

AUTO SPRINT

SETTIMANALE **35**
Anno XXXIII - 31 agosto-6 settembre 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500

ESCLUSIVO!



ZANARDI-SHOCK LE FOTO MAI VISTE



Hill GRANDE



Schumacher GIGANTE

FERRARI ECCO PERCHE' A MONZA ANDRA' FORTE
MERCATO BADOER-BENETTON E PATRESE-Sauber

AUTO SPRINT

REDAZIONE

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

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE

FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO

ROBERTO BOCCAFOGLI

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

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

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

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

SEGRETARIA

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

DISEGNI

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

COLLABORATORI

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

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo
PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 - 00187 Roma -
tel. 06/684.06.97 - Telex 06/684.06.97 - Telex Dipari
626169. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l.,
20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9,
telex 312597 Mexint-I.

PUBBLICITÀ: Concessionaria SPI S.p.A.
Viale Milano 109 - Strada 3A - Palazzo B/8 - 20094
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea, via San Pier Tommaso
18/G - 40139 Bologna - tel. 051/49.22.50 - 54.24.10.

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE
S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE
ADOLFO GALLEAZI

Direttore sezione libri: **Paolo Facchinetti** - Progettazione
grafica: **Paolo Rocca** - Ufficio Pubblicità: **Loredana Malaguti** -
Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio diffusione:
Ulderico Comparone - Ufficio abbonamenti: **Roberto Galfieri**



ORSI

VELOCITA'

IL PERSONAGGIO

14 Cavallino ribelle

Dieci anni fa René Arnoux lottava per il mondiale con la Ferrari Riviviamo quei momenti considerando che anche oggi a Maranello...

SUPERTEST

18 Bomba a orologeria

Abbiamo provato a Misano la Bmw 318i dell'Euroteam con cui Stefano Modena partecipa al campionato italiano SuperTurismo

FORMULA UNO

28 Gp del Belgio

Ecco tutto quello che è successo in pista e nel paddock a Spa Il Circus sembra ritrovare la scintilla della curiosità per...

FORMULA INDY

54 Gara a Vancouver

Il campionato americano non si concede soste infilando una prova all'altra. E in Canada è successo che Nigel Mansell...

FORMULA 3000

60 Corse a Spa

FORMULA 3

62 Gara a Monza

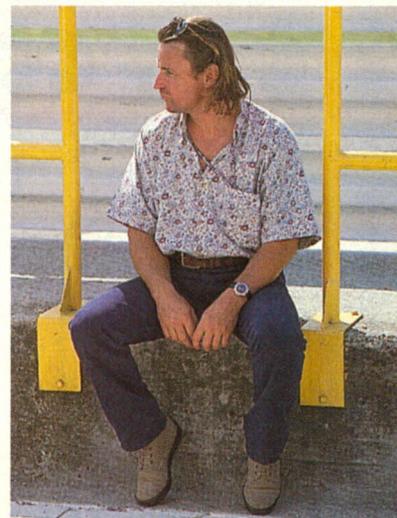
TEDESCO TURISMO

64 Il Dtm a Singen

L'INTERVISTA

76 Patrick Crinelli

ACTION



86
Passat
terza
generazione



RALLY

MONDIALE

68 Mille Laghi

L'ALTRA DOMENICA

78 Le gare in Italia

OPINIONI

4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

27 Domenica notte

di Carlo Cavicchi

98 Bastian contrario

punto di vista controcorrente

RUBRICHE

8 lettere

10 news karting

12 news estero

58 news velocità

66 news rally

88 news on the road

90 portobello

91 crucisprint

94 dove si corre

97 teleschermo



Dalle stalle alle stelle

GIORGIO FALETTI

A Derdhenix, capitale del pianeta Wulfatraz, il processo venne celebrato a porte chiuse. Nessuno aveva interesse a dare pubblicità agli avvenimenti, né fra le autorità né, soprattutto, fra i componenti della Commissione Controllo Civiltà. Rother Rodher era seduto al banco degli imputati e si alzò insieme a tutti gli altri all'ingresso della Corte. Il giudice si sedette e, a un suo cenno, tutti si misero seduti. Poi si rivolse all'imputato.

«Prima di emettere la sentenza, hai qualcosa da aggiungere a tua discolpa?»

Rother Rodher, Esploratore Galattico di Grado Alfa, si portò al centro della sala e fece girare lo sguardo intorno, fissando le poche persone presenti in aula.

«Signori, sono un Ufficiale del C.C.C. e come tale ho compiuto centinaia di missioni in tutte le parti della Galassia. So che la prima e più importante regola è che non bisogna mai interferire col benchè minimo apporto tecnologico con l'evoluzione del pianeta visitato. Eppure, quando sono sceso sul pianeta denominato Terra, io ho contravvenuto a questa regola. Perché? Onestamente, ancora adesso non riesco a dare una risposta a questa domanda. Riassumerò brevemente i fatti.

Opportunamente camuffato da nativo, stavo esplorando la Terra, catalogandone via via gli aspetti sociologici e aggregativi, fino all'analisi di manifestazioni che i nativi definiscono Sport. Rientrano fra queste alcune competizioni che vengono compiute a bordo di rudimentali veicoli semoventi definiti Formula Uno, che altro non sono che la manifestazione di una tecnologia primitiva e approssimativa. Le gare sono molto avvincenti, con questi esseri che lottano allo spasimo per la vittoria finale. Io stesso sono stato coinvolto dall'entusiasmo per uno di loro, denominato Nigel Mansell e, lo confesso, preso da un sentimento che sulla Terra viene definito tifo, mi sono recato l'anno scorso presso la sua squadra, denominata Williams, e, colpito dallo squallore delle tecnologie applicate, ho insanamente messo a loro disposizione concetti che sarebbero stati loro noti solo dopo alcune centinaia di anni. So che ho sbagliato e mi rimetto alla clemenza della Corte. Solo una cosa vorrei aggiungere... Forza Mansell!»





 **CLIC**

Mai dire tv!

FERMO POSTA

■ **TIFOSA DI SENNA** cerca disperatamente la registrazione in videocassetta dello speciale su Ayrton andato in onda su Telemontecarlo il 5 gennaio 1993. Contattare; Barbara Goria, Borgata Mino 42, 13014 Cossato (Vercelli).

■ **MAURO DELLA MORA** - Codroipo (Udine). Attribuire un punto per il cambio gomme più veloce? L'idea è curiosa, ma ci lascia perplessi. Prima di tutto, il pit-stop più o meno veloce non è necessariamente funzionale all'andamento della gara, per cui si rischia di innescare una competizione fine a se stessa; in secondo luogo, come abbiamo spesso fatto notare, le misurazioni del tempo impiegato nel cambio pneumatici non possono mai essere esatissime.

■ **MAURIZIO NEGRI** - S. Giovanni Persiceto (Bologna). Il cambiamento, avvenuto negli ultimi anni, nei temi proposti a ogni numero corrisponde a una scelta ben precisa. La copertura, specialmente televisiva, degli eventi è ormai totale; e una rivista che rimane in edicola una settimana non deve «rimasticare» questioni già troppo discusse da altri, ma proporre nuovi spunti di interesse generale. Parliamo troppo della Ferrari? Qualcuno sostiene il contrario...

■ **DANIELE TOMASI** - Conegliano (Treviso). Era inevitabile che le nostre opinioni facessero discutere. Per quanto riguarda Johnny Herbert, che è sicuramente un pilota di enorme talento, va però fatto notare che, essendo in F. 1 ormai dall'89, non può essere considerato una «promessa» indipendentemente dall'età anagrafica.

■ **MIKE ANDRETTI FAN CLUB** - Un gruppo di lettori ne ha fondato uno, con sede a Seren del Grappa (Belluno) in via Monte Tomavico, CAP 32030. Per richieste di informazioni, anche telefoniche, si può telefonare allo 0439-44177 dalle 14 alle 15,30. Andretti senior è semplicemente... Mario, il padre di Michael.

■ **MARCO NICOLLI** - Marostica (Vicenza). La sua opinione coincide, ci pare, con quella espressa dalla nostra rivista. Gli incidenti in gara comunque si prestano sempre a interpretazioni, ed è abbastanza comprensibile che ognuno cerchi di tirare l'acqua al proprio mulino...

■ **BARBARA PIETRA** - Milano. Christian Fittipaldi è originario di San Paolo del Brasile, dove è nato il 18 gennaio del 1971. Di corporatura media, pesa (con tuta e scarpette) 74 kg, ha occhi e capelli scuri e l'Hobby delle ragazze...

Una salita in mezzo alle cartacce

Sono un ragazzo di 18 anni molto appassionato di automobilismo da corsa. Fra le varie specialità la mia preferenza si orienta maggiormente verso le cronoscalate. Poco tempo fa mi sono recato dalle parti di Cosenza per assistere alla coppa Sila. La gara si svolgeva in una zona di montagna dal paesaggio stupendo formato da macchia e da alberi secolari. Dopo la gara, quando la gente cominciava a sfollare, ci siamo ritrovati in mezzo ad un'autentica

pattumiera: lattine ed ogni sorta di rifiuto disseminati dappertutto; rami di alberi spezzati ecc. La prima cosa che mi è saltata in mente è stata la vicenda dell'ordinanza emessa dalla provincia di Trento la quale vietava lo svolgimento nella provincia, di gare automobilistiche su strada. Quando appresi la notizia sul vostro giornale, reagii da appassionato decretando il fatto ingiusto. Dopo lo spettacolo visto a

Cosenza, sono stato costretto ad ammettere che chi aveva decretato quell'ordinanza non aveva poi tutti i torti. Queste gare hanno la fortuna-sfortuna di avere come cornice non i muretti e le tribune di un autodromo bensì, dei posti incantevoli che la natura non ha certo creato per far sfrecciare delle automobili. Con ciò adesso non voglio pienamente schierarmi dalla parte dei verdi anche perché essi si sono resi protagonisti di avvenimenti più o meno assurdi (vedi la vicenda di Imola) però a volte anche la passione per qualcosa si deve almeno frenare di fronte a conseguenze fortuite. Alla fine di questo mio appello vorrei rivolgervi alcune domande: perché nei Civm sono stati sostituiti i motori sport 2000 ex F2 con quelli di derivazione gruppo N? Potreste pubblicare su un prossimo numero un poster su cui vi sia il collage delle foto dei



BIONDO

campioni più rappresentativi delle cronoscalate dato che qui al sud la specialità è molto amata? Con alcuni amici vorremmo mettere su un fan club, forse intitolato ad Irlando; come bisogna procedere giuridicamente per arrivare alla sua formazione?

Vittorio Zigrino
Fasano (Brindisi)

Quando si è invitati a casa del prossimo, bisognerebbe avere la buona creanza di non sporcare in giro. La politica di certe amministrazioni locali, e alcune prese di posizione dei movimenti ambientalisti, hanno penalizzato le cronoscalate in maniera a nostro avviso ingiusta ed eccessiva, quando ci sono altri problemi ben più gravi da risolvere. Però è altrettanto vero che uno spettatore educato non riduce a un porcile le «tribune naturali» teatro della gara, e certi comportamenti fanno tutt'altro che bene all'immagine della specialità. Cosa dirà un turista occasionale che si trovi a passare sul percorso della gara il giorno dopo? E pensare che, senza tutte quelle cartacce e lattine, non si sarebbe neanche accorto che c'è stata una cor-

sa... Passiamo oltre: nel campionato della Montagna, l'introduzione dei motori derivati dalla serie aveva un duplice scopo. Da una parte si cercava di rinnovare il parco motori esistente (ancora troppo legato ai vecchi Bmw ex F.2) senza eccedere nei costi; dall'altra, c'era l'intenzione di attirare verso la specialità delle salite le Case ufficiali, decisamente latitanti da un bel po' di tempo. Il cambiamento regolamentare non è piaciuto a tutti, ma le intenzioni non erano sbagliate. Un poster sui protagonisti delle salite dovrebbe per forza di cose comprendere un po' tutti, ma una realizzazione «a collage» esce un po' dai nostri schemi e comporterebbe una serie di problemi, anche tecnici. Circa la questione del fan club non dovrebbero esistere particolari problemi, a condizione che vi limitiate allo scambio di informazioni e alle riunioni dei soci (senza cioè svolgere attività di tipo commerciale come la vendita di materiale promozionale). Se frequentate l'ambiente delle salite non vi dovrebbe essere difficile contattare direttamente il vostro pilota preferito; che con tutta probabilità sarà lieto di approvare la vostra iniziativa.

Troppo poco lo spazio per le prove?

Sono parecchi anni che seguo la vostra rivista ed ultimamente ho notato che date poco risalto ai test in programmazione a riguardo della Formula Uno. Per chi non ha molta possibilità di seguire la F.1. all'estero i test che vengono effettuati nei vari circuiti italiani diventano un'occasione in più per seguire da vicino la spettacolarità di questa formula. Fino all'anno scorso venivano effettuati i test Foca che avevano, come i gran premi, un loro calendario e di conseguenza ci si organizzava, io e i miei amici, per poter seguire questi test complementari ai Gp. Purtroppo ora con il cambiamento del regolamento, questi test sono venuti a mancare. Vi pregherei quindi, se possibile, di dare qualche informazione utile per poter seguire la F.1. anche al di fuori dei Gp.

Renato Bordignon
Bassano del Grappa
(Vicenza)

Fino a non molto tempo fa, le squadre di F.1 svolgevano un numero relativamente limitato di prove private fra gara e gara. L'avvento dell'elettronica, con la conseguente necessità di collaudare e verificare estensivamente i nuovi sistemi ad essa collegati, ha costretto la maggior parte dei team a un superlavoro, spesso reso possibile solo dalla presenza di



collaudatori ufficiali e di un vero e proprio test-team. Tutto questo per dire che le prove non ufficiali non sono più una rarità: in pratica si svolgono tutte le settimane, per gran parte dell'anno. Ed è anche logico, quindi, che lo spazio ad esse dedicato sia proporzionalmente limitato (non sempre si collaudano novità eclatanti). Se però il lettore si lamenta perché non diamo la possibilità agli appassionati di seguire i test in territorio nazionale, non riusciamo a capire il motivo della critica. Abbiamo sempre informato puntualmente, magari in poche righe, dello svolgersi di sessioni di prove. Ovvio che quando queste, come accade spesso per la Ferrari, si svolgono a porte chiuse, è inutile illudere il prossimo. Ma per il resto, riteniamo di aver fatto e di continuare a fare quanto è in nostro potere. Anche se, con i calendari di test così fitti, i rinvii e le rinunce sono frequenti.

Minardi-Bms: risponde Ecclestone

In merito alla proposta di fusione tra Minardi e Scuderia Italia (vedi As. N. 34) riceviamo e pubblichiamo il parere del presidente Foca e vicepresidente Fisa Bernie Ecclestone: «È qualcosa che da lungo tempo cerco di far avvenire. Sono certo che la fusione sia ciò di cui entrambe le squadre hanno davvero bisogno, e sono certo che abbiamo bisogno di un altro team forte in Italia».

INZANI



Quella buona... Lana di Andreucci

Vi ho scritto per dare una nota di merito al pilota toscano (della Garfagnana) attuale pilota ufficiale Peugeot Paolo Andreucci, che oltre essere un grande pilota è anche un ragazzo che tutti vorrebbero come amico per le sue doti umane, pronto ad aiutare chi ne ha bisogno; e per qualcuno è anche un ottimo compagno di squadra. La foto che vi ho inviato è la più netta conferma di ciò che vi scrivo; il sottoscritto si trova sulla prova speciale n. 14 «Boletto» del recente 21. rally della Lana, tra il pubblico intravedo il pilota toscano che essendosi ritirato nella 1. tappa, è in giro per seguire le prove. Arriva la vettura del suo compagno di team Angelo Medeghini, al tornante appena sopra fa una bella traversata poi dove sono appostato io, la macchina fa uno strano rumore e la Peugeot 106 prosegue lentamente (sembra il ritiro) tra il pubblico si lancia Andreucci per vedere se ha bisogno, la fortuna vuole che c'è un po' di discesa e più in là uno spazio che non intralcia i concorrenti che sopraggiungono. E qui entra in azione il toscano come lo dimostrano le foto, guarda se si può farlo ripartire smontando la ruota e si abbassa per controllare dov'è la rottura poi nella seconda chiama l'assistenza che transitava nei pressi di questo bivio. Morale della favola il pilota bresciano è potuto ripartire e terminare la corsa. Avrei tanto piacere vedere questa foto pubblicata per rendere onore ad un pilota che è un campione anche quando non è più in corsa... ce ne vorrebbero come lui!

