A: 1. Forte (Birel) 20 giri in 9'47"96, media 78,37 kmh; 2. De Bastiani (Birel) a 0"28; 3. Pignata (Crg) a 0"75; 4. Plovesana (Birel) a 5"48; 5. Amadio (Birel) a 5"82.

Classe 10 F.A.: 1. Rinaldo (Crg) 20 giri in 9'49"88, media 78,11 kmh; 2. Pillot (Birel) a 4"22; 3. Devetak (Mba) a 5"85; 4. Bizzot-



ANGIOLELLA

In apertura l'immagine di una sfida della classe 125 sulla pista di Ugento. L'impianto pugliese si appresta ospitare una battaglia iridata palpitante. In alto a destra, Lazzari vincitore fra i mini kart a Majano; sopra, Brugnoli e sotto, Lupo; i due a Val Vibrata si sono imposti rispettivamente in classe 100 FA e 100 Junior



BIONDO

to (Pcr) a 6"20; 5. Miobertolo (Crg) a 7"22.

Classe 100 Nazionale: 1. Ma-

man (Tony) 20 giri in 9'49"77, media 78,13 kmh; 2. Poernbacher (Prc) a 1"73; 3. Campostrini (Pcr) a 3"60; 4. Belletti (First) a 3"91; 5. Gatto (Pcr) a 13"05.

Classe 125 F.C.: 1. Griggio (Brm) 20 giri in 9'33"46, media 80,7 kmh; 2. Zarpellon (Gold) a 15"59; 3. Macuz (Tony) a 16"14; 4. Bottura (Tony) a 18"38; 5. Gigante (Crg) a 26"89.

Classe 100 Senior: 1. Pilotto (Pcr) 20 giri in 10'08"25, media 75,75 kmh; 2. Masenadoner (Birel) a 0"19; 3. Crestan (Prk) a 3"62; 4. Bosi (Pcr) a 13"44; 5. Furlan (Pcr) a 16"05.

Classe 125 Senior: 1. Lepore (Birel) 20 giri in 10'05"29, media 76"12 kmh; 2. Venturini (Tony) a 0"72; 3. Cima (Brm) a 2"01; 4. Canevarolo (Tony) a 2"40; 5. Marion (Pcr) a 3"24.

PISTA RIOVEGGIO

Rioveggio (Bo), 15 agosto 1997

1. prova del Trofeo Alto Appennino

Classe 60 Minikart: 1. Benigozzi (Tibi) 14 giri in 11'24"02; 2. Manzoni (Tibi) 11'29"00; 3. Bellometti (Tibi) 11'29"31; 4. Leoni (Comer) 11'29"67; 5. Fantini (Comer) 11'30"54.

Classe 100 Junior: 1. Benedetti (Mba) 24 giri in 16'11"33; 2. Cantoni (Gp) 16'13"74; 3. Nitto (Mba) 16'21"08; 4. Mariotti (Crg) 16'22"26; 5. Cressoni (Tibi) 16'36"88.

Classe 100 Nazionale: 1. Fanton (Npk) 24 giri in 15'24"81; 2. Piccinelli (Gpr) 15'26"54; 3. Vannini (Mba) 15'36"98; 4. Zanelli (Crg) 15'38"25; 5. Sibani (Crg) 15'40"50.

Classe 100 F.A.: 1. Galbusera (Tibi) 24 giri in 15'58"54; 2. Rossi (Crg) 16'01"92; 3. Lamburghi (Mrc) 16'12"21.

Classe 125 F.C.: 1. Ruschioni (Crg) 24 giri in 15'25"54; 2. Venturi (Tony) 15'25"76; 3. Dall'Olio (Red Baron) 15'26"00; 4. Soli (Npk) 15'44"88; 5. Soprani (Crg) 15'49"34.

Classe 100 Intercont. A: 1. Bertozzi (Crg) 24 giri in 15'41"51; 2. Barbi (Brm) 15'45"31; 3. Iscra (Birel) 15'45"78; 4. Giusti (Allkart) 15'48"47; 5. Bindi (Mba) 15'59"57.

Classe 125 Senior: 1. Grazioli (Crg) 24 giri in 15'59"92; 2. Pizzamiglio (Crg) 16'08"64; 3. Benedetti (Crg) 16'13"13; 4. Canevarolo (Tony) 16'13"30; 5. Baldi (Crg) 16'13"57.

Il calendario

31 AGOSTO

- **Pista Le Querce**
Avendita di Cascia (Pg)
1. Trofeo Le Querce, 2. prova 50, 60, 100, 125, Senior
- **Kartodromo del Sole**
Nicosia (En)
2. Trofeo Città di Nicosia 60, 100, 125, Senior
- **Pista Verde**
Caselle d'Altivole (Tv)
50, 60, 100, 125, Senior
- **Pista Salentina**
Ugento (Le)
Camp. mondiale e europeo Ck/Fia
- **Pista Atina**
Atina (Fr)
60, 100, 125, Senior

Rioveggio (Bo), 17 agosto 1997

2. prova del Trofeo Alto Appennino

Classe 60 Minikart: 1. Belommetti (Tibi) 10 giri in 9'27"21; 2. Benigozzi (Tibi) 9'27"25; 3. Manzoni (Tibi) 9'27"78; 4. Cane (Tibi) 9'37"22; 5. Leoni (Comer) 9'40"46.