Mauro Inzani - Fiorenzuola d'Arda (Piacenza)

Mica male come immagine. Va bene che l'intervento estemporaneo di Andreucci era volto ad aiutare il suo compagno di squadra, ma, come abbiamo detto tante volte, sono gesti che testimoniano la dimensione «umana» dei rally in un momento in cui tutto l'automobilismo soffre anche per la carenza di spirito di solidarietà.

L'ANGOLO DELLA TECNICA

Sono un ragazzo di 16 anni appassionato di F. 1 e F. Indy. In particolare mi interessa l'aerodinamica applicata alle monoposto. Per questo vi chiedo: 1. Perché le F. 1 dei primi Anni '80 in genere non avevano alettoni anteriori? 2. Perché viene messa una termocoperta sugli alettoni delle F. Indy prima di una gara? 3. A cosa servivano le alette disposte ai lati dell'alettone posteriore e perché sono state abolite? Infine, potreste pubblicare l'immagine del fondo di una vettura effetto suolo?

Pierpaolo del Casale - Vasto (Chieti)

Ci sembra che capire che i principi dell'effetto suolo non siano del tutto ignoti al nostro lettore. Comunque, una volta di più, è bene riepilogare. Alla fine degli Anni '70, si scoprì che era possibile applicare il principio del profilo alare — già da tempo sfruttato per gli alettoni — anche al corpo vettura. E questo fu fatto dando alle «pance» ai lati delle monoposto un profilo interno a forma di ala, ovviamente capovolta perché lo scopo era quello di tenere incollate al suolo le F.1 e non di... farle decollare. L'aria che entra nel «tunnel» aerodinamico, dovendo fare più strada, viene accelerata mentre decresce la pressione statica. Questo fino alla strozzatura, dove la pressione è al minimo (effetto Venturi). Dopodiché, il flusso d'aria passa attraverso un diffusore,

che in parole povere ha un andamento «in salita». Oggi, con l'imposizione del fondo piatto, il diffusore è lo «scivolo» posteriore; ma sarebbe più corretto dire che anche le wing-car ne erano dotate, in quanto esso fa parte del profilo alare. Nel diffusore si recupera parte della pressione mentre complessivamente, il tunnel genera una spinta verso il basso per via della depressione. All'inizio degli anni '80, le F.1 avevano ormai perfezionato l'effetto suolo, grazie anche alle minigonne (paratie scorrevoli) che sigillavano i lati del tunnel. Per questo non c'era bisogno di usare i «baffi» anteriori — che fanno resistenza aerodinamica — perché l'aderenza era già assicurata. Le F. Indy usano ancora i tunnel laterali, ma senza minigonne e con una certa altezza dal suolo, il che riduce l'efficacia. Quelle che si mettono sulle ali non sono termocoperte, ma semplici teli per... coprire le soluzioni aerodinamiche agli sguardi indiscreti. Una piccola variazione del disegno può fare la differenza, specie tenendo presente che nella categoria Usa i telai sono per la più Lola e Penske, cioè basilamente simili tra loro. La terza domanda si riferisce, pensiamo, alle appendici apparse sulla McLaren e altre monoposto verso il 1984. Queste alette supplementari, che «lavoravano» vicino alle ruote assicurando aderenza suppletiva al retrotreno, erano regolari perché si protendevano oltre l'asse delle ruote stesse. Un po' come ha fatto la Footwork (subito imitata dalle altre) quest'anno; solo che il guadagno veniva fatto in larghezza e non in altezza. Ad ogni buon conto, la Federazione decise di bandire le alette laterali per la stagione '85. Per quanto riguarda le immagini del sottoscoeca non è facile fare qualcosa. Anche con il fondo piatto ci sono soluzioni (muso rialzato, diffusore posteriore) di cui i progettisti sono molto gelosi. E a ragione, visto che su queste componenti si gioca buona parte dell'efficienza aerodinamica di una monoposto. Può succedere che in caso di... incidente una vettura capovolta sveli qualche segreto. Ma in generale, comunque, i principi sono quelli che abbiamo esposto.

Che cosa si nasconde sul... fondo delle monoposto F.1 e Indy? Cerchiamo di spiegarlo



ORSI

LE GARE

PISTA VAL VIBRATA

S. Egidio alla Vibrata (Te),
22 agosto 1993

2. Trofeo Negretti 2. e ultima prova

Classe 80 Minikart: 1. Liuzzi (Kali) 10 giri in 10'02"53; 2. «Alex» (Cmp) 10'02"83; 3. Franca (Pcr) 10'03"02; 4. Tondini (Dap) 10'05"55; 5. Spinozzi (Tony) 10'08"31. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Cardinale (Kali-Parilla) 20 giri in 15'52"73; 2. Alessandro (Dap-Dap) 15'52"94; 3. Schiaroli (Biesse-Comer) 15'54"08; 4. Coccia (Dap-Rotax) 15'58"98; 5. Toccalera (Pcr-Pcr) 16'02"72.

Classe 100 Nazionale: 1. Lucati (Kali-Italsistem) 20 giri in 15'27"80; 2. Mastracci (Tony-Parilla) 15'27"97; 3. Russo (Tony-Italsistem) 15'29"69; 4. Forlini (Tecno-Sirio) 15'33"19; 5. Barbi (Crg-Italsistem) 15'34"68.

Classe 100 Internazionale: 1. De Pace (Birel-Italsistem) 20 giri in 15'18"25; 2. Brugnoli (Mari-Italsistem) 15'18"81; 3. Moro (Kali-Italsistem) 15'22"37; 4. Sospetti (Allkart-Parilla) 15'39"61; 5. Dragani (Allkart-Italsistem) 15'40"91.

Classe 125 Nazionale: 1. Faieta (Dap-Pavesi) 20 giri in 14'37"18; 2. Laudato (Kali-Tm) 14'37"88; 3. Fabrizi (Kali-Tm) 14'48"77; 4. Ventimiglia (Kali-Tm) 14'51"54; 5. Benedetti (Kali-Tm) 14'56"87.

Classe 125 Internazionale: 1. Di Gianvito (Dap-Pavesi) 20 giri in 14'31"73; 2. Baldelli (Kali-Pavesi) 14'34"26; 3. Noferini (Kali-Pavesi) 14'37"00; 4. Costantini (Kali-Tm) 14'38"57; 5. Tavoletti (Kali-Tm) 14'41"77.

Classe 100 Amatori. 1. De Angelis (Tecno-Parilla) 20 giri in 16'40"65; 2. Pignataro (Crg-Parilla) 17'05"28; 3. Pizzoni (Mac Minarelli-Parilla) 17'10"05; 4. Petroselli (Birel-Parilla) a 1 giro; 5. Vitucci (Allkart-Parilla) a 2 giri.

Classe 125 Amatori (valvola). 1. Gardin (Kali-Pavesi) 20 giri in 15'09"11; 2. Compagnoni (Kali-Tm) 15'15"77; 3. Carota (Dap-Pavesi) 15'16"55; 4. Mancini (Tony-Tm) 15'26"89; 5. Gironacci (Kali-Tm) 15'29"03.

Le classifiche finali del Trofeo

Classe 100 Junior: 1. Cardinale punti 47; 2. Alessandro 46; 3. Schiaroli 40; 4. Coccia 38; 5. Babalus 35.

Classe 100 Nazionale. 1. Mastracci punti 51; 2. Pignataro e Lavori 34; 4. Lucati 32; 5. Forlini 31.

Classe 100 Internazionale. 1. Dragani punti 47; 2. Neri 37; 3. Sospetti 36; 4. De Pace 35; 5. Castelli 32.

Classe 100 Amatori. 1. De Angelis punti 36; 2. Pignataro 27; 3. Petroselli 25; 4. Riti 24; 5. Pintabona 20.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Gardin punti 40; 2. Carota e Compagnoni 30; 4. Zallocco 23; 5. Adazi 17.



RITORNA IN PORTOGALLO UNA GARA TITOLATA

L'euro-Junior scopre Braga

ECCO GLI APPUNTAMENTI CIK

DATA	GARA		PISTA
JUNIOR			
15 maggio	campionato europeo trofeo casco verde	Junior	Braga (P)
17 luglio	coppa dei 5 continenti trofeo arcobaleno	Junior cadetti	Ugento (I)
INTERCONTINENTAL-A			
5 giugno	Viking trophy		Fastec Ring (S)
21 luglio	campionato europeo		Göteborg (S)
FORMULA SUPER-A E F.A.			
20 febbraio	coppa intercont.	F.A.	Raleigh (Aus)
17 aprile	campionato europeo	F.S-A e F.A.	Valence (F)
8 maggio	campionato europeo	F.S-A e F.A.	Val Vibrata (I)
29 maggio	coppa del mondo camp. Asia-Pacifico	F.S-A e F.A.	Suzukia (J)
		ICA	
19 giugno	campionato europeo	F.S-A e F.A.	Mariembourg (B)
3 luglio	campionato europeo	F.S-A e F.A.	Nieuw-Zevenbergen (NI)
18 settembre	campionato del mondo	F.S-A e F.A.	Cordoba (Ra)
FORMULA C E INTECONTINENTAL-C			
15 maggio	Trofeo di Francia	F.C e ICC	Saibris (F)
10 aprile	Trofeo d'Italia	F.C e ICC	Lonato (I)
4 settembre	campionato del mondo ed europeo	F.C e ICC	Bydgoszcz (PI)
FORMULA E E INTERCONTINENTAL-E			
15 maggio	campionato europeo	F.E e ICE	Saibris (F)
3 luglio	campionato del mondo	F.E	Most (Cs)
14 agosto	campionato del mondo	F.E	Val de Vienne (F)
4 settembre	campionato del mondo e campionato europeo	F.E	Osterreichring (A)
		ICE	

PASSA ALLE AUTO IL CAMPIONE DELLA 100 INTERNAZIONALE

Belicchi si prepara per la F. Opel

La statura e il peso di Andrea Belicchi non sono più tali da essere tollerati per l'attività kartistica, così il campione italiano in carica della 100 Internazionale sta mettendo a punto il proprio passaggio alle monoposto. Lo scorso luglio il pilota di Parma ha partecipato a un corso di pilotaggio di Henry Morrogh, tra l'altro suscitando un'ottima impressione nell'istruttore irlandese per la facilità di adattamento alle monoposto e la fluidità di guida. Ora Belicchi ha in corso alcune trattative per correre l'europeo di F. Opel nel '94.

IMPIANTO RISTRUTTURATO E AGGIORNATO

A Imola si riscopre il kartodromo

Sono stati ultimati recentemente i lavori di aggiornamento della pista che si trova nei pressi di Imola, in provincia di Bologna, precisamente in località Ponticelli. Il tracciato (nella foto) ha inoltre ricevuto l'ispezione della Federazione karting per la concessione

dell'agibilità. Ad ogni modo l'obiettivo dei gestori dell'impianto è quello di organizzare soltanto gare a invito. Inoltre una delle attività primarie di questa pista sarà quella della scuola di pilotaggio di Gabriele Lancieri. Il percorso di questo kartodromo misura 510 metri ed è

un tracciato molto tecnico e ha caratteristiche tali da potere seguire bene gli allievi durante le prove in pista. La pista sarà disponibile anche per prove libere. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta allo stesso Gabriele Lancieri al numero telefonico 0542-34750.



ACTION

IL CALENDARIO

5 settembre

- Pista Val Vibrata
S. Egidio alla Vibrata (Te)
Campionato mondiale Formula C e Intercontinentale C
- Circuito di Zero Branco
Zero Branco (Tv)
Amatori
- Pista Winner
Nizza Monferrato (At)
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Montenegro
Montenegro (Ap)
60, 100, 125, 100 Amatori
- Pista Cilento
Casalvelino (Sa)
60, 100, 125, Amatori
- Pista dell'Adriatico
Montesilvano (Pe)
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Casette
Castelnuovo Bordenga (Si)
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Rosà
Rosà (Vi)
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di S. Anna
S. Anna di Oristano (Or)
60, 100, 125, Amatori

TRASFERITA LA PRODUZIONE

Divorziano i soci della Brm

Le divergenze fra i fondatori della Casa di telai per kart Brm hanno portato i fratelli Bonetti a separarsi da Paolo Bracchi. La situazione attuale vede quest'ultimo mantenere la vecchia sede in via Martin Luther King 6 a Roccafranca (Brescia - tel. 030/7090789 oppure 7090815) con la denominazione di Brm Racing Team. Luca e Dario Bonetti si sono invece trasferiti in una nuova, e ora pienamente operativa, sede, sempre a Roccafranca (tel. 030/7091048, fax 7091049), dove hanno

dato vita alla Brm Kart Factory, azienda dove si realizzano e vendono materialmente i kart con questo marchio. I Bonetti stanno così programmando un futuro in cui hanno intenzione di dare vita a una squadra ufficiale (ora assistono direttamente il solo Ralph Von Euw, vincitore dell'ultimo Gran Premio di Hong Kong) con cui si impegneranno soprattutto nella classe 100, mentre l'attività nella 125 dovrebbe con ogni probabilità limitarsi alle gare maggiormente importanti.

PER LA ZONA CENTRO

La Coppa Amatori passa a Tivoli

I problemi legati ai permessi dell'agibilità della pista di Fondi non si sono risolti, così la coppa Amatori per la zona centro è stata spostata alla pista d'oro di Bagni di Tivoli, in provincia di Roma. Il cambiamento di pista ha imposto tra l'altro anche uno slittamento di data: la gara dal 5 settembre è infatti passata al 19, sempre di settembre.

LA SORPRESA

Assente per due anni dal mondo kartistico, il fondatore della Kali, **Calogero Vanaria** ora rientra con la Birel

ALESSANDRO COLLINA

È stato assente per un paio d'anni dalle piste di kart, e ora si accinge a rientrare nel giro. Qual è stato il motivo di questa assenza?

«Sono stato costretto da motivi di salute, ma la voglia di andare in pista la porto ancora dentro e ora spero di poter ricominciare con più assiduità di prima».

— Nel '91 ha ceduto il marchio Kali alla Crg, smettendo di essere un costruttore di telai, ora pensa di rientrare con l'azienda di motori che porta il suo nome?

«I motori viaggiano già bene per conto loro, il mio rientro è in un ruolo completamente nuovo: alla mia età, a 61 anni, non ho più la forza per ripartire come costruttore di telai, ma ho ugualmente tanta voglia di mantenermi vivo con il mondo delle corse. Così ho appena raggiunto un accordo con la Birel per lavorare sul fronte commerciale».

— Si tratta di un ruolo completamente nuovo...

«No, perché nelle mie aziende la parte commerciale l'ho sempre curata io, quindi diciamo che ricoprirò un ruolo che ben conosco e lo farò per una Casa in cui credo e che fin dal 1968, quando ho iniziato la mia attività, di costruttore ho guardato con rispetto e ammirazione».

— Non si sente però un poco sminuito?

«Assolutamente no, lo sarei invece se fossi finito a lavorare con persone non qualificate».

— Non rimpiange di non poter operare più nell'azienda

da lei fondata?

«È certo che non è stato facile prendere questa decisione, ma non volevo nemmeno che la mia esperienza di decenni andasse a finire nel nulla».

— Non poteva comunque occuparsi delle stesse cose che curerà alla Birel nell'azienda dei suoi figli?

«Lì tutti hanno un ruolo, il settore commerciale ha già una sua struttura e presto mi sarei sentito un peso, una cosa che non rientra nel mio stile: io voglio lavorare dove la mia presenza è di aiuto».

— Lei è riconosciuto come il padre della 125, sarà nelle categorie con il cambio che opererà maggiormente?

«Sicuramente la 125 mi ha dato i maggiori successi, come il mondiale vinto con Gabriele Tarquini, però il mio impegno sarà uguale in tutte le classi e categorie».

— Cosa intende portare di nuovo a livello commerciale?

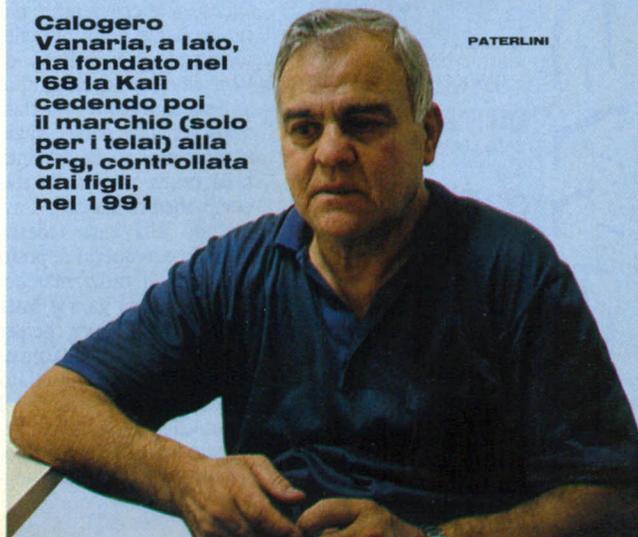
«Il mio ruolo esatto in Birel è quello di agente esclusivo per il centro-sud Italia e per le province di Brescia e Mantova. Il mio obiettivo è di arrivare a costituire una rete di distribuzione che vada presso i clienti, ciò allo scopo di sveltire i tempi di consegna di ricambi e telai».

— Pensa a una specie di consegna a domicilio?

«Esattamente voglio arrivare ad avere un contatto diretto e costante con tutti i clienti, per questo cercherò di essere presente al maggior numero di gare, anche quelle meno blasonate per avere rapporti diretti con i piloti».

Calogero Vanaria, a lato, ha fondato nel '68 la Kali cedendo poi il marchio (solo per i telai) alla Crg, controllata dai figli, nel 1991

PATERLINI



CLASSIFICHE

Rallycross con dominio Citroën

VALKENSWAARD — La Citroën ha ripreso il comando delle operazioni con Hansen e Pailler (1. e 2.) che ora guidano la classifica generale a pari punti, 118, davanti a Kristoffersson, 111, con la Audi S2. Schanache, che con la vittoria nel precedente appuntamento sembrava aver risolto i problemi di rottura del motore della sua Ford Escort (dovuti a benzina sbagliata), si è invece ritirato ancora per analogo inconveniente.

Eddi Laumanns

RALLYCROSS

Valkenswaard (NL), 22 agosto
8. prova del campionato europeo

La classifica
1a div. (Gr. N): 1. Hunsbedt (Ford Escort Rs Cosworth) punti 20; 2. Kramer (Ford Sierra Cosworth 4 x 4) 17; 3. Koutny (Ford Escort Rs Cosworth) 15; 4. Norstedt (Nissan Sunny Gti-R) 13; 5. Hutton (Ford Escort Rs Cosworth) 12; 6. Opland (Nissan Sunny Gti-R) 11.
2a div. (Special): 1. Hansen (Citroën Zx 16v Turbo 4 x 4) punti 20; 2. Pailler (Citroën Bx Gti 16v Turbo 4 x 4) 17; 3. Cross (Ford Fiesta Xr2i T16 4 x 4) 15; 4. Gallop (Peugeot 309 Gti 16 Turbo 4 x 4) 13; 5. Squibb (Ford Escort Rs Cosworth) 12; 6. Schanache (Ford Escort Rs 2000 T16 4 x 4) 11.

La classifica del campionato.
1a div. 1. Hunsbedt punti 121; 2. Opland 115; 3. Hutton 113.
2a div. 1. Hansen e Pailler 118; 3. Kristoffersson 111; 4. Eklund 93; 5. Schanache 69.

TRANS-AM

Road America (USA), 21 agosto
12. prova del campionato

La classifica: 1. Sharp (Chevrolet Camaro), 25 giri in 1.05'45"083, media 146,850 km/h; 2. Baldwin (Chevrolet Camaro) a 0"889; 3. Pickett (Chevrolet Camaro); 4. Fellows (Ford Mustang Cobra); 5. T. Archer (Dodge Daytona); 6. Stevens (Ford Mustang Cobra).
□ **Giro più veloce:** Sharp, 2'13"157, media 174,230 km/h.
La classifica del campionato: 1. Sharp, 321 punti; 2. Fellows, 276; 3. Baldwin, 243; 4. B. Archer, 235.

F. FORD

Nürburgring (D), 22 agosto
3. prova del campionato europeo

La classifica: 1. Viegas (Swift), 12 giri in 22'00"18, media 148,627 km/h; 2. Gene M. (Van Diemen) a 10"47; 3. Bauer (Van Diemen) a 17"54; 4. Fontana (Van Diemen) a 19"67; 5. K. Graf (Van Diemen) a 20"74; 6. Vosse (Van Diemen) a 21"41.
□ **Giro più veloce:** Viegas, 1'48"60, media 150,563 km/h.
La classifica del campionato: 1. Viegas punti 55 (campione 1993); 2. Gene M. 39; 3. Mollenkes 25; 4. Eisenreich 21; 5. Ingalli 20.

Già un successo per la Mondeo dopo sole sei gare dal suo debutto



TURISMO INGLESE □ VINCE RADISICH

Tocca alla Ford

BRANDS HATCH — Andy Rouse l'aveva dichiarato a inizio anno: «Porterò in pista la nostra Ford Mondeo solo quando avrò la certezza che potrà piazzarsi almeno nelle prime 10 posizioni». Ma l'avvertimento è andato al di là anche delle più rosee previsioni. Dopo aver saltato le prime sette gare, per l'indecisione iniziale se puntare sulla versione a trazione posteriore o anteriore (poi preferita) e per le difficoltà di messa a punto di una vettura completamente nuova, già alla sua 6. gara per la Ford Mondeo è infatti arrivata la prima vittoria con Radisich. Ora il Campionato Turismo inglese si fa così sempre più emozionante e più difficile, soprattutto per le Bmw di Winkelhock e Soper, sempre in testa comunque alla classifica generale piloti, grazie al dominio quasi assoluto nella prima metà della stagione; mentre hanno già assicurato alla casa tedesca (proprio con questo 3. posto di Soper) il titolo marche. Proprio questa gara è stata inoltre sia per Soper che per Winkelhock particolarmente critica: l'inglese ha infatti agguantato il 3. posto per il rotto della cuffia, dopo essere stato retrocesso di una posizione per essersi «appog-

giato» alla Vauxhall di Leslie ed averlo fatto finire fuori pista; il tedesco ha concluso invece addirittura 21 a 1 giro per un'escursione sull'erba, con conseguente foratura. Ottimo invece il 2. posto di Gravett con la Peugeot 405 Mi16.

David Hodges

TURISMO

Brands Hatch (GB), 22 agosto

12. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Radisich (Ford Mondeo), 36 giri in 29'25"80, media 142,16 km/h; 2. Gravett (Peugeot 405 Mi16) a 1"04; 3. Soper (Bmw 318i) retrocesso da 2.; 4. Hoy (Toyota Carina E) a 1"28; 5. O'dor (Nissan Primera Egt) a 1"91; 6.

Rouse (Ford Mondeo) a 2"59; 7. Bailey (Toyota Carina E) a 5"61; 8. Watts (Mazda Xedos 6) a 8"24; 9. Menu (Renault 19 16v) a 14"43; 10. O'brien (Peugeot 405 Mi16) a 14"59.

□ **Giro più veloce:** Winkelhock (Bmw 318i), 47"98, media 145,33 km/h.

La classifica del campionato: 1. Winkelhock punti 150; 2. Soper 132; 3. Cleland 92; 4. O'dor 81; 5. Bailey 74; 6. Hoy 66; 7. Allan 65; 8. Radisich 49.

GT TEDESCO □ SUBITO FUORI LE BMW

Così è Porsche...

NURBURGRING — Bmw M3 Gtr «cornute e mazziate». Penalizzate già prima del via per «troppo competitività» con cerchi e gomme più stretti di 1 pollice, in gara Cecotto e Nissen sono infatti subito usciti di scena: Von Gartzten, con la Porsche 3.8 Rsr, ha cercato di infilarsi fra Cecotto e Reuter, con la Porsche 968 T, e nella bagarre quest'ultimi si sono toccati invol-

gendo anche Nissen e finendo tutti rovinosamente contro il muro. Poi per le Bmw è arrivata anche la notizia che dalla prossima gara a tutte le sue avversarie verrà concessa una riduzione in peso di 50 kg. Vittoria così di Eichmann (sotto), con la Porsche 3.8 Rsr, che al 4. giro ha tolto il comando a Niedzwiedz, con la Ford Escort Rs Cosworth, poi superato anche

da von Gartzten e Hanhe, con la Honda Nsx, ora in testa al campionato, insieme a Cecotto.

(w. m.)

GRAN TURISMO

Nürburgring (D), 22 agosto

4. prova del campionato Adac

La classifica. la div.: 1. Eichmann (Porsche 3.8 Rsr), 21 giri in 39'08"33, media 146,221 km/h; 2. Gartzten (Porsche 3.8 Rsr) a 2"227; 3. Hanhe (Honda Nsx) a 5"66; 4. Niedzwiedz (Ford Escort Rs Cosworth) a 16"17; 5. Grohs (Porsche 3.8 Rsr) a 21"59; 6. Said III (Corvette C11) a 31"85.
2a div.: 1. Kessler (Nissan 200 Sx), 19 giri in 40'48"82, media 126,866 km/h.

□ **Giro più veloce:** Eichmann (Porsche Carrera), 1'49"89, media 148,796 km/h.

La classifica del campionato: 1. Cecotto e Hanhe punti 50; 3. Nissen 45; 4. Von Gartzten 37; 5. Grohs 26.

PHOTO 4



FORMULA 3 TEDESCO □ KRUMM RIEMERGE MA...

Verstappen prende quota Angelelli ora lo insegue



FORMULA 3

Gavin e Burt in lotta nell'inglese

PEMBREY — La Formula 3 inglese ha ritrovato l'emozione dei duelli in pista con una grande lotta fra Gavin, Burt e Goossens. Il successo è andato questa volta a Gavin che ha bruciato Burt (pole) già alla prima curva ed ha siglato il nuovo record del tracciato subito al secondo giro. Burt a metà gara ha invece dovuto rallentare il ritmo per problemi di gom-

(d.h.)

FORMULA 3

Pembrey (GB), 22 agosto

12. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Gavin (Dallara F393-Vauxhall), 30 giri in 26'35"35, media 158,62 kmh; 2. Burt (Dallara F393-Mugen) a 12"18; 3. Goossens (Dallara F393-Mugen) a 12"42; 4. Gueiros (Dallara F393-Vauxhall) a 15"65; 5. Ribeiro (Dallara F393-Mugen) a 19"18; 6. Dufour (Dallara F393-Mugen) a 19"81.

□ **Giro più veloce:** Gavin (Dallara F393-Vauxhall), 52"12, media 161,84 kmh.

La classifica del campionato: 1. Burt punti 84; 2. Gavin 66; 3. Goossens 45.

FORMULA OPEL

Ora Crinelli controlla Radermecker

NÜRBURGRING — Patrick Crinelli con un 3. e un 2. posto è riuscito a mantenere la testa del campionato, ma ha visto il suo vantaggio assottigliarsi da 17 ad 8 punti nei confronti di Radermecker. Il belga del team Van Amersfoort con un 2. posto ed una vittoria ha infatti preceduto in entrambe le gare il romano. In lizza per il titolo resta anche lo svizzero Hauser (Eggemberger), dominatore della corsa

NÜRBURGRING — Krumm e Verstappen nella prima gara, Verstappen e Krumm nella seconda. Ma invertendo l'ordine dei fattori... il prodotto non cambia: l'olandese (sotto), soprannominato in patria «Jos the Boss» in questo 7. appuntamento della stagione si è riconfermato infatti ancora una volta il grande dominatore di questa seconda parte del campionato e ha così rafforzato ulteriormente la sua leadership. Il tedesco, rivelatosi meno incisivo rispetto alle aspettative dopo il pieno successo nel primo appuntamento di Zolder, con questo ritorno al vertice per ora è invece solo riuscito a riprendere un po' di fiato ma rimane comunque sempre 4. in campionato. Un buon passo in avanti anche per Angelelli che, con un 4. e un 3. posto, ha scavalcato in classifica generale il suo compagno di squadra Maassen e ora è secondo. Quest'ultimo infatti al Nürburgring è riuscito a combinare ben poco: un 5. posto dietro all'italiano nella gara e subito un ritiro nella 2a per noie all'impianto elettrico. Nella 1a gara la vittoria di Verstappen è stata di misura su Krumm a causa di un difficile doppiaggio per l'olandese proprio all'ultimo giro. Dietro di loro dura è stata la lotta per il terzo posto fra Abt, Angelelli, Maassen, Muller, Werner e Peter. Colciago non ha potuto invece neppure prendere il via a causa di un guasto alla testata. Nella 2a gara l'unico elemento degno di nota è stata la bellissima rimonta di Colciago, 6. dopo essere partito dall'ultima posizione.

Wolfgang Monsehr

FORMULA 3

Nürburgring (D), 22 agosto

13. e 14. prova del campionato tedesco

La classifica

1a gara: 1. Krumm (Dallara 393-Opel), 15 giri in 24'11"96, media 168,922 kmh; 2. Verstappen (Dallara 393-Opel) a 00"05; 3. Abt (Dallara 393-Spiess) a 15"76; 4. Angelelli (Dallara 393-Vw) a 16"25; 5. Maassen (Dallara 393-Vw) a 16"57; 6. Muller (Dallara 393-Fiat Abarth) a 19"10.

□ **Giro più veloce:** Verstappen (Dallara 393-Opel), 1'35"84, media 170,609 kmh.
2a gara: 1. 1. Verstappen (Dallara 393-Opel), 15 giri in 24'14"07, media 168,676 kmh; 2. Krumm (Dallara 393-Opel) a 4"45; 3. Angelelli (Dallara 393-Vw) a 21"44; 4. Abt (Dallara 393-Spiess) a 27"40; 5. Liesner (Dallara 393-Opel) a 28"17; 6. Colciago (Dallara 393-Opel) a 30"63.

□ **Giro più veloce:** Krumm (Dallara 393-Opel), 1'36"25, media 169,882 kmh.

La classifica del campionato: 1. Verstappen punti 190; 2. Angelelli 153; 3. Maassen 146; 4. Krumm 139; 5. Colciago 79.

PHOTO 4



del sabato, che ha strappato il 3. posto in classifica a Magnussen. Il miglior pilota della Practice è stato Spoladore, 5. nella 2. gara, mentre nella prima Martini si è piazzato 6.

Enrico Rossi Cappellani

F. OPEL EUROSERIES

Nürburgring (D), 22 agosto

12. e 13. prova del campionato

1a gara: 1. Hauser, 13 giri in 22'31"04, media di 157,334 kmh; 2. Radermecker a 1"48; 3. Crinelli a 5"88; 4. Giau a

6"55; 5. Couceiro a 8"96; 6. O. Martini a 9"20; 7. Stroimberger a 10"79; 8. Schwitalia a 20"35; 9. Veenman a 25"77; 10. Magnussen 25"91.

□ **Giro più veloce:** Radermecker, 1'42"63, media di 159,321 kmh.