Classe 100 Junior: 1. Nitto (Mba) 18 giri in 15'01"36; 2. Montanari (Tony) 15'01"41; 3. Benedetti (Mba) 15'02"18; 4. Purci (Kaly); 5. Santoni (Gp) 15'20"07.

Classe 100 Intercont. A: 1. Barbi (Brm) 18 giri in 13'37"11; 2. Bertozzi (Crg) 13'37"66; 3. Tosini (Birel) 13'46"67; 4. Iscar (Birel) 13'46"77; 5. Borroni (Vanity) 13'46"99.

Classe 125 Nazionale: 1. Palmi (Top); 2. Cerbal (Crg); 3. Vannini (Mba); 4. Piccinelli (Bpr); 5. Giannini (Mba).

Classe 100 F.A.: 1. Rossi (Crg).

Classe 125 F.C.: 1. Torsellini (Npk); 2. Dall'Olio (Red Baron); 3. Ignesti (Lck); 4. Pellegrini (Crg); 5. Zetterstrom (Svb).

Classe 100 Senior: 1. Casiraghi (First) 18 giri in 14'11"24; 2. Sasselina (First) a 2 giri.

Classe 125 Senior: 1. Grazioli (Crg) 18 giri in 12'02"67; 2. Baldi (Crg) 12'03"18; 3. Greco (Crg) 12'04"26; 4. Campanini (Birel) 12'04"69; 5. Bozzoni (Crg) 12'10"99.

Secondo centro in Germania della Martini F.3

Ancora un successo di Henzler con la Martini Mk73-Opel nel tedesco di F.3. Nel 6. appuntamento della stagione di tre domeniche fa, a Zweibrücken, dopo la pole Henzler ha conquistato il terzo posto nella prima gara, dietro a Kaffer e a Scheider, e la vittoria nell'altra, la seconda da inizio anno, davanti a Scheider e Simon. Henzler ora è terzo in campionato, a un punto da Heidfeld, a quota 119. Scheider resta leader con 156 punti.

▼ **PICHLER.** Solo quarto il trentino Pichler a Oschersleben, due domeniche fa, nella 7. prova della serie tedesca di F.König. L'italiano ha lottato anche per il terzo posto ma poi i suoi diretti avversari Muhlenz, Saibel e Van Eeuwijk lo hanno preceduto nell'ordine e ora lo precedono anche in classifica generale che vede Muhlenz in testa con 110 punti, seguito da Van Eeuwijk con 78, Saibel con 75 e Pichler con 74.

▼ **PARK.** Secondo successo di Steve Park nella 22. prova della Nascar Busch Series disputatasi due domeniche fa a Michigan. Il pilota della Chevrolet ha preceduto il compagno di marca Spencer e Bobby Labonte con la Pontiac e si è portato al terzo posto in classifica generale, dietro a Todd Bodine. Il leader del campionato LaJoie si è invece piazzato solo 17esimo.

▼ **McCONVILLE.** Nella serie australiana di SuperTurismo continua a sorprendere il "rookie of the year" Cam McConville. Nel 5. appuntamento della stagione, tre domeniche fa a Benalla, il pilota dell'Audi A4 quattro ha vinto la prima gara ed è giunto secondo nell'altra, scambiandosi le posizioni con il ben più esperto leader in classifica Paul Morris, con la BMW 320i. Ora McConville è terzo in campionato dietro a Geoff Brabham con la BMW 320i.



F.BARBER QUARTA VITTORIA DOPO UN GRAN DUELLO CON HILL

Super poker di Mastronardi

ELKHART LAKE - Fantastico successo di Rino Mastronardi nella nona prova del campionato americano di F.Barber Dodge. L'italiano ha centrato la quarta vittoria della stagione dopo un duello furioso dapprima con Derek Hill, suo principale rivale nella lotta per il titolo, e nelle battute finali con Boss, che puntava al secondo successo consecutivo. È stata una gara altamente spettacolare, «la corsa più "pazza" che ho disputato fino a oggi» secondo il commento dello stesso Rino, che ha dovuto lottare fino all'ultimo giro con le unghie e con i denti, senza un attimo di respiro. Rino, che partiva in pole, è stato infatti subito attaccato da Derek Hill - il figlio di Phil, ex campione della Ferrari - ingaggiando con questi un duello spettacolare. Già nel corso del primo giro i due si alternavano più volte al comando. Poi Mastronardi aveva la meglio e riusciva a portarsi in testa, con un leggeris-

simo vantaggio. Al 5. giro un incidente fra Gonzalez e McCaig imponeva però 3 giri di neutralizzazione della gara e, con il ricompattamento del gruppo, alla ripresa della corsa Hill con un ottimo scatto ne

approfittava per riportarsi al comando. I due ricominciavano a lottare ruota a ruota; poi Mastronardi aveva di nuovo la meglio mentre Hill, nell'ennesimo tentativo di attacco, finiva fuori pista.

Camp. Usa, 9. prova, Elkhart Lake (USA), 17/8/97

Classifica: 1. Mastronardi 11 giri in 30'29"67, media 140,968 kmh; 2. Boss a 0"031; 3. Moran; 4. Menninga; 5. Rondet; 6. Antonia; 7. Langhorne; 8. Hindi; 9. Gulinelli; 10. Tresslar

Gpv: Moran, 2'16"549, media 171,716 kmh

Campionato: 1. Mastronardi 125; 2. D. Hill 116; 3. Boss 98; 4. Rondet, Menninga 93

L'italiano, però, non poteva ancora rilassarsi. Approfittando della bagarre fra il duo di testa, alle sue spalle era infatti riuscito a portarsi Boss. Rino ha così vinto con un distacco di appena 3/10 di secondo e si è riportato in testa alla classifica di campionato, dove ha un vantaggio di nove punti su Hill quando mancano ancora tre gare al termine della stagione.