2a gara: 1. 1. Radermecker, 15 giri in 26'15"59, media 155,667 kmh; 2. Crinelli a 3"07; 3. Hauser a 6"49; 4. Eyckmans a 6"94; 5. Spoladore a 7"63; 6. Giau a 8"79; 7. O. Martini a 13"07; 8. Couceiro a 13"26; 9. Honneger a 13"54; 10. Stroimberger a 19"31.

□ **Giro più veloce:** Magnussen, 1'43"60, media 157,830 kmh.

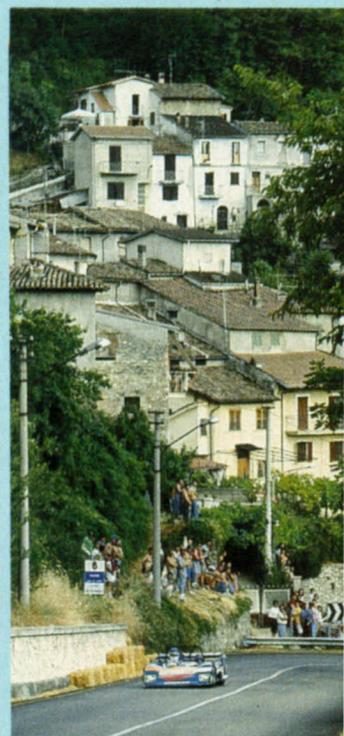
La classifica del campionato: 1. Crinelli punti 152; 2. Radermecker 144; 3. Hauser 115; 4. Magnussen 106; 5. Giau 69; 6. Morelli 66; 7. Spoladore 63; 8. Couceiro 60; 9. Martini 58; 10. Kanaan 53.

EUROSALITE

Egozkue è in testa, ma inizia adesso il gioco degli scarti che non coinvolge Vilarino. Andres può sperare...

ALESSANDRO COLLINA

ST. URSANNE — Una quantomai incerta ed emozionante sfida 'ad alta quota', sul filo dei secondi. Ecco cos'è diventato, a due gare dalla conclusione, il Campionato Europeo della Montagna, che negli ultimi precedenti quattro anni era vissuto invece sul risultato scontato, all'ombra del dominio assoluto di Andres Vilarino (a destra). Se ancora nel '92 lo spagnolo si era aggiudicato il titolo (il 4. consecutivo, appunto) con 55 punti di vantaggio, quest'anno la situazione è infatti ben altra: tre a tre è sino ad ora il conteggio delle vittorie fra il pluricampione e il suo diretto avversario, il connazionale Egozkue, che guarda caso ha innalzato il suo livello di competitività dopo aver affidato le cure della sua Osella proprio ai due preparatori Franchino e Pinuccio, della Tunzi Racing di Trigiano di Bari, che lo scorso anno seguivano Vilarino. E poi nel vivo della lotta ci sono anche Vinyes Dabad e Faustmann che, seppur appaiono svantaggiati (per una questione di scarto dei punteggi acquisiti nelle precedenti 8 gare), saranno comunque degli arbitri decisivi di questa lotta nei due restanti appuntamenti. Certo, seppur 3. in campionato Vilarino appare in questo momento ancora in una posizione di vantaggio, che è però lievissimo. Secondo il regolamento, che divide il campionato in due parti, ciascuna composta da cinque gare e di ognuna delle quali si possono conteggiare solo i tre migliori risultati; in questa seconda metà del campionato Vilarino può vantare infatti un solo risultato utile, che è per di più una vittoria, per cui i punti che riuscirà a ottenere nelle due restanti gare potrà sommarli interamente. Egozkue, con un 1. posto, un 2. e un 4., e Vinyes Dabad, con un 1. e due 2. posti, nelle prossime gare dovranno invece sicuramente cominciare a scartare dei risultati: mentre Faustmann, 30enne ingegnere tedesco, che corre con una vettura di propria realizzazione, la Faust 1, ed è assistito da un unico meccanico, la moglie, accusa invece gli ovvii problemi del «pilota fai da te». Tutti indistintamente possono però



COCKPIT

puntare alla vittoria in ciascuna delle due restanti gare mentre intanto si è prepotentemente affacciato anche un altro possibile protagonista: Philippe Darbellay, arrivato a metà stagione con una Lucchini-Mader e già noto a Vilarino per esserselo ritrovato nel '91 come avversario. Qui a St. Ursanne si è piazzato 3., con soli 2" di distacco, e nell'ambiente lo giudicano veloce, determinato e aggressivo.

SALITE

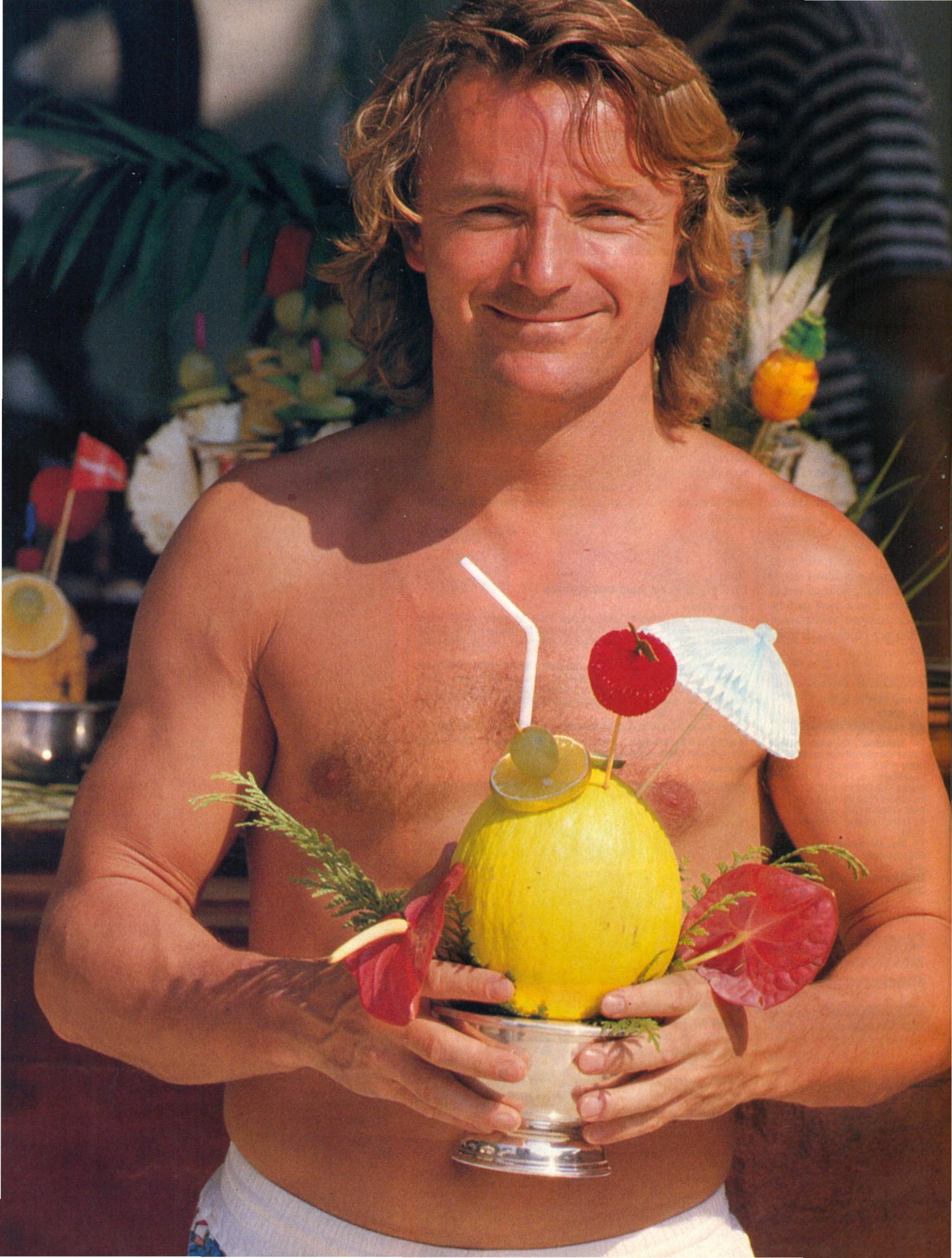
St. Ursanne (CH), 22 agosto

8. prova del campionato europeo

La classifica

Gruppo C3: 1. Vilarino (Lola Bmw), 3'50"18; 2. Vinyes Dabad J. (Osella Pa9-Bmw), 3'52"16; 3. Darbellay (Lucchini S289), 3'52"17; 4. Egozkue (Osella Pa9-Bmw), 3'53"84; 5. Cinelli (Osella Pa12), 4'05"18. **Gruppo CN:** 1. Traversa (Tiga Sc91-Alfa), 4'08"04; 2. Kessel (Osella Pa16-Alfa), 4'10"81; 3. Binder (Argo Jm21-Alfa), 4'22"68; 4. Baudet (Lucchini-Alfa), 4'23"18; 5. Kuendig (Pcr-Alfa), 4'23"43. **Gruppo A:** 1. Dosieres (Bmw M3 Sport), 4'29"39. **Gruppo N:** 1. Jakubowski (Ford Escort Rs Cosworth), 4'38"13.

La classifica del campionato: 1. Egozkue p. 97; 2. Vinyes Dabad J. 83; 3. Vilarino 75; 4. Faustmann 55; 5. Pacini 35; 6. Regosa 31; 7. Cinelli 27.



IL PERSONAGGIO
RENÉ ARNOUX



Cavallino ribelle

È stato sempre un ferrarista «scomodo», anche quando sfiorò il mondiale con la Rossa dieci anni fa. La sua verità: allora come oggi Maranello ha tutto per stravincere, ma ogni volta...

ROBERTO BOCCAFOLGI ■

Spregiudicato, gaudente e donnaio: l'immagine di René non è cambiata con gli anni. Ma c'è anche l'Arnoux pilota, naturalmente: la grinta sfoggiata nell'83 con la C3 turbo, come a Detroit, qui a destra, dove ottenne la pole, non bastò a regalare alla Ferrari una corona mondiale che era parsa vicinissima. Due anni dopo, il rapporto con la squadra si interruppe bruscamente



fotografie AMADUZZI

La voce e il tono sono quelli di dieci anni fa: quelli di un ragazzino. E René Arnoux è davvero un ragazzino: nessun pelo sulla lingua, la critica e il giudizio diretti come una spada, ignari di qualsiasi convenienza politica. Come sembra lontano il 1983: come appartiene alla preistoria delle corse quel mondiale F.1 concluso dalla Ferrari con l'ultimo titolo Costruttori della sua storia, e soprattutto con l'iride piloti sfumata solo all'ultima gara. Fu quella stagione eccezionale, vissuta dal tifo ferrarista come l'anno della resurrezione dopo il tragico 1982 del dominio tecnico ma anche della drammatica morte di Villeneuve e del terribile incidente di Pironi. E di quella stagione, con il suo finale da cuore-in-gola, René è e rimarrà il ricordo più brillante, più vicino all'immagine del Cavallino che da allora i tifosi attendono inutilmente di vedere restaurata. Ma cosa accadde, davvero, in quel deludente finale '83? E che cosa è accaduto, dopo, in

questa Ferrari a digiuno iridato addirittura dal 1979?

«Mah, che cosa è successo... L'ho spiegato tante volte: il problema è che in Ferrari c'è più gente che tiene alla propria immagine personale che a quella della squadra. Non dico tutti, è chiaro. Ma purtroppo questo problema c'è, c'è stato, e ha avuto conseguenze proprio gravi. E non è un fatto di oggi: risale a parecchio tempo fa. Diciamo che dieci anni fa, quando c'ero io, almeno esisteva il rispetto per una persona che si chiamava Enzo Ferrari. Una persona di una certa età, ma che stava in ufficio dal mattino alla sera: era difficile non rendergli conto, alla fine era lui a decidere la maggioranze delle cose».

— In quel mondiale 1983 tu facesti una eccezionale seconda parte di stagione. Eppure non si riuscì a concretizzare un certo vantaggio tecnico fino in fondo, e l'ingegner Ferrari c'era ancora...

«Bisogna stare attenti. Quel campionato lo persi perché a Detroit, quando a dieci giri dalla fine ero

nettamente in testa, si dissaldò un filo elettrico e mi ritirai. Anche a Zeltweg, in Austria, finii secondo quando avrei potuto tranquillamente vincere: altri punti persi. Così si arrivò al Gran Premio finale, in Sudafrica, con il titolo ancora aperto per tre piloti: Prost, Piquet e io, quando invece il campionato avremmo potuto già averlo in tasca. Purtroppo in altitudine i motori Ferrari funzionarono male, e il titolo andò a Piquet. Ma non dimentichiamo che le benzine utilizzate dalla sua Brabham-Bmw non sono mai state molto "limpide". E comunque, quell'anno la Ferrari andò molto bene, tecnicamente era all'avanguardia. Purtroppo il Sudafrica non lo preparammo tanto bene: già prima di partire sapevamo che in quelle condizioni non saremmo stati un gran che né per la potenza massima né per l'affidabilità, perché girando la vite del turbo ottenevamo più vibrazioni e surriscaldamento che altro».

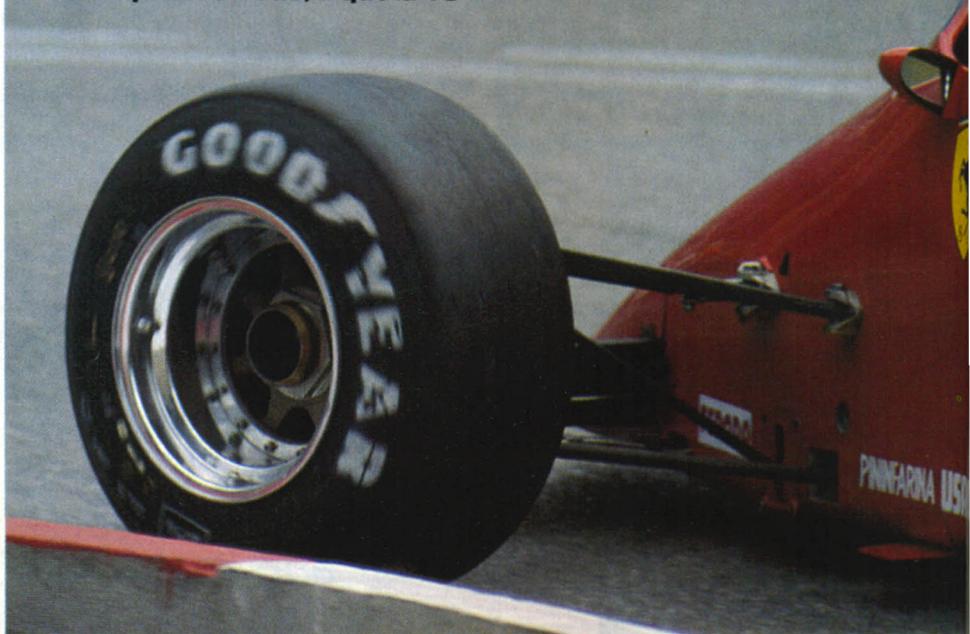
— A mondiale perduto Enzo Ferrari se la prese anche con le gomme...

«Non direi: io penso di essere stato tradito soprattutto dalle prestazioni della monoposto. Delle gomme non ricordo».

— Al termine di quella stagione dicesti che stavi benissimo in Ferrari, che non vedevi perché avresti potuto andartene. Un anno e pochi mesi dopo lasciasti Maranello; perché?