F.ATLANTIC DOMINA A ELKHART LAKE E RAFFORZA LA S

Barron a un passo da

ELKHART LAKE - Alex Barron è a un passo dal titolo di F.Atlantic. Due domeniche fa, a Elkhart Lake, sul bagnato, il californiano si è aggiudicato il quarto successo della stagione, dopo quelli a Nazareth, Milwaukee e Mid-Ohio. Il pilota del top team Lynx Racing - che è oltretutto un debuttante nella categoria - ha così rafforzato la sua leadership in campionato, con 28 punti di vantaggio su Gidley e 32 su Godin, anche loro alla prima stagione in F.Atlantic. Barron ha trovato la strada del successo già al via quando, con un'ottima partenza dal terzo posto, si è infilato fra il muro e il polesitter West - che ha invece fatto pattinare le gomme - e si è portato subito al comando. Il californiano è quindi riuscito a mantenere il comando anche dopo la neutralizzazione della corsa per l'incidente al 7. giro di West, finito contro il muro. Dietro di lui, a 0"784, si è quindi piazzato Joao Barbosa, che finalmente sui circuiti stradali sta ritrovando piena competitività. «Se la gara durata qualche giro in più forse avrei avuto qualche chance di vittoria - ha dichiarato il portoghese a fine gara - perché non conoscendo il circuito, nel finale stavo prendendo sempre più confidenza con il tracciato bagnato».



AP

STOCK CAR VINCE NONOSTANTE DUE GIRI PERSI PER UNA FORATURA

Martin che rimonta!

MICHIGAN - Sembrava stesse giocando con gli avversari, tale era la sua superiorità a inizio gara. Mark Martin era rimasto al comando per quasi tutto il primo terzo di corsa. Poi all'86. giro il colpo di scena: sulla sua Ford Thunderbird si è dechappata una gomma attorcigliandosi attorno all'assale posteriore. Il pilota del Roush Racing è dovuto così tornare al box molto lentamente, perdendo circa 50 secondi per la riparazione e rientrando in pista con ben due giri di distacco. Ma nella Winston Cup-Stock Car anche un tale distacco non è un motivo sufficiente per dichiararsi sconfitti. Mark Martin non lo ha fatto e, grazie anche all'aiuto del suo compagno di squadra Jeff Burton che gli ha permesso di recuperare un giro, è riuscito a riguadagnare posizioni su posizioni, a riportarsi al

comando e a vincere la 21. prova della stagione, gara molto difficile anche per varie spruzzate di pioggia, che hanno comportato diverse fasi di neutralizzazione della gara. Martin è tornato in testa a 31 giri dall'arrivo, superando uno dopo l'altro Ted Musgrave e Jeff Gordon, che al traguardo ha accusato un distacco di 2". Burton ha invece a sua volta accusato problemi alle gomme ed è giunto ottavo. Martin ha consolidato anche il secondo posto in campiona-

to, dietro al leader Jeff Gordon. Il suo successo ha comunque rafforzato la convinzione nell'ambiente che le Ford Thunderbird, benché obsolete e prossime a essere sostituite con un nuovo modello, continuano a godere di vantaggi aerodinamici rispetto alle Chevrolet Monte Carlo, vantaggi concessi dagli organizzatori della Nascar per renderle ancora competitive. Finora l'unica Monte Carlo a vincere è stata infatti quella di Jeff Gordon, con 8 successi.

Winston Cup, 21. prova
Michigan (USA), 17/8/97

Classifica: 1. Martin (Ford Thunderbird) 200 giri in 3,09'09", media 208,982 kmh; 2. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo) a 2'009; 3. Musgrave (Ford Thunderbird); 4. Irvan (Ford Thunderbird); 5. Jarrett (Ford Thunderbird); 6. B. Labonte (Pontiac Grand Prix); 7. Elliott (Ford Thunderbird); 8. J. Burton (Ford Thunderbird); 9. Earnhardt (Chevrolet Monte Carlo); 10. T. Labonte (Chevrolet Monte Carlo)

Gpv: Martin, 39"853, media 290,688 kmh

Campionato: 1. J. Gordon 3194; 2. Martin 3095; 3. Jarrett 2914; 4. T. Labonte 2884; 5. J. Burton 2814; 6. Earnhardt 2744

F.OPEL AL TOP NEL TEDESCO CON BATTISTUZZI E MONTANARI

Dominio della Vergani

OSCHERSLEBEN - Continuano i successi della Vergani Racing anche nel campionato tedesco di F.Opel, oltre che nell'Euroseries. Nella 6. prova della stagione, la squadra milanese ha infatti vinto con il brasiliano Battistuzzi e si è piazzata terza con il nostro Montanari, giunto alle spalle di un altro italiano, Piccini,

secondo con il team Penker, a 4"93. Peccato per il debuttante Antony Bertocchi, alla sua prima gara con una formula: dopo aver siglato un sorprendente 4. tempo in prova - a 6/10 di secondo dal tempo della pole di Battistuzzi - si è infatti subito ritirato per un contatto con un altro concorrente.