«È vero: io in Ferrari stavo benissimo. E all'ingegnere ero molto affezionato, andavo a trovarlo spesso, gli parlavo e lui mi ascoltava. Purtroppo cambiarono i rapporti fra me e certe persone che allora facevano parte del team. E questo per un motivo ben chiaro: io non capivo perché, con il suo potenziale enorme, la Ferrari faceva fatica a vincere. Già a metà 1982 andai in visita a Maranello: il nostro accordo per l'83 era già siglato e io, visitando il reparto corse, capii che se il mondiale '83 non l'avessi vinto io l'avrebbe vinto senza dubbio il mio compagno (che era Tambay, ndr). Era talmente grande la potenzialità tecnica della Ferrari, che le altre squadre erano poco più di niente, al confronto. E penso che sia così anche oggi: la McLaren e la Williams, in confronto alla Ferrari, hanno le briciole. Eppure, se guardiamo i risultati delle Rosse, viene da ridere. O da piangere, forse. A Maranello c'è tutto, e in caso di bisogno di tecnologia extra possono arrivare dappertutto. Quindi, evidentemente, qualcosa non va sotto il profilo dell'organizzazione. E sotto questo aspetto le altre squadre sono molto più avanti. Del resto la Ferrari ha avuto Barnard che, anche se in tempi lunghi, ha fornito una monoposto molto competitiva; eppure il titolo non è arrivato. Lo stesso con Nichols, un altro che al team da cui proveniva aveva fatto un gran bel lavoro. Perché questo? I motivi devono essere senz'altro umani».

Dopo il titolo sfumato, il 1984 di René si concluse in modo insoddisfacente: sesto nella classifica mondiale con 27 punti. Il francese resta comunque uno dei migliori poleman di tutti i tempi del Circus, a quota 18



AMADUZZI

— Secondo te, insomma, mancato il potere assoluto del Drake la Ferrari non è più riuscita a darsi un organigramma efficiente. Oggi qualcosa ti sembra migliorato?

«Senti. Una volta andai dall'ingegner Ferrari e gli dissi: se ci serve una macchina utensile, anche costosissima, la compriamo; possiamo permetterci qualsiasi cosa. Eppure i nostri risultati sono un po' scarsi. Lui mi rispose: secondo te cosa dovrei fare di più? Era il 1984. In una parola, secondo me la risposta è chiara: in McLaren, in Williams, comanda uno solo: il primo che alza il dito, che inizia a fare un po' di casino nella squadra (letterale, ndr) è fuori. Il problema della Ferrari è sempre questo: tutti vogliono venirci, è tanto bello avere un biglietto da visita con il Cavallino, perché questo biglietto offre grandi opportunità. Per me non era così: ero felicissimo di stare a Maranello, la squadra mi ha dato molto, non mi interessava curare la mia immagine personale. Allora come oggi sono convinto di una cosa: con il suo potenziale, la Ferrari dovrebbe conquistare un mondiale dopo l'altro. I soldi non mancano, la tec-

nologia neppure: solo che all'interno c'è una guerra personale, ognuno vuole trovare negli altri le colpe dell'insuccesso. Era così già nel 1984: penso non sia cambiato».

— Nella Ferrari di oggi vedi qualche novità interessante?

«Mah, forse Jean Todt. Lui è uno che sa quello che vuole, in Peugeot ha fatto un super-lavoro. E penso che a lui non interessi più l'immagine personale di quella del team...».

— La Ferrari ti lasciò libero nel 1985 e se ne dissero tante: la malattia alla gamba, una certa tua vita disordinata...

«Sì, dillo, dillo: hanno detto anche che la Ferrari mi ha mollato perché ero un consumatore di cocaina. Ma non c'è niente di vero: zero assoluto. Il problema è che mi sono trovato in disaccordo con una persona che aveva grande

influenza sull'ingegnere, tutto qui. Non ho mai detto di più e non lo farò dopo otto anni (la persona con cui bisticciò è Marco Piccinini, a quei tempi responsabile del team Ferrari, ndr), ma un bel giorno mi hanno chiamato nell'ufficio di Ferrari e lì il rapporto si è concluso. Di colpo. Beh, a quel punto fu anche un sollievo. Ricordo

«Senna mi piace molto come pilota, ma certi suoi comportamenti sono inaccettabili Prost? Di lui ho un grande rispetto, ma non come uomo. E poi Hill spesso gli sta davanti...»



che la gente mi telefonava a casa e mi diceva di essere dispiaciuta. E io rispondevo che pazienza, andava bene così: a quel punto non ci stavo più male. Ciò che serbo dentro di me di due stagioni complete in Ferrari è un senso di delusione, perché avevo tutto a disposizione per diventare campione del mondo ma non ce l'ho fatta. Ma sono anche contento per il buon ricordo che ho lasciato di me».

— Usciamo per un attimo dal discorso Ferrari. Cosa trovi nella Formula 1 di oggi?

«Noia, molta noia. E disinteresse. Oggi il mondo dei Gran Premi non mi attira in nessun modo: quest'anno sono stato a Imola per il Gp di San Marino e l'ambiente non mi è piaciuto per niente. Nessun rimpianto: se giro per il paddock non trovo più alcuna umanità, mi trovo solo a pensare chi sparnerà per primo».

— Cosa ha rovinato la Formula 1?

«I soldi, senza dubbio. Gli investimenti spropositati fatti da certe squadre. È impossibile non capire che se non si aiuteranno un po' i team minori, nemmeno la McLaren e la Williams potranno essere mai soddisfatte di un campionato mondiale per tre-quattro squadre. E la colpa è anche un po' vostra, della stampa. Avete parlato troppo di soldi, di contratti. Avete offerto troppo potere a certa gente. A me piace molto Senna come pilota. Ma certe sue figure, come quella di arrivare dal Brasile solo al mattino in cui deve disputare le qualifiche di un Gran Premio, sono inaccettabili. Chi le accetta, gli dà un potere spropositato, fa il male della Formula 1. E

anche per questo motivo che oggi nel Circus manca la competizione e lo spettacolo è spesso deludente».

— Cosa pensi di Prost? Hai mai fatto la pace dopo la sua famosa arrabbiatura per quando gli strappasti la vittoria al Gp di Francia '82 dove lui ti avrebbe voluto fe-

dele scudiero?

«No, non ho mai fatto davvero la pace. Per Prost ho un grande rispetto come pilota, molto meno come uomo. E poi oggi lui è in una strana posizione: con la Williams vince facilmente, ma Damon Hill a volte gli sta davanti, con un livello di esperienza neppure paragonabile. Secondo me Prost è insufficientemente stimolato, nessuno gli sta abbastanza addosso. Per questo oggi è molto difficile dire quale sia il suo valore in pista».

— Qual è oggi la vita di René Arnoux?

«Ah, è la vita di sempre. Ho il mio team di Formula 3000, seguo le corse al di fuori della F.1, anche se tuttora la amo moltissimo. Vivo un po' in Gran Bretagna, nella mia casa di Londra, e un po' in Italia: sempre a Montale, vicino a Maranello, dove ho un appartamento e conservo tanti amici. A Parigi vive la mia ex-compagna, Pascale, insieme a nostra figlia Manon, che ha cinque anni, è già grande. Ma non mi sono sposato, no...».

— In Italia c'è ancora chi ti vedrebbe volentieri al volante della Ferrari...

«Eh, lo so (ride). Chi non ci pensa. Forse per la Ferrari Todt è davvero la persona giusta: bisogna vedere quanto gli lasceranno le mani libere, sopra al tavolo ma anche sotto. E comunque la Formula 1 è un mondo lontano, per me. Il Turismo, quello sì: mi piacerebbe fare ancora qualche gara con quelle macchine, specialmente se davvero nascerà questo campionato europeo. Ma è presto per fare progetti: c'è tutto un inverno per decidere». ■

DOPO LA ROSSA IL PURGATORIO LIGIER

Una carriera finita nel... blu

Nato a Pontcharrat (Francia) il 4 luglio 1948, René si mette in luce vincendo il Volante d'oro Shell nel '74 e poi, per due anni di fila, la F. Renault. Esordisce in F.2 con la Martini nel '76 e con questa marca corre il primo Gp, nel '78 in Belgio. Termina la stagione con la Surtees e l'anno dopo è al volante della Renault turbo. Celebre il suo duello ruota a ruota con Villeneuve, a Digione, per il secondo posto. Nell'80 ottiene la prima delle sue 7 vittorie (più ben 18 pole!), in Brasile, ripetendosi a Kyalami. Quando arriva a Maranello, nell'83, ha già quattro successi all'attivo. Con la Ferrari vince in Canada, Germania e Olanda, ma a fine stagione il titolo è di Piquet. René resta al Cavallino fino alla prima gara dell'85, in Brasile: poi, in circostanze controverse, passa alla Ligier. Con il team blu disputerà altre quattro stagioni, travagliate da una monoposto non competitiva. Lasciate le corse, gestisce oggi il team Dams in F.3000.



ACTION



SUPERTEST

BMW 318 i

Bomba a o

Abbiamo messo alla prova la vettura bavarese che è grande protagonista nel campionato SuperTurismo. I cento chili in più imposti per regolamento alle trazioni posteriori hanno facilitato la rincorsa di Alfa e Peugeot. Scopriamone con Modena tutti i segreti in pista...

FRANCO NUGNES



Ecco Stefano Modena durante una delle prove di accelerazione svolte sulla pista di Misano con la Bmw 318i dell'Euroteam: la vettura ha un'ottima forma aerodinamica, mentre è penalizzata dai 100 kg in più che il regolamento impone alle vetture a trazione posteriore rispetto a quelle anteriori

rologeria

Guardando le classifiche di campionato non dovrebbero venire dubbi: la Bmw 318i è indiscutibilmente la vettura turismo della classe D2 più competitiva. La supremazia di Roberto Ravaglia nell'italiano e quella di Joachim Winkelhock nell'inglese lo stanno a dimostrare (mentre Aiello nel francese è se-

condo all'inseguimento dell'Audi di Biela). Ma non bisogna farsi condizionare più di tanto dai numeri. Almeno nel tricolore, Alfa Romeo e Peugeot sembrano aver colmato il gap tecnico che avevano all'inizio della stagione nei confronti della 318i e ora cercano di raggiungere la Bmw al vertice, in una lotta che diventa sempre

più palpitante e imprevedibile. Per cercare di capire qual è il livello di competitività attuale della vettura bavarese abbiamo messo alla prova la 318i dell'Euroteam, chiedendo a Stefano Modena di effettuare tutti i rilevamenti alla vigilia della gara di Misano. I risultati non hanno fatto che confermare quella che è la sensa- ▶

zione diffusa nel paddock: i 100 kg che per regolamento penalizzano le trazioni posteriori come la Bmw dalle tutto-avanti come Alfa e Peugeot si fanno sentire, eccome. Al punto che è sensata la richiesta di chi vuole proporre una revisione della scala pesi per il '94 (950 kg le anteriori, 1000 kg le posteriori e 1050 kg le integrali). Non solo, ma la Casa bavarese si è impegnata troppo presto nello studio (e sembra già anche nella realizzazione) della vettura del prossimo anno (che non avrà niente in comune con quella attuale), tralasciando quello che doveva essere un più proficuo lavoro di sviluppo sul motore quattro cilindri. Intendiamoci: la potenza in termini assoluti è più che buona, pari se non superiore a quella della concorrenza. I problemi esistono nell'erogazione dei cavalli. Il campo di utilizzazione del propulsore è ristretto in alto, troppo in prossimità del limitatore di giri Fisa che «taglia» a 8500 giri. Se sommiamo l'handicap peso di 100 kg a evidenti difficoltà nella prima fase di accelerazione si capisce come mai Ravaglia non vinca dal 18 aprile e Cecotto abbia assapo-

rato lo champagne solo a Imola, circuito che premia la potenza massima. Del resto non è nemmeno possibile anticipare il debutto del nuovo 4 cilindri (derivato dal 320) perché l'unità '94 avrà un senso di rotazione contrario a quello attuale per cui cambio e differenziale andrebbero modificati di conseguenza. E Modena? Stefano, uscito in punta di piedi dal Circus, si è trovato a scoprire una realtà nuova che non conosceva, proprio come la squadra che ha ritrovato dopo i successi conseguiti con Seresina in Formula 3. L'inizio è stato sicuramente più difficile del previsto, ma ora sembra che anche questa struttura privata che gode comunque di un occhio di riguardo a Monaco abbia imboccato la strada giusta, soprattutto da quando è stato fatto il passaggio dalle gomme Dunlop alle Michelin che hanno permesso una più facile e redditizia messa a punto. Non ci sorprenderemo di trovare la 318i di Modena a lottare al vertice già da Pergusa, contribuendo a rimescolare ancora di più le carte di un fine stagione che si annuncia imprevedibile...

PER MODENA UN RITORNO ALL'ANTICO

L'Euroteam arriva dalla F. 3

L'Euroteam diretto da Gabriele Seresina si è dedicato quest'anno per la prima volta al SuperTurismo. La vocazione della squadra è sempre stata quella delle monoposto: è ormai un nucleo storico della Formula 3. Con Stefano, cavallo di ritorno, Seresina ha vinto un titolo europeo della terza serie nell'86 e ha conquistato un posto d'onore nel tricolore con un giovanissimo Alex Caffi. Oggi l'alfiere della terza formula è Danilo Rossi, il tre volte campione del mondo kart, che al debutto con la Dallara 393-Fiat ha saputo conquistare subito una vittoria nella gara di Varanò. Grazie all'appoggio della Omega, l'Euroteam ha schierato due Bmw 318i nelle prime sei gare affiancando a Modena prima D'Amore eppoi Montermini. Negli ultimi due appuntamenti, invece, la squadra ha preferito concentrare tutti gli sforzi solo sulla vettura dell'ex pilota di Formula 1 per accelerare lo sviluppo con le nuove scarpe Michelin. Stefano, infatti, parteciperà alla finale europea dove spera di raccogliere quel risultato che va cercando e che merita. Finora ha messo in saccoccia solo dei sestimi posti.

fotografie ORSI



Modena si prepara alle tre prove di accelerazione svolte sul rettilineo di Misano, l'abitacolo è molto spartano: tutti gli strumenti sono racchiusi nel display del cruscotto. Con la Pi il pilota può essere aggiornato di una decina di parametri del motore

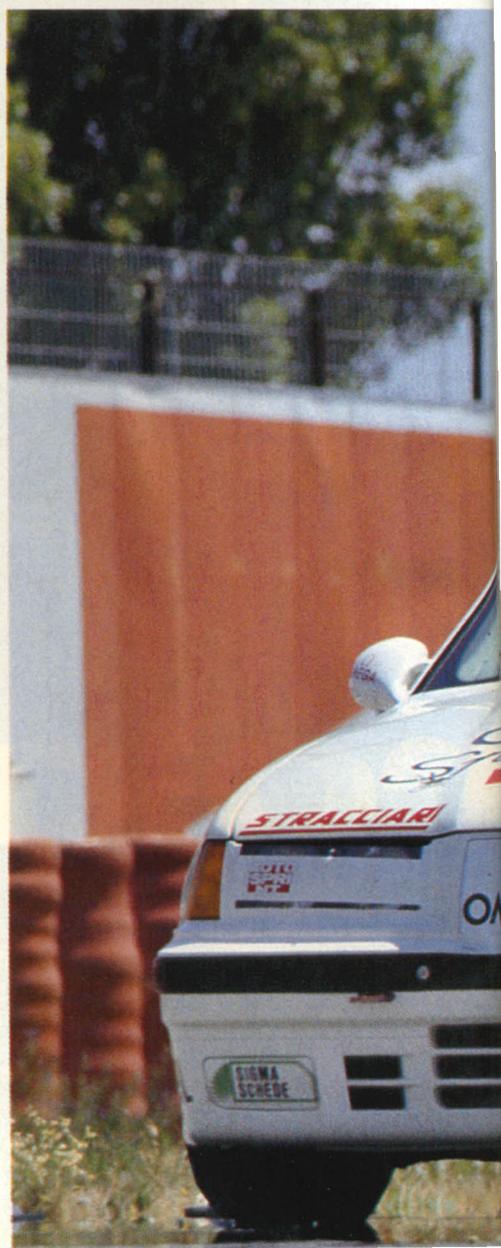
IL

5"

Accelerazione 0-100 kmh

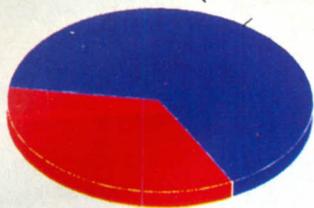
Bmw 318i	5"
----------	----

Nell'accelerazione da fermo la 318i è sicuramente più briosa, ma nel SuperTurismo le partenze sono sempre lanciate per cui i rapporti sono studiati in funzione di quello: è normale, quindi, che la vettura bavarese fatichi a muoversi, poi inizia la progressione non male per un motore 2 litri con un limitatore che scatta a 8500 giri.