Camp.ted., 6.prova

Oschersleben (D), 16/8/97

Classifica: 1. Battistuzzi 17 giri in 25'43"415; 2. Piccini a 4"93; 3. Montanari a 5"60; 4. Fiorucci a 13"54; 5. Proczyk a 29"35; 6. Stipp a 29"71

Campionato: 1. Thimmler 62,5; 2. Battistuzzi 59; 3. Piccini 55; 4. Stipp 42

Battistuzzi, a destra, ha vinto in F.Opel, in Germania, davanti a Piccini e Montanari. In Stock Car successo di Martin, in alto (con il numero 6) al via a fianco del poleman Benson. In F.Barber vittoria di Mastronardi, nell'altra pagina, dopo un furioso duello con Derek Hill

ORSI



Mark ringrazia Burton

MICHIGAN - Nella Winston Cup-Stock Car capita raramente che due compagni di squadra si aiutino. Gloria e premi in palio sono talmente alti che ognuno corre per se stesso. Inoltre è noto che in questa serie solo oggi comincia a farsi strada la strategia delle squadre con più piloti, mentre fino a pochi anni fa tutte puntavano su un solo alfiere. Per questo a Michigan ha suscitato scalpore e discussioni il fatto che Mark Martin abbia vinto anche e soprattutto grazie all'aiuto del suo compagno di squadra Jeff Burton che gli ha permesso di recuperare una delle due tornate perse all'86. giro per il dechappaggio di una gomma. Poco dopo la metà gara e un attimo prima che la corsa venisse neutralizzata per alcuni giri a causa della pioggia, Burton - in testa alla corsa - ha infatti rallentato vistosamente, facendosi superare da Martin e consentendogli di recuperare il secondo dei due giri persi. A qualcuno la "manovra" non è piaciuta affatto. «Ma quando si corre per uno stesso team - si è difeso a fine gara Burton - non si può pensare solo a se stessi: Mark aveva avuto un colpo sì sfortunato, abbiamo provato a ribaltare la situazione, siamo stati bravi e ci siamo riusciti».

A LEADERSHIP Il titolo

Camp.Usa, 10.prova

Elkhart Lake (USA), 17/8/97

Classifica: 1. Barron (Ralt Rt-41) 11 giri in 40'34"74", media 105,933 kmh; 2. Barbosa (Ralt Rt-41) a 0"78; 3. Knapp (Ralt Rt-41); 4. Godin (Ralt Rt-40); 5. Gidley (Ralt Rt-41); 6. Tagliani (Ralt Rt-41); 7. Ave (Ralt Rt-41); 8. Schroeder (Ralt Rt-41); 9. Montgomery (Ralt Rt-41); 10. Wilden (Ralt Tr-7)

Gpv: Barron, 2'38"07, media 148,334 kmh
Campionato: 1. Barron 142; 2. Gidley 114; 3. Godin 110; 4. Tagliani 107; 5. Barbosa 94; 6. Montgomery 88

ZWEIBRÜKEN - «Un bel colpo di fortuna». Tre domeniche fa, nel campionato tedesco di SuperTurismo, Emanuele Pirro, a destra, è tornato al successo, il primo della stagione, e ha definito così la sua vittoria. Non ci sperava più neppure lui nel ritorno alla competitività della sua Audi A4 che, essendo una quattro ruote motrici, da inizio anno è penalizzata nel peso dal regolamento. Ma in questo 7. appuntamento della stagione il gran caldo gli ha giocato a favore. «La temperatura molto alta ha penalizzato le vetture con le gomme Michelin e ha favorito le nostre con le Dunlop - ha infatti continuato a spiegare Pirro - così, dopo il quarto posto nella gara sprint iniziale, nella seconda (più lunga e che assegna maggior punteggio, n.d.r.) sono riuscito a risalire da questa posizione fino alla prima. Ho atteso che davanti a me Winkelhock, Aiello e Cecotto andassero in crisi di gomme nella loro durissima lotta per vittoria e poi, dopo la metà gara, li ho passati uno dopo l'altro, prima Winkelhock, poco dopo Aiello e a 5 giri dal termine Cecotto. Il sorpasso ad Aiello è stato il più bello e quello che mi ha dato più soddisfazione, perché fino a oggi il francese è stato praticamente imbattibile. Sono contento anche di aver dato questo ultimo successo in Germania alla A4 "quattro ruote motrici", perché dalla prossima gara passerò anch'io alla trazione anteriore, finora utilizzata solo da Müller».

SUPERT TEDESCO PRIMA VITTORIA '97 DELL'AUDI

Pirro ha rotto il ghiaccio

Camp.tedesco, 7.prova
Zweibrücken (D), 10/8/97

1. gara: 1. Aiello (Peugeot 406) 18 giri in 20'36"76, media 146,773 kmh; 2. Winkelhock (Bmw 320i) 20'39"10; 3. Cecotto (Bmw 320i) 20'42"90; 4. Pirro (Audi A4 quattro) 20'46"81; 5. Peter (Audi A4 quattro) 20'48"47; 6. Y. Müller (Audi A4) 20'53"15

Gpv: Aiello, 1'07"56, media 149,186 kmh

2. gara: 1. Pirro 36 giri in 41'33"41, media 147,063 kmh; 2. Cecotto 41'36"60; 3. Peter 41'36"87; 4. Aiello 41'41"63; 5. Winkelhock 41'51"19; 6. Müller 41'55"47

Gpv: Winkelhock, 1'07"59, media 149,106 kmh

Campionato: 1. Aiello 490; 2. Winkelhock 437; 3. Cecotto 391; 4. Van Ommen 280; 5. Pirro 269



CATELLANI

EUROSALITE DOMINA SIGLANDO ANCHE IL RECORD

Per Irlando un Monte d'oro

MONT DORE - Ancora un successo ed è fatta. Dopo essersi aggiudicato tre domeniche fa a Mont Dore, in Francia, la 9. prova del campionato europeo della Montagna, a Pasquale Irlando basta un'altra vittoria di classe Cn per conquistare matematicamente il titolo, anche se il suo principale avversario Rüdiger Faustmann dovesse aggiudicarsi il successo in classe C3 nelle restanti tre gare. Per il pilota dell'Osella-Bmw è stato determinante il successo a Mont Dore, una gara difficilissima tutta guidata, dove nulla ha potuto il rivale tedesco con la sua ben più potente Faust-Opel autocostituita. Irlando nella prima delle due manche ha anche abbassato di 2"5 il precedente record del tracciato, battendo Chamberod e Faustmann. Nella seconda l'italiano ha invece preceduto Dosieres e ancora Faustmann mentre Chamberod è incorso in un'uscita di strada.

Camp.Euro, 9.prova

Mont Dore (F), 10/8/97

Classifica: 1. Irlando (Osella Pa20s-Bmw Cn) 4'55"03; 2. Dosieres (Lucchini P3/94m Cn) 4'59"76; 3. Faustmann (Faust-Opel C3) 5'00"49; 4. Vilarino (Norma-Bmw Cn) 5'04"57; 5. Micanek (Lucchini P3/95m Cn) 5'05"31; 6. Petit (Lucchini S238) 5'06"82

Campionato, Cat.1: 1. Kramsky 140; 2. Vavrinc 115; 3. Maly 82,5.

Cat.2: 1. Irlando 132; 2. Faustmann 100; 3. Regosa 73

Kageyama è più... Supra nella serie Gt giapponese

FUJI - Parata di Toyota Supra tre domeniche fa al Fuji, nella 4. prova della serie giapponese Gt. Le Supra hanno conquistato i primi tre posti e ha vinto quella del team Sard con Masami Kageyama e Tanigawa davanti alle due schierate dalla Tom's, rispettivamente con Krumm-De La Rosa e Sekiya-T. Suzuki. Quarta la prima delle Nissan Skyline con Hoshino e Motoyama. Per problemi meccanici la Toyota Supra di Gardner e Kristensen ha terminato 25esima a 5 giri. Masami Kageyama e Tanigawa hanno così rafforzato la leadership in classifica generale che guidano rispettivamente con 63 e 48 punti davanti a De La Rosa e Krumm con 47.

Via con brivido nella Supercup

Grande paura alla partenza della sesta prova della Porsche Supercup, tre domeniche fa all'Hungaroring. Farnbacher e Mathai si sono toccati e quest'ultimo è finito contro il muro dei box, a sinistra. Alla loro destra, sono così sfilati in testa alla corsa Kulundzic e Dupuy. Il francese si è quindi aggiudicato il successo dopo un durissimo duello con Huisman e si è portato in testa al campionato.



ORSI



F3 BRITANNICO CON IL MITSUBISHI

Brian Smith centra la prima

ORSI

PEMBREY - Delle due gare in programma non ne ha vinta una ma Jonny Kane ha comunque consolidato la propria leadership nel campionato britannico di F3. Nel 9. appuntamento della stagione la prima gara l'ha vinta Brian Smith, sopra, al suo primo successo, ma questi ha meno della metà dei punti dell'irlandese. Nicolas Minassian, primo nella seconda gara, si è portato a quota 84 punti: non male per un pilota costretto a inizio stagione a un mese di sospensione, ma resta un punteggio "magro" per far provare qualche brivido a Kane. Nella prima gara Smith ha passato Kane alla prima curva, mantenendo poi il comando fino alla fine. Unico brivido per Brian: ha creduto che la gara fosse già conclusa a un giro dalla fine e la squadra ha dovuto segnalargli di ridare gas. Smith ha così portato anche il motore Mitsubishi al primo successo '97. Per la seconda posizione, invece, Dumbreck ha minacciato Kane, senza però trovare un varco efficace. Nella seconda gara Minassian e Bernoldi hanno firmato un uno-due per il team Promatecme, aiutati da un errore di Kane e dalla uscita di pista di Mauricio, autore della pole-position. Da segnalare la "durissima" lotta fra Minassian e Haberfeld nell'arco dell'intero week-end: già nelle prove si sono spintonati due volte in un solo giro, poi nella prima gara Minassian ha staccato l'alettone della vettura di Haberfeld e questi nella seconda ha mandato il francese sull'erba. I commissari hanno ammonito entrambi, senza però arrivare alla esclusione.