IMITATORE È A 8500 GIRI

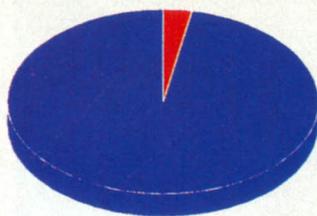
13" (175 kmh)



Accelerazione 0-400 mt

Bmw 318i	13"	175 kmh
----------	-----	---------

Il peso di 1050 kg (vale a dire 100 kg in più delle vetture a trazione anteriore) si fa sentire, ma il rilievo cronometrico non è niente male: 13" al quarto di miglio evidenziano le doti di elasticità del motore 4 cilindri. La 318 è una vettura che una volta lanciata riesce a dare il meglio di sé, rivelando una buona potenza dai medi regimi in su.

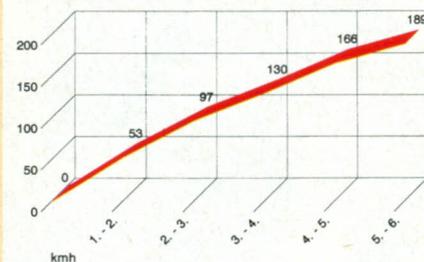


19"4 (210 Kmh)

Velocità massima

Bmw 318i	210 kmh
----------	---------

Il valore è ottimo se si considera che la partenza è avvenuta da fermo: la Bmw ha saputo sfruttare al meglio le doti aerodinamiche. È indiscutibilmente la vettura D2 che vanta la forma con il migliore Cx (i dati della berlina in tal senso differiscono di pochissimo dal coupé): i 210 kmh sono ottenuti prima della staccata del Tramonto.

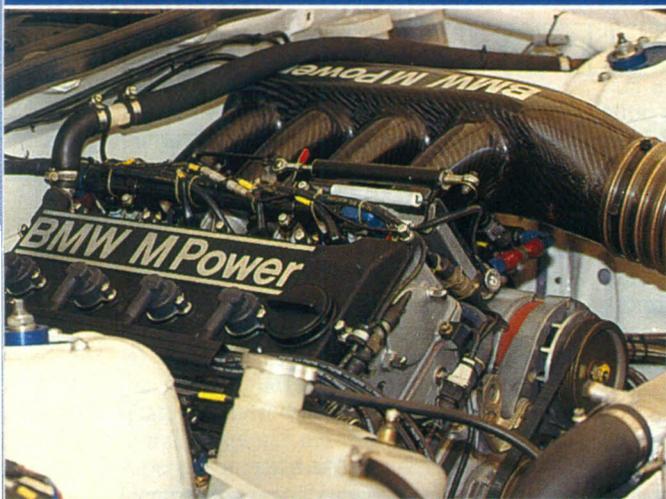


Cambi di marcia

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	kmh
Bmw 318i	53	97	130	166	189	

I rapporti al cambio sembrano ben spaziati: con l'Holinger a 6 marce è possibile scegliere la cascata giusta per ogni circuito. Prima e seconda sono piuttosto lunghe, mentre le altre marce arrivano in più rapida successione. È interessante notare come Modena ha sfruttato anche la 6.





I freni sono autoventilanti e hanno sei pompanti davanti e quattro dietro: assicurano un arresto rapido ed efficace anche senza l'Abs! Per lo stacca-batteria e la leva dell'estintore è stata realizzata appositamente una nicchia che evidenzia l'alto livello delle finiture della vettura bavarese. Il serbatoio di sicurezza da 90 litri si trova nel cofano posteriore



MODENA RACCONTA COME SI GUIDA LA D2 IN PISTA

È molto sensibile alle regolazioni

Stefano Modena non ha mai avuto esperienze con vetture turismo prima di quest'anno. La sua formazione agonistica è improntata sulle monoposto: prima di arrivare in F.1 (ha guidato con Brabham, EuroBrun, Tyrrell e Jordan) è stato campione del mondo karting, ha vinto la Coppa Europa di F.3 e poi l'intercontinentale di F.3000. Non è stato facile per lui adattarsi a un modo di guidare totalmente diverso: «Le D2 rispetto a una F.1 sono molto più pesanti e con un rapporto peso-potenza che è più penalizzante. Sono impegnative anche se si va meno forte: si sente di più la forza centrifuga che tende a far allargare le traiettorie in curva. E poi si è senza appendici alari e pertanto non c'è molta deportanza, per cui la macchina diventa sempre più leggera e meno sensibile quanto più veloce si va».

— È faticosa?

«Anche se non c'è il servosterzo, l'impegno fisico non è maggiore di quello di una F.1 con un carico medio. Quello che si sente è il caldo elevatissimo nell'abitacolo

con gli scarichi che sfiorano il pavimento che diventa bollente».

— Com'è il comportamento della tua 318i? «Devo dire che è una vettura fatta molto bene che reagisce alle regolazioni. Molto del lavoro, infatti, è finalizzato alla ricerca di un buon bilanciamento della vettura. A me piace leggermente sottosterzante in entrata, soprattutto in versione da qualifica. Finora non abbiamo ancora trovato la soluzione ideale, ma tieni conto che sia io che la squadra stiamo scoprendo lentamente questa nuova realtà. Sono convinto che ci sia il potenziale per uscire al-

lo scoperto prima della fine del campionato. Finora abbiamo girato con ammortizzatori standard di fornitura Bmw: sono certo che si possa migliorare cambiando».

— I problemi non vengono dalla sospensione posteriore che flette?

«Può darsi, ma è possibile crescere sostanzialmente trovando un buon equilibrio di ciò che esiste. Ne sono convinto».

— Con le gomme Michelin vi trovate meglio delle Dunlop?

«Cambiare le scarpe ha rivoluzionato il comportamento della macchina: le Michelin hanno una spalla molto rigida che

permette un buon inserimento e una maggiore direzionalità, senza contare che sono anche più leggere. Naturalmente abbiamo dovuto ricominciare il lavoro di messa a punto tenendo conto di questi cambiamenti sostanziali».

— Il motore è molto potente, ma con una coppia piuttosto in alto...

«Il propulsore è buono, ma credo che non sia stato portato al suo limite. Con il limitatore posto a 8500 giri ci vuole un motore che spinge già in basso. Invece noi abbiamo molta potenza in alto. In realtà noi sentiamo troppo l'handicap di peso di 100 kg; la riprova la si è avuta dalla Mondeo che corre in Gran Bretagna. Finché era trazione posteriore non era competitiva, poi l'hanno rifatta tutta avanti e ha già vinto».

— A Pergusa non si dovrebbe sentire molto la differenza di peso...

«Me lo auguro, a Misano invece è stato un disastro. La stagione comunque non è finita: tutta la fatica che stiamo facendo mi auguro che arrivi a concretizzarsi con qualcosa di concretamente positivo».

Se lo dice lui... ■

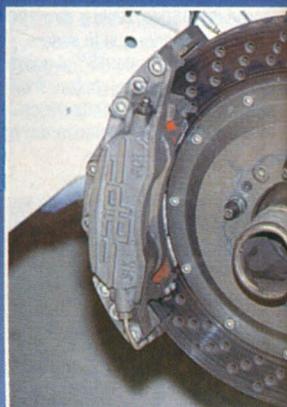
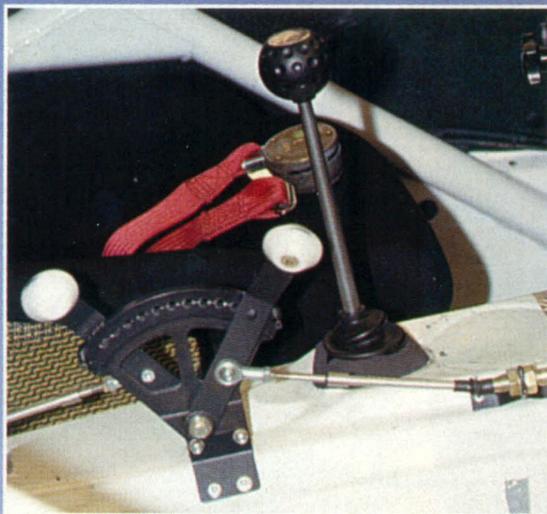
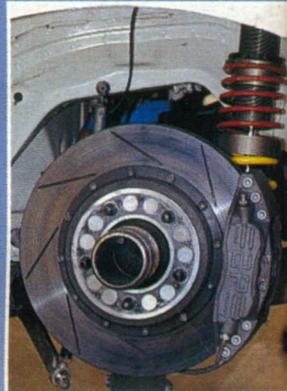


foto: ORSI



LA SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri in linea, montato in posizione anteriore longitudinale

Cilindrata: 1996 cc

Alésaggio x corsa: 90,6 x 77,4 mm

Rapporto di compressione: 12:1

Distribuzione: doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro

Allimentazione: iniezione elettronica Bmw Ecu

Potenza max: 278 cv a 8300 giri

Coppia max: 240 Nm a 7000 giri

Trazione: posteriore con differenziale autobloccante al 75%

Cambio: Holinger a 6 marce più Rm

Sterzo: a pignone e cremagliera

Freni: a disco sulle quattro ruote; ant. pinze a 6 pompanti, post. con 4 pompanti

Sospensioni: ant. a ruote indipendenti con sistema McPherson a snodo unico con variazione dell'incidenza, braccio a terra positivo, barra regolabile dall'abitacolo, molla e ammortizzatori coassiali; post. di tipo multilink con doppia molla e ammortizzatori regolabili

Lunghezza: 4433 mm

Larghezza: 1698 mm

Passo: 2700 mm

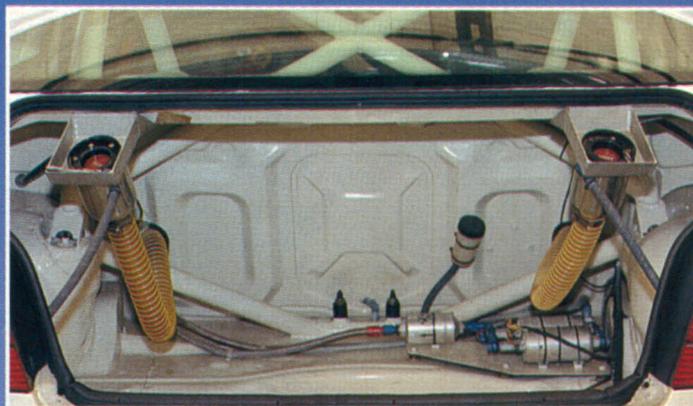
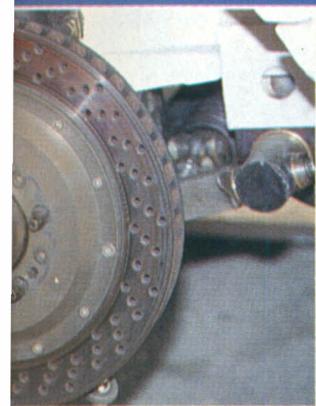
Carreggiate: ant. 1470 mm; post. 1510

Serbatoio: di sicurezza da 90 litri

Cerchi: Tecnomagnesio da 8 x 18"

Gomme: Michelin 210-64/18"

Peso: 1050 kg



La Bmw 318i è sicuramente la D2 più aerodinamica: la forma profilata le permette velocità di punta molto elevate. Il motore 4 cilindri da 1996 cc con il limitatore a 8500 giri eroga 278 cv. Il cambio è l'Holinger a sei marce mentre la barra anteriore è regolabile dall'abitacolo





domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

E con questo fanno 6! Nel giorno in cui l'attenzione si è poggiata sul grande finale a tre che ha regalato alla storia un altro indimenticabile Gp di Spa, Frank Williams si è messo matematicamente in tasca il suo sesto titolo costruttori, un risultato che fa molta impressione se si considera che queste sei vittorie sono arrivate nel ristretto arco di appena 14 campionati. Ma anche Demonio Collina ha collezionato già il suo prezioso record personale: due vittorie nei primi quattordici Gp disputati. Roba da grandissimo talento quale probabilmente non è né mai sarà, ma sicuramente qualche cosa di irripetibile per chiunque se poi gli fosse riuscita l'impresa di mettersi in tasca anche le gare di Silverstone e Hockenheim che di fatto aveva già ipotecato. Beh, allora bisogna proprio sottolineare che incredibile regno dell'assurdo sia sempre più questo mondo della F. 1. Un anno fa, di questi giorni, prendeva forma l'ipotesi Hill pilota della Williams. Sembrava a tutti uno scherzo improponibile: la squadra campione del mondo si disfava dei suoi due portacolori, campione e vice campione iridati, per offrirsi legata mani e piedi ai voleri del partner Renault e di sua maestà Prost. Il carneade Hill, incapace in anni e anni di grigia carriera sulle quattro ruote di costruirsi un ancorché minimo palmares, si ritrovava in ballo per il seggiolino più ambito. Possibile? Possibilissimo. Adesso a tre

quarti della sua prima vera stagione da pilota di F.1, il figlio d'arte ha già due vittorie scritte negli albi d'oro e un passo molto vicino a quello del pilota più vittorioso di tutti i tempi, eppure ora non ha nessuna seria prospettiva di rifirmare per la squadra che l'ha scelto quando non era nessuno e che sta seriamente pensando di lasciarlo a piedi proprio quando finalmente è diventato qualcuno. Dite un po' voi: questo della F. 1 è un mondo incredibile o no?

Ma a ben guardare ci sono tante altre cose difficili da comprendere e soprattutto da spiegare. Il calendario delle gare di domenica scorsa, per esempio. Si parla sempre di promozione degli avvenimenti, di bisogno di guadagnarsi spazi sui giornali o in televisione, di portare l'interesse su discipline diverse che non siano sempre la solita trita e ritrita F. 1. Parole sante, ma pur sempre solo parole. I fatti sono invece lì a smentire questa sbandierata volontà se si arriva a far coincidere in uno stesso week-end un Gran Premio di F. 1, uno di F. Indy, uno di F. 3000 e poi il Turismo tedesco, la F. 3 italiana, il rally mondiale dei Mille Laghi e un rally a massimo coefficiente europeo, l'Halkidiki. Roba da andare giù di testa e con la prospettiva, molto probabile anche solo un mese fa, di avere in questa giornata Prost campione del mondo di F. 1, Mansell campione di F. Indy, Larini primo italiano campione nel Dtm e Kankkunen campione dei rally. Festeggiamenti che sembrano solo rimandati nel (breve) tempo, ma che, se si fossero verificati, avrebbero preteso la loro attenzione, il loro spazio, e che invece sarebbero inevitabilmente finiti in una sorta di dimenticatoio forzato in una domenica che doveva tener conto anche dei mondiali di ciclismo e, almeno in Italia, dell'avvio del campionato di calcio. Un pateracchio che si rinnova spesso perché chi sovrintende alla stesura dei calendari non riesce mai ad imporre una logica d'insieme ai singoli organizzatori, tutti convinti in cuor loro di non poter fare altrimenti, che la loro data sia improcrastinabile, ma non perché sia effettivamente così, ma più semplicemente perché ognuno è convinto di essere lui, a non importa quale livello, il centro dell'universo del motore. Salvo poi lamentarsi che non gli è stato dato il ritorno che la sua manifestazione meritava.