Nereo Balanzin

Camp.brit., 9./10.prova
Pembrey (GB), 17/8/97

1. gara: 1. B. Smith (Dallara 397-Mitsubishi) 20 giri in 18'50"67, media 149,21 kmh; 2. Kane (Dallara 397-Mugen) a 0"75; 3. Dumbreck (Dallara 397-Mugen) a 1"54; 4. Webber (Dallara 397-Mugen) a 4"18; 5. Mauricio (Dallara 397-Honda) a 5"07; 6. McGarrity (Tom's 037-Toyota) a 5"89
Gpv: B. Smith, 50"07, media 168"44 kmh
2. gara: 1. Minassian (Dallara 397-

Renault) 12 giri in 12'35"57, media 133,97 kmh; 2. Bernoldi (Dallara 397-Renault) a 1"70; 3. Webber a 2"31; 4. Haberfeld (Dallara 397-Speiss Opel) a 3"12; 5. O'Connell (Dallara 396-Toyota) a 4"85; 6. Kane a 5"31

Gpv: Minassian, 50"23, media 167,93 kmh

Campionato: 1. Kane 134; 2. Dumbreck 111; 3. Webber 87; 4. Minassian 84; 5. Haberfeld 72; 6. B. Smith 61; 7. Bernoldi 49

Con Mauricio la Tom's trova la competitività

PEMBREY - Ricardo Mauricio, 18 anni all'anagrafe, non più di 14 a vederlo, ha conquistato per la Tom's la prima pole-position dell'anno. Mauricio, che aveva iniziato la stagione con il team Mrs, è passato armi e bagagli alla attuale scuderia solo a maggio, prendendo il posto di Giovanni Anapoli, apiedato per mancanza di fondi. Peccato per Giovanni: la sua "vecchia" Tom's adesso va davvero bene visto che Mauricio è anche stato in testa fino all'11. giro della seconda gara prima di finire in solitario testacoda.

**DIRETTAMENTE
DALLE CORSE
PER LA TUA AUTO**



IL PREZZO/QUALITÀ	
5,5 x 13	249.000
5,5 x 14	265.000
6 x 14	265.000
6 x 15	289.000
7 x 15	299.000
7 x 16	359.000

(IVA esclusa)

NOVITA 16"

I CERCHI SPECIALI SPARCO



NEI COLORI BIANCO, SILVER, NERO.
MISURE DA 13, 14, 15, 16 POLLICI



**DA NON CONFONDERE CON
SEMPLICI CERCHI IN LEGA**



DISTANZIALI SPARCO

Molto competitivi,
anche nel prezzo!

DADI E COLONNETTE

Sicuri come in gara,
indispensabili per il montaggio
di distanziali e cerchi maggiorati.

Dall'esperienza Sparco nelle corse la più ampia gamma di accessori tecnici per trasformare l'auto di tutti i giorni in una autentica supercar, per chi vuole scoprire il piacere della vera guida sportiva. Come iniziare? Con questi cerchi per esempio. Non semplici cerchi in lega, ma **autentici cerchi da competizione** protagonisti nei Campionati Rally in tutta Europa. Sottoposti a speciali trattamenti termico/meccanici per la massima robustezza e leggerezza e prestazioni al top.

sparco®

Dal leader mondiale nelle corse **gli accessori** che creano la passione per l'automobile

Per informazioni su tutti i prodotti e sugli oltre 200 punti vendita Sparco in Italia telefona al Servizio Clienti Sparco: **011-42.119.36**

dove si corre **WEEK END**

a cura di MARISA IMBROGNO

VELOCITÀ

30 agosto

VANCOUVER (USA)
Formula Atlantic

31 agosto

PERGUSA (EN)
SuperTurismo
Civt
Superformula
Tel. 0935/541069

VARANO DE' MELEGARI (PR)
Driver's Trophy
Coppa Gt Special
Citroën Saxo Cup
Mini Cooper Trophy
Lotus Elise Trophy
Challenge F.Ford
Tel. 06/5200306

VANCOUVER (USA)
Cart
F. Indy Light
SuperT americano

ZELTWEG (A)
Coppa Mégane
Campionato europeo
Formula Renault

FUJI (J)
Formula Nippon

MOSPORT (CDN)
Mosport 500
Imsa

DARLINGTON (USA)
Darlington 500
Winston Cup Stock Car

RALLY

29 agosto-1 settembre

FINLANDIA (FIN)
Rally Mille Laghi
Camp. mondiale

29 - 31 agosto

GRECIA (GR)
Halkidiki Rally
Camp. europeo coeff. 20

30-31 agosto

UDINE (UD)
Rally Alpi Orientali
Camp. Italiano 2 Litri
Tel. 0432/668823

ASTI (AT)
Rally del Grappolo
e del Tartufo
Coppa Italia 1. zona
Tel. 0141/916491-921048

CAMPBASSO (CB)
Rally del Molise
Coppa Italia 5. zona
Tel. 0874/92941

BEDONIA (PR)
Rally del Taro
Tel. 0521/236671
0335/8088514

ALTRE SPECIALITÀ

31 agosto

LIMA (PT)
Salita Lima Abetone
Civm
Coppa Italia

CASALE (BG)
Slalom Albino-Casale
Camp. italiano
Tel. 035/773001

COLOMBO



Si svolgerà a Pergusa il 31 agosto la settima prova del campionato italiano Superturismo. L'emittente Tmc seguirà in diretta sia le prove, sabato alle ore 12,15, sia la gara, domenica a partire dalle ore 14.

PANNARANO (BN)
Slalom di Pannarano
Tel. 0824/41802-0337/854281

MOLINI DI TRIORA (IM)
Slalom
Molini di Triora
Coppa Csaì 1. zona
Tel. 0173/65425

TRABIA (PA)
Slalom di Trabia
Tel. 091/344533

MOLITERNO (MT)
Slalom di Moliterno
Challenge della Basilicata
Tel. 0971/69300-0330/355058

SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)
Campionato Italiano
Autostoriche
Coppa Csaì Regolarità
Tel. 041/5310362

SETTE GIORNI IN TV

MARTEDÌ 26 AGOSTO

- 00.30 SPECIALE DOPO GP (Italia 1)
- 01.45 DRAG RACING (Dsf)
- 03.00 CLASSIC CARS (Dsf)
- 04.00 CAMEL TROPHY (Dsf)
- 04.00 MOTORSPORT (Dsf)
- 05.00 IDOLE (Dsf)
- 09.45 FORMEL 3 (Dsf)
- 12.00 TOURING CAR (Eurosport) la gara di Salisburgo
- 17.30 TRACTOR PULLING (Eurosport)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 19.30 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
- 22.00 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 23.30 TMC RACE (Tmc 2)

MERCOLEDÌ 27 AGOSTO

- 00.15 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 00.45 F.1 LUNEDÌ (Tele+2) replica
- 03.00 CLASSIC CARS (Dsf)
- 04.00 MOTORSPORT (Dsf)
- 05.00 IDOLE (Dsf)
- 08.30 CART (Eurosport) la gara di Elkhart Lake
- 09.45 FORMEL 3 (Dsf)
- 10.00 SPEEDWORLD MAGAZINE (Eurosport)
Nascar a Brooklyn
- 13.00 F.1 LUNEDÌ (Tele+2)
- 14.00 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 17.00 MOTORS (Eurosport)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)

GIOVEDÌ 28 AGOSTO

- 00.30 RUBRICA MOTORI (Italia 1)
- 01.40 CRONO (Tmc)
- 01.45 DRAG RACING (Dsf)
- 03.00 CLASSIC CARS (Dsf)
- 04.00 IDOLE (Dsf) documentario su Jim Clark
- 05.00 FORMEL 3 (Dsf)
- 08.30 MOTORS (Eurosport)
- 10.15 MOTORVISION (Dsf)
- 19.15 TG MOTORI (Odeon)
- 23.30 FIA GT (Dsf) la 1000 Km di Suzuka

VENERDÌ 29 AGOSTO

- 00.30 SPECIALE NASCAR (Italia 1)
- 01.05 PIT LANE (Rai 2)
- 04.00 DRAG RACING (Dsf)
- 05.00 IDOLE (Dsf) documentario su Phil Hill
- 06.00 FORMEL 3 (Dsf) Marlboro Master
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 20.00 NASCAR (Eurosport)
la gara di Bristol svoltasi il 24 agosto
- 21.00 TRUCK RACING (Eurosport)
- 23.15 A TUTTO GAS (Italia 7)
- 23.45 DEUTSCHE KART (Dsf)

SABATO 30 AGOSTO

- 01.30 TMC RACE (Tmc)
- 05.00 e 09.00 IDOLE (Dsf)
documentario su Hulme e McLaren
- 06.00 CAMEL TROPHY (Dsf)
- 12.15 SUPERTURISMO (Tmc)
in diretta da Pergusa la Top qualifying
- 13.00 MOTORSPORT TELEVISION (Cinquestelle)
- 14.00 GT CUP MAGAZIN (Dsf)
- 15.35 RALLY RAI (Rai 3)
- 16.30 TRUCK RACING (Eurosport)
- 18.30 CART (Eurosport)
presentazione della gara di Vancouver
- 20.00 OKEY MOTORI (Superstation)
- 23.10 SUPERTURISMO MAGAZINE (Tmc 2)

DOMENICA 31 AGOSTO

- 00.00 CART (Eurosport)
- 00.30 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
gara di fuoristrada in Islanda
- 02.30 DEUTSCHE KART (Dsf)
- 08.00 IDOLE (Dsf) documentario su John Surtees
- 10.25 CART (Eurosport) differita delle prove di Vancouver
- 10.30 DEUTSCHE KART (Dsf) in diretta da Kerpen
- 12.00 GRAND PRIX (Italia 1) 1. parte
- 12.30 DEUTSCHE KART (Dsf) in diretta da Kerpen
- 12.45 GRAND PRIX (Italia 1) 2. parte
- 13.00 TOP 10 (Dsf) in diretta dal Nürburgring
- 13.20 TG2 MOTORI (Rai 2)
- 14.00 SUPERTURISMO (Tmc) in diretta da Pergusa
la settima prova del campionato
- 17.30 TMC RACE (Tmc)
- 18.00 CRONO (Tmc)
- 18.30 CART (Eurosport)
- 19.00 NASCAR (Eurosport) in diretta da Darlington
la 24. gara del campionato americano
- 22.30 CART (Eurosport) presentazione gara di Vancouver
- 23.00 CART (Eurosport) in diretta la gara canadese

LUNEDÌ 1 SETTEMBRE

- 01.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 03.00 DRAG RACING (Dsf)
- 04.00 IDOLE (Dsf) documentario su Rindt e von Trips
- 05.00 DEUTSCHE KART (Dsf) replica gara di Kerpen
- 09.15 GT CUP MAGAZIN (Dsf)
- 10.15 TOP 10 (Dsf) le gare di Nürburgring
- 12.00 CART (Eurosport) replica gara
- 18.30 MOTORSPORTS (Eurosport) Nascar a Darlington,
Drag a Hockenheim, Turismo a Portland
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)

MARTEDÌ 2 SETTEMBRE

- 08.30 MOTORSPORT (Eurosport)
- 13.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
- 18.30 TRUCK RACING (Eurosport)
- 19.25 e 23 TG MOTORI (Odeon)