HILL HILL

Una gara d'attesa, poi un finale implacabile dopo il secondo cambio gomme: così Damon Hill ha portato la Williams alla nona vittoria stagionale e alla certezza matematica dell'iride Costruttori '93. E anche per Prost il titolo piloti è vicinissimo, anche se a guardare la sua espressione sul podio non si direbbe...



ANSA



FORMULA UNO
GP BELGIO

L HURRÀ

E due! A Spa Damon ripete Budapest ma soprattutto ufficializza l'inizio della Nuova Era dei Gran Premi. Gli dà man forte un fantastico Schumacher, sempre più incontenibile e secondo al traguardo dopo un super-finale contro Prost, soltanto terzo

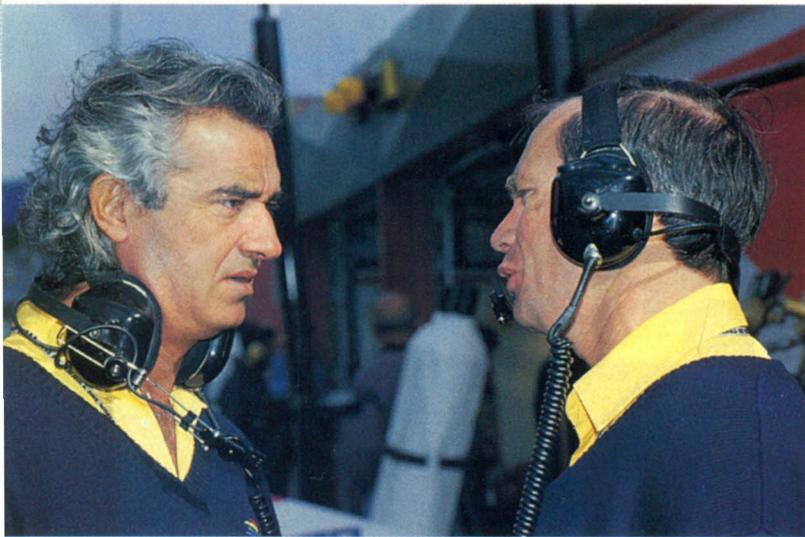
DIEGO FORTI

SPA — Vince uno scudiero e i tifosi esultano. Damon Hill, raddoppiando il trionfo di Budapest, non solo ridimensiona il professore, ma ne mette in discussione l'imbattibilità a priori. Sì, signori! Si può tornare a sperare che i Gran Premi non siano monopolio incontrastato di Alain Prost e Ayrton Senna, ovvero i mostri

sacri della F.1. C'è uno sfidante nuovo da cui ora tutti devono guardarsi. E Spa non ci ha regalato solo questo. Ha anche offerto un incredibile Schumacher, capace di passare dalla polvere all'altare in virtù di una rimonta straordinaria e del sorpasso dell'anno (quello su Prost). Uno di quelli che da soli valgono il prezzo del biglietto. Aria di novità insomma

ed anche emozioni. A tutto questo, vale la pena sottolinearlo, non sono estranee le caratteristiche della pista, una delle poche in cui a fare la differenza non sono solo la tecnica del pilota e la monoposto di cui dispone, ma anche il coraggio. Damon è stato coraggioso e saggio. Vieni da chiedersi cosa sarebbe oggi il campionato (che oramai nulla può





ORSI

◀ (che ormai nulla può sottrarre a Prost a cui a Monza basta raccogliere due punti più di Senna per essere matematicamente campione) se la sfortuna non avesse scippato a Damon i Gp di Gran Bretagna e Germania. Avrebbe 20 punti in più e Prost 8 in meno. La classifica praticamente reciterebbe: 73 punti Prost e 68 Hill, ovvero mondiale ancora tutto da giocare. Purtroppo a nulla vale recriminare sulle sfortune di cui si è rimasti vittime. Meglio per l'erede del grande Graham guardare avanti cercando di prendere confidenza con la vittoria, caratteristica indispensabile per una collocazione stabile in un grande team.

RIMONTA. L'altro grande eroe di Spa, come detto, è Michael Schumacher. Era il vincitore uscente della gara e ha probabilmente gettato al vento la possibilità di bissare il suo unico successo (per ora) in F. 1. Tuttavia a lui si possono addossare poche responsabilità. È stato infatti tradito dalla eccessiva sofisticazione della sua B193B. Si tratta probabilmente della vettura oggi più efficiente del mondiale, ma la volontà di migliorare le partenze affidandole al computer anziché ai riflessi del pilota si è rivelata una trappola mortale. Infatti il sistema che mai aveva sbagliato nel corso dei collaudi effettuati a Silverstone, a Spa non ha funzionato. Doveva consentire a Schumacher di schizzare via senza problemi: acceleratore tutto giù e il

rosso pulsante sulla destra del volante da spingere all'apparire del verde per ottenere la miglior partenza possibile. Invece, le cose non sono andate così e il via di Michael (e Patrese) si è risolto in un mezzo disastro. Essere terzo in griglia e transitare alla prima curva in 10. posizione è di certo un bel guaio. Per fortuna Michael non appartiene alla categoria di piloti che si accontentano e con una rimonta mitica è arrivato ad assicurarsi il secondo posto. Fosse partito bene la corsa sarebbe andata sicuramente in modo diverso. Non è da escludere che le pur efficientissime Williams, se costrette da subito e per tutta la corsa ad una andatura al limite, si sarebbero ritrovate con problemi di consumo. Non è un caso che Hill abbia ad un certo punto rallentato l'andatura consentendo a Michael di arrivare ad una distanza pericolosa (2"2). Probabilmente non voleva rischiare di ritrovarsi a corto di carburante nel momento in cui si fosse presentata la necessità di rintuzzare gli attacchi del tedesco.

OPACO. Prost da Spa torna invece con le ossa rotte, nonostante il campionato ormai in tasca. In qualifica è stato bravissimo, e ha finalmente effettuato una partenza impeccabile. Si è però adagiato troppo presto nel ruolo di leader, soprattutto dopo essersi reso conto che Senna aveva rinunciato ad attaccare. Poi al secondo cambio gomme ha commesso l'erro-

re di entrare dopo Hill. Penalizzato oltre tutto da una permanenza nella pit lane superiore di quasi 4" a quella del compagno (20"249 contro 16"589) ha ceduto la testa della corsa e si è ritrovato con il fiato di Schumacher sul collo. A quel punto non ha saputo reagire, non ha fatto nulla che rendesse onore ai suoi tre titoli iridati facendosi incenerire, alla variante Les Courbes, dalla stratosferica staccata di Michael. Probabilmente qualche problema tecnico alla sua super Williams lo ha indotto a non correre rischi. Lo stesso ha fatto Senna, ma questo non può rappresentare una scusante. Hill e Schumacher a Spa li hanno sovrastati.

CORAGGIO 2. La gara belga non è stata prodiga di soddisfazioni per la Ferrari che dopo il super 4. tempo di Alesi in griglia si è ritrovata alle prese con un «inedito» problema alle sospensioni. Non guasti elettronici o un cattivo software, ma cedimenti strutturali agli attuatori. Guai mai verificatisi in precedenza e originati, con ogni probabilità, dalle tremende forze di gravità, sia laterali sia verticali, che le monoposto si trovano a sopportare girando sul tracciato belga. Tuttavia il Gp non è stato completamente negativo. In primo luogo la seconda fila di Alesi ha rivelato che le prestazioni della F93A stanno progredendo, vuoi per il migliorato rendimento delle sospensioni attive vuoi per i continui progressi del motore



12 cilindri. Peccato che Jean si sia ritrovato con le sospensioni ko prima nel warm-up e poi al via del Gp. Già sulla griglia sapeva che qualcosa, l'attuatore posteriore sinistro, non funzionava a dovere. Ha accettato di partire lo stesso. Sapeva che poteva rientrare al primo segnale di pericolo. E così ha fatto ma finché è rimasto in pista lo ha fatto alla «Alesi», vale a dire con il piede sinistro sull'acceleratore. Stesso discorso può essere fatto per Berger. Tormentato dal gomito operato, che gli faceva male, si è costantemente ritrovato a combattere con una vettura alla quale non si riusciva a dare un assetto accettabile. Non solo, ma si è ritrovato a partire dai box. Dopo che sulla vettura da gara si era presentato un problema di sospensioni analogo a quello accusato da Alesi è stato costretto a prendere il muletto che però è venuto pronto (gli è stato cambiato il motore con quello montato sulla vettura da gara) con qualche minuto di ritardo rispetto ai tempi di schieramento in griglia. Nonostante questo ha effettuato una buona gara grintosa e determinata, tanto da arrivare ad occupare il 6. posto. Poi, dopo il cambio gomme, una uscita di strada, mentre battaglia con Brundle. A completare il suo weekend «no», uno scontro con Blundell a un giro dalla fine del Gp con tanto di botta sul gomito infortunato e vettura ferma a bordo pista, ma anche la coscienza di aver fatto tutto il possibile e forse qualcosa di più. ■

SHOW. Ancora una gara da brividi, da spettacolo, per Schummy Schumacher. Il tedesco «vola» sui cordoli della pista dove nel '92 ha vinto. Questa volta ha finito 2., ma senza il tempo perso in partenza... **COPPIE TOP.** Briatore e Rory Byrne formano un binomio di successo. Con loro il team Benetton è salito molto in alto. E se poi arrivasse davvero un super motore... **GUARDA!** Senna sembra voler apostrofare il suo patron Dennis, per fargli notare che anche la Ferrari è davanti, in qualifica...

HANNO



MICHAEL SCHUMACHER

«Quando ho deciso di partire, la macchina non si è mossa. Montavamo un nuovo dispositivo per la partenza automatica, qualcosa non ha funzionato. Per fortuna il motore non si è spento, ma è stato come partire in quinta con una macchina da strada. Così mi sono trovato undicesimo... Senza quel guaio avrei avuto una chance in più per vincere. Solo con Senna ho avuto dei problemi: quando è rientrato in pista dopo il cambio gomme mi ha spinto nell'erba. Spero non l'abbia fatto apposta».

JEAN TODT

«Sulla vettura di Alesi c'è stata una perdita d'olio all'attuatore posteriore sinistro»

COLOMBO

ALAIN PROST

«Finalmente una partenza normale. A partire alla Prost, invece, è stato Schumacher! Non ho vinto, però mi va benissimo così. Ho aumentato di un punto il mio vantaggio in classifica su Senna e ora il mio obiettivo è vincere il mondiale a Monza. Ho avuto molti problemi nei doppiaggi: ci sono volte in cui le macchine da superare si trovano sempre nel momento sbagliato. Anche con il cambio gomme ho avuto dei problemi. È stato lungo, anche se nove secondi non sono un dramma. Però è stato fatto troppo tardi, c'è stata confusione: dovevo rientrare due giri prima».

AYRTON SENNA

«Dopo cinque giri ho sentito una vibrazione incredibile. Pensavo proprio di non riuscire a finire la gara, che qualcosa potesse fermarmi da un momento all'altro»



COLOMBO

DAMON HILL

«Quando ho visto che Alain se ne andava davanti a me ho deciso di spingere sempre al cento per cento, di non mollare mai. Sono andato avanti così per l'intera gara e alla fine è arrivata un'altra vittoria. La gara si è decisa al cambio gomme ma anche nei momenti di traffico, dove ho recuperato molto su Alain»

JEAN ALESI

«La macchina sbatteva dietro, era inguidabile, impossibile da controllare. Non era proprio possibile andare avanti. Non era il caso di continuare in queste condizioni, questo è un circuito molto veloce ed era una follia continuare, rischiamo di farmi del male»

RICCARDO PATRESE

«Siamo partiti, io e Schumacher, tutti e due molto male, un vero peccato. Poi ho rovinato la rimonta uscendo dai box: avevo tanta fretta di tornare in pista che ho dato troppo gas e mi sono girato»

JOHNNY HERBERT

«Tutto ha funzionato a meraviglia, anche il sistema di controllo della trazione. Tutto è sembrato facile perché la macchina è stata consistente dall'inizio alla fine della gara. L'unico limite che avevamo era la mancanza di una buona accelerazione in uscita dalle curve»

COLOMBO

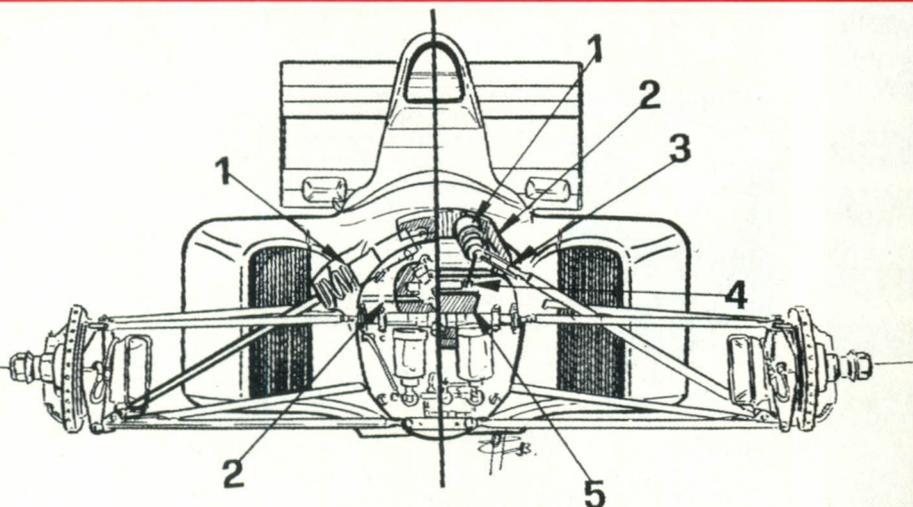


GERHARD BERGER

«Ho avuto problemi di ogni tipo. Verso la fine, mentre lottavo con Brundle, mi si è incastrato il piede fra acceleratore e freno e sono uscito. Peccato, perché avevo programmato la mia gara con un solo cambio gomme, mentre quasi tutti gli altri ne avrebbero fatti due lasciandomi in vantaggio nelle fasi finali»

a cura di Umberto Zapelloni

DETTO



Ecco come cambia la F93A

Mentre As va in edicola, a Monza verrà collaudata la versione modificata della F93A che debutterà al Gp d'Italia. Le modifiche riguardano soprattutto le sospensioni che avranno la classica barra antirollio ed il bilanciere. La modifica ha richiesto notevoli interventi strutturali sia all'avantreno che al retrotreno. È stata rifatta la scocca nella parte inferiore e la fusione del cambio. Il gruppo attuatore-molla non è più (1) coassiale al puntone, ma è appunto gestito tramite un bilanciere (3). Per fare posto al gruppo attuatori è stata fatta una nicchia (2) nella parte superiore del telaio che risulta quindi tagliato. Notare che anche sull'attuale vettura vi è una nicchia (2) ma è nascosta all'interno della struttura stessa. La barra antirollio (4) sarà molto probabilmente infulcrata nella parte anteriore del telaio con le due bielle di comando lunghe come su molte altre vetture. Sarà ridotta l'apertura anteriore (5) del telaio che servirà soltanto per accedere alla pedaliera visto che gli attuatori saranno a vista come sulla McLaren.



FERRARI AMBIZIOSA PER IL GP D'ITALIA

Attacco a Monza!

Nei test brianzoli la F93A prova la barra di torsione e porta al debutto un nuovo quattro valvole capace di 770 cv con l'obiettivo di mettersi in caccia anche delle Williams. Scopriamo con quante possibilità...