Precisiamo che tutti i servizi televisivi trasmessi dopo le 23,59 vengono inclusi nella programmazione del giorno successivo

il tunnel

di FRANCO GOZZI

Un'idea geniale



Sotto a destra, il simbolo del reggimento Piemonte Reale a cui apparteneva Francesco Baracca. Nel 1924 la madre dell'eroico aviatore donò a Enzo Ferrari l'emblema. Sotto a sinistra, il maialino ...rampante: "blasfemo" logo di un commerciante di salumi che, quattordici anni fa, mandò su tutte le furie l'ingegner Ferrari. La diatriba finì nelle mani degli avvocati

Gia un'altra volta è capitata l'occasione di raccontare le origini del marchio del Cavallino rampante Ferrari con quella storia fiabesca di quando il costruttore di Maranello ebbe in consegna l'emblema dalle mani della contessa Paolina Baracca, la madre dell'eroico aviatore caduto in azione di combattimento durante la prima guerra mondiale. Fu alla premiazione del Circuito del Savio 1924, dove il giovane pilota Ferrari vincitore della corsa (e l'aveva vinta anche l'anno prima) oltre alla coppa si vide affidare dalla contessa un quadretto a colori accompagnato dall'augurio: «Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino che era sull'aereo del mio figliolo. Le porterà fortuna». Questo antefatto è ormai famoso mentre, per la verità, meno conosciuta e più complicata è l'evoluzione dell'immagine prima di arrivare alla forma attuale. Le variazioni sono tante: cavallo magro poi più grosso, più o meno rampante, orecchie rotonde o appuntite, coda alta e coda bassa, criniera scompigliata al vento o liscia e stilizzata, gambe monumentali o sottili e nervose. Ho trovato due dozzine di versioni in una lunga ricerca che ho fatto qualche anno fa per un articolo illustrativo pubblicato sulla Rivista Ferrari 1992 e credo proprio di avere così minuziosamente rovistato negli archivi che nulla rimane da aggiungere. Manca soltanto una precisazione storica che spieghi come mai quel simbolo stava sull'aereo di Francesco Baracca e allora

bisogna sapere che più di trecento anni fa, nel 1695, Vittorio Amedeo II di Savoia creò a Pinerolo il Piemonte Reale, destinato a diventare uno dei più brillanti reggimenti della cavalleria piemontese e italiana. Questo speciale reparto si distingueva per le divise con il colore rosso fiamma riportato sui bavero, sui paramani e sulle bande dei pantaloni e aveva come emblema un cavallo rampante. Quando nacquero gli aerei e furono utilizzati come macchine da guerra, il reparto fu aggregato al corpo della cavalleria per cui, durante la prima guerra mondiale, Francesco Baracca era un ufficiale del Piemonte Reale e combatteva con i suoi colori e il suo simbolo. Voltando pagina, senza cambiare argomento, arriviamo a una bella mattina, ma si potrebbe dire una brutta mattina, di quattordici anni fa. Stavo andando in ufficio sulla strada Estense che da Modena conduce a Maranello e mi saltò all'occhio una pubblicità riportata sulle tabelle delle fermate d'autobus: un riquadro giallo delimitato in alto dal tricolore nazionale e in basso da una scritta in nero con la sbarretta allungata proprio come nel logo Ferrari, mentre in mezzo - orrore degli orrori - campeggiava un maialino rampante con le proporzioni, il colore nero e la rampata uguali alle caratteristiche del Cavallino Ferrari. Erano così simili le due immagini che al primo sguardo si poteva facilmente scambiare l'una per l'altra. Madonna, non ci potevo credere! E invece era lì, bella, pimpante, vistosa. Spavalda e trionfante esprimeva una forza che calamitava gli occhi e ipnotizzava l'attenzione. Sapevo che Enzo Ferrari veniva in ufficio per quella stessa strada ed ebbi subito il presagio del travaglio che ne sarebbe seguito. Quando infatti arrivò in fabbrica fremeva, schiumava. Tenne sull'attenti le guardie giurate della portineria interrogandole a lungo: «Di chi sono quelle macchine parcheggiate all'interno?». Poi volle dall'ufficio del personale l'elenco dei ritardatari del mattino «tutti quelli che hanno timbrato il cartellino dopo le otto» e questi erano i due segnali classici della piega che avrebbe preso la giornata. Dopo di che non volle nemmeno vedere la posta: cominciò subito il tormentone del maiale. Quando convocammo il responsabile del misfatto, un certo Montorsi commerciante di prosciutti, la questione era sul piano della lesa maestà, del vilipendio d'immagine, dell'oltraggio alla storia, della bestemmia in chiesa, ma poi l'avvocato Giacomo Cuoghi, da sempre legale della Ferrari e mio indimenticato maestro, dimensionò realisticamente il sacrilegio analizzando ciò che si poteva e non si poteva fare. Fu concordata accomodativa transazione, senza ferite, e alla medesima risoluzione arrivò anche l'ufficio legale Fiat, che invece volle cocciatamente la guerra e prolungò la controversia, pagando però alla fine un penoso tributo di sangue. Adesso sono molto amico di Attilio Montorsi di Vignola, che oltre ai prosciutti ha frattanto avviato un florido commercio di mobili antichi e gestisce un'altrettanto fruttuosa agenzia di squadre di sorveglianza, e gli ho finalmente rivelato quello che da contendente non potevo dirgli: a parte l'ammirazione per le doti di inesauribile imprenditore, la sua idea del maialino rampante è semplicemente geniale.