FRANCO NUGNES

Gioie e dolori per la Ferrari a Spa. Il quarto tempo di Alesi in prova (è stato davanti al maestro di Spa, Senna!) ha acceso gli entusiasmi di chi si aspettava una conferma dopo il podio di Berger in Ungheria. Jean è andato ben oltre le

previsioni di Todt che si sarebbe accontentato della terza fila. Il francese in gara ha cercato di tenere il passo dei grandi finché un retrotreno ballerino non lo ha consigliato a rientrare ai box per evitare un'altra rottura della sospensione si-

mile a quella del warm up. A Maranello inseguono le prestazioni rischiando con l'affidabilità. Se si vuole colmare il gap con i top non c'è altra strada che rischiare. Ne sa qualcosa Berger che in prova è riuscito a fare pochissimi giri,

sommerso da mille problemi. Eppure partito ultimo dai box (con il mulletto) è risalito fino alla zona punti finché non è scivolato di nuovo indietro per una divagazione nella sabbia. La Ferrari, insomma, è tutt'altro che da buttare. Anzi a Mon-

za conta di mostrare un altro salto di qualità. A Maranello sono molto fiduciosi: gli uomini del team si stanno sottoponendo a ritmi di lavoro massacranti per non fallire l'appuntamento lombardo. Vediamo come.

TEST. Il Cavallino torna a Monza mentre Autosprint va in edicola. Imponente la mole di lavoro da portare avanti. Dopo i primi test a Fiorano si rivedrà in pista la F93A rivista nella scocca per ospitare le sospensioni dotate di barre antirollio. Questa vettura con Larini non ha entusiasmato, ma aveva l'aerodinamica vecchia e disponeva di un motore standard privo dell'anti-spin. Il potenziale vero, quindi, lo si scoprirà solo a Monza dove la F93A attiva ha già dimostrato le scorse settimane di andare piuttosto bene. Saranno sperimentate anche alcune soluzioni ae-



rodinamiche: ci sarà un nuovo profilo estrattore in grado di garantire più carico nel posteriore, mentre non si toccheranno le pance. I tecnici, infatti, hanno messo da parte le due soluzioni aerodinamiche già pronte perché non si adattano più alla scocca modificata. Del resto le temperature del motore sono scese di una decina di gradi dopo che è stato adottato il muso nuovo dal Gp di Germania. Alla F93A dotata dei bilancieri per la barra antirollio si affiancherà una seconda monoposto che avrà il compito di portare in pista un motore con la testa a quattro valvole per cilindro già evoluta. Si tratta di un'unità che sarà chiamata a fare anche il Gp (a Spa i 4 valvole sono stati usati solo in prova). Si tratta della prima testa di ponte verso il '94: questo propulsore, infatti, sarà la base di quello che verrà montato sulla

monoposto passiva di Barnard.

MOTORE. Gli uomini di Lombardi sono convinti di essere arrivati a una decina di cavalli dal 10 cilindri Renault: a Monza le rosse potranno spremere 770 cv girando a un limite massimo di 15.500 giri. Rispetto al propulsore che è stato utilizzato in Belgio è stata modificata la camera di scoppio ed è

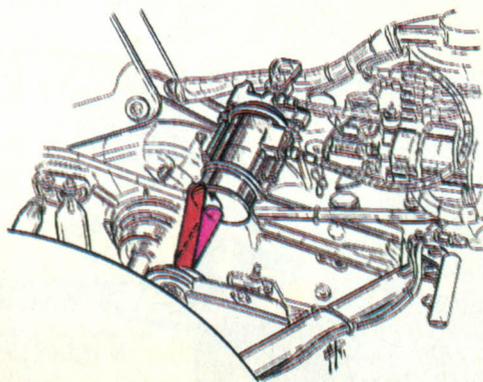
stato fatto largo uso di titanio anche negli imbiellaggi alleggerendo ulteriormente le parti in movimento. Nei test sono previsti due long run con motorizzazioni leggermente diverse una dall'altra: sarà utilizzata quella con quattro supporti al banco e quella con sette che è l'ultima novità. L'obiettivo è di arrivare in seconda fila al Gp d'Italia, mentre in

Portogallo o in Giappone si auspicano il congiungimento con il motore Renault. Il programma è molto ambizioso: i motoristi sono pronti a rischiare delle rotture per sviluppare il quattro valvole dato che nel '94 con la limitazione a 64 propulsori dovranno avere una affidabilità di 600 km.

PILOTI. Sia Alesi che Berger credono in una

Ferrari in ripresa: Jean non perde l'occasione di invitare i tifosi del Cavallino a Monza nella convinzione di regalare loro delle belle emozioni. Gerhard è stoico nella capacità di sopportare il dolore. L'austriaco anche a Spa non ha voluto dei calmanti (solo un'iniezione di antibiotici piuttosto debilitante) eppure ha saputo tirare fuori le unghie finché un banale errore (il piede destro si è incastrato fra acceleratore e freno...) non lo ha costretto a una digressione nella sabbia. Poi ha ripreso caparbiamente, finché non ha avuto un contatto con Blundell nel finale: in questo frangente ha toccato duramente il gomito dove c'è ancora una ferita aperta. Per questo Gerhard è tornato di corsa a Innsbruck nell'ospedale dove è stato operato due volte per sottoporsi alle cure del caso prima di iniziare i test monzese.

Rotto il puntone nel warm up



Alla Ferrari sono riemersi i problemi alle sospensioni. Non solo noie al software, ma anche guai di natura strutturale. Nel warm up ad Alesi ha ceduto il puntone della sospensione posteriore nel punto di attacco con l'attuatore. Il tampone di gomma prima ha preso gioco, e poi il puntone è uscito dall'attuatore. La F93A ha risentito delle forze laterali che a Spa sono elevatissime: Alesi ha preferito fermarsi in gara non appena ha sentito che il retrotreno cominciava ad avere reazioni anomale. Era inutile rischiare...

Correttore d'assetto vietato nel 1994

La Fisa ha emesso un «decalogo» precisando i punti essenziali del ritorno alle monoposto passive. Le norme sono ancora più restrittive di quanto si pensasse...

GIORGIO PIOLA

Asorpesa domenica mattina nel paddock di Spa è apparsa la bozza dei regolamenti per il 1994 inviata dalla Fisa ai principali team per ricevere ulteriori commenti. Il termine per la pubblicazione finale del regolamento tecnico è previsto a Monza. Questi sono i punti essenziali del decalogo della Fisa, apparso super dettagliato e senza possibilità di interpretazioni nei suoi vari punti. Una richiesta di precisione che era stata caldeggiata dagli stessi team manager, ma che non ha mancato di creare subito polemiche come leggete a parte.

1. PESO. Non può essere aggiunto nessun materiale solido durante la gara, né può essere sostituita alcuna parte con altre più pesanti. Il peso delle vetture può essere controllato in ogni momento. I serbatoi dovranno essere svuotati a fine gara.

2. RIFORMIMENTO. Equipaggiamento fornito dalla Fisa e serbatoi di capacità minima di 200 litri.

3. CAMBIO. Dovrà essere controllato esclusivamente dal pilota. Le marce dovranno avere un numero ben preciso di valvole di controllo. I rapporti dovranno essere al massimo 7 e come minimo 4. Ogni marcia dovrà essere selezionata manualmente dal pilota. Quando il motore è spento dovrà inserirsi automaticamente la folle.

4. MOTRICITÀ. Proibizione del traction control e dell'acceleratore elettronico. Soltanto il limitatore di giri sarà tollerato.

5. DIFFERENZIALE. Proibizione dei differenziali a controllo elettronico.

6. SOSPENSIONI. Dovranno essere passive. Il

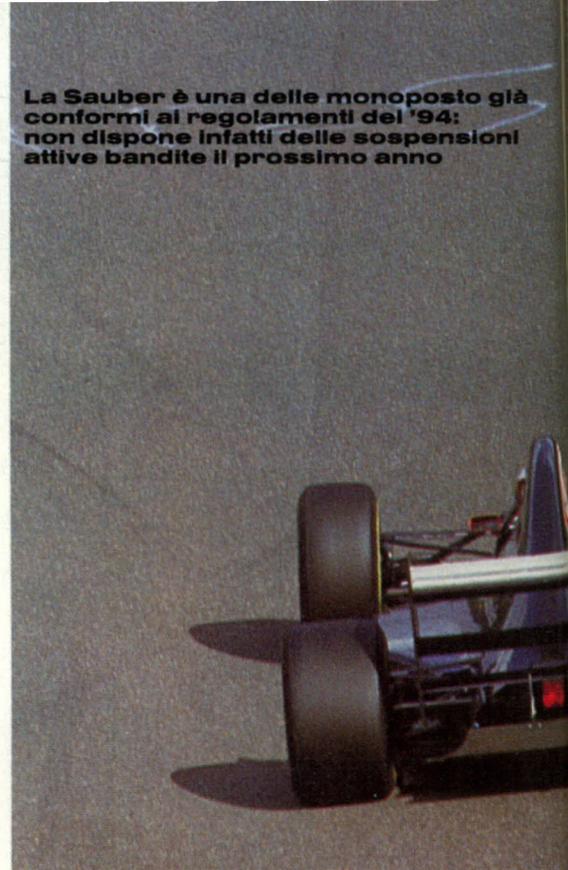
molleggio delle vetture dovrà essere garantito soltanto dalla geometria delle sospensioni e dagli ammortizzatori. Non può essere alterato l'assetto della vettura da nessun sistema meccanico o che sia influenzato da qualsiasi tipo di energia incamerata a bordo.

7. QUATTRO RUOTE STERZANTI. Saranno

proibite più di due ruote sterzanti, così come qualsiasi regolazione attiva degli angoli delle sospensioni.

8. FRENI. Non è tollerato nessun sistema che possa modulare la forza applicata al pedale altro che dal piede del pilota. Ammessa, invece, la ripartizione meccanica fra i due assi. ■

La Sauber è una delle monoposto già conformi ai regolamenti del '94: non dispone infatti delle sospensioni attive bandite il prossimo anno



ORSI

CON MENU AL VOLANTE NEI TEST A SILVERSTONE

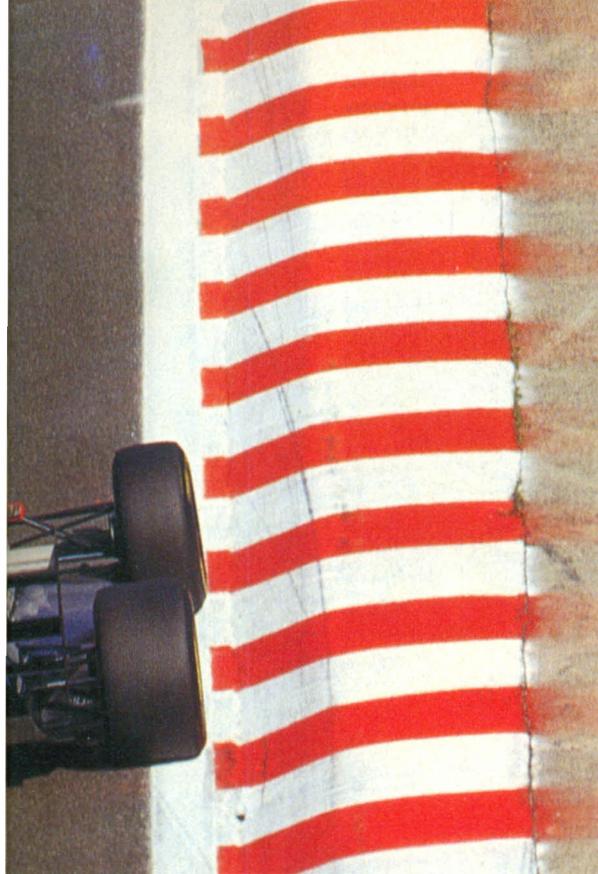
Provato il cambio Cvt

La Williams non ha abbandonato il progetto Cvt nonostante le restrizioni che la Fisa impone sull'utilizzo dell'elettronica per il 1994. Il pilota svizzero Alain Menu ha effettuato il primo test in pista venerdì scorso sul tracciato inglese di Silverstone (nella foto Sutton), portando al debutto il cambio a variazione continua che di-

sponde di quattro rapporti selezionabili dal pilota nel tentativo di aggirare l'ostacolo normativo che vuole anche il cambio gestito direttamente dal conduttore. Il vantaggio che offre il sistema Cvt è dato dalla possibilità di tenere sempre il propulsore in tiro al regime ottimale. ■

SUTTON





WILLIAMS PARTE ALL'ATTACCO

Il variomatic non si tocca!

Dopo l'accordo a sorpresa fra i vari team manager ad Hockenheim la guerra fra la Federazione e le squadre che più hanno speso sul campo della tecnologia sembrava terminata. A Spa è scoppiata la bomba della prima stesura del nuovo regolamento tecnico. Secondo i vari Ron Dennis, Frank Williams e Jackie Oliver è troppo restrittivo, rispetto a quanto concordato in Germania. Frank Williams, soprattutto, si è sentito tradito: «Avevo acconsentito alla messa al bando delle sospensioni attive, ma non posso fare concessioni sul sistema Cvt per il cambio. Lotterò con qualsiasi mezzo su questo campo». «Si è andato oltre quello che era stato stabilito ad Hockenheim — ha aggiunto più pacato, ma altrettanto risoluto Patrick Head —. Un esempio: si era detto via il traction control. Va bene, ma ora è stato proibito l'acceleratore elettronico che avrebbe permesso un diverso controllo della trazione. Invece in Germania non si era parlato dell'acceleratore elettronico. C'è molta confusione in tutto questo». Altro punto della discordia è rappresentato dalla definizione di sospensioni che di fatto riportano la F.1 ad una situazione più arcaica rispetto a quella esistente prima dell'introduzione delle sospensioni attive. Di fatto sono proibiti anche i correttori di assetto meccanici gestiti dal pilota. In un primo tempo sembrava che le stesse sospensioni idrauliche della Minardi potessero essere considerate illegali, ma non è così poiché la pressione del loro circuito non viene garantita da una pompa collegata al motore, bensì a vettura ferma c'è un sistema esterno che non è più attivabile in movimento. In pratica è lo stesso sistema che mette in pressione il circuito idraulico all'interno dei normali ammortizzatori. (g.p.)

il GP per modo di dire

GIORGIO TERRUZZI

Caro lettore, è dura.

Paolo Scalera, «Corriere dello Sport», sabato 28
Che cosa è accaduto?

Cristiano Chiavogato, «La Stampa», sabato 28
Zanardi ha perso il controllo della sua Lotus che è andata a schiantarsi a oltre 200 chilometri orari.

«L'Unità», sabato 28
Zanardi, schianto a 250 all'ora.

«Il Giornale d'Italia», sabato 28
A 260 contro il muro.

«Tuttosport», sabato 28
Zanardi fuori a 270 orari.

«Il Messaggero», sabato 28
Zanardi è arrivato giù dal precipizio dell'Eau Rouge a 300 all'ora.

Marco De Martino, «Il Messaggero», sabato 28
Un fatto è certo: qualcuno non la racconta giusta.

Daniele Dallera, «Il Giorno», domenica 29
In Belgio un tranquillo venerdì di paura.

«Il Giornale», sabato 28
Ferrari: fiamme e torte.

«L'Indipendente», sabato 28
Torta in faccia a Berger.

«Tuttosport», sabato 28
Che paura, che botto.

Daniele Dallera, «Il Giorno», sabato 28
Non appena Senna ha avuto la sua fetta, l'ha spiacciata sulla testa del ferrarista.

«Corriere dello Sport», sabato 28
Alesi mette in riga Senna.

«L'Unità», domenica 29
Un bel pasticcio.

Jean Todt, «la Repubblica», venerdì 27
Non è un miracolo e neppure un regalo della fortuna.

Umberto Zapelloni, «Il Giornale», domenica 29
Prost domina, la Ferrari sogna.

«La Gazzetta dello Sport», domenica 29
Sogno solo quando dormo.

Jean Todt, «Tuttosport», venerdì 27
Ho letto che vorrei andare alla Ferrari... Un sogno che devo realizzare prima di ritirarmi.

Ayrton Senna, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 27
La Ferrari è la macchina dei miei sogni.

Aguri Suzuki, venerdì 27
Ayrton non ha più dormito tranquillo.

Gerhard Berger, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 27
Ayrton Senna si sta agitando attorno alla Ferrari come un ballerino rock.

Nestore Morosini, «Corriere della Sera», venerdì 27
Se non fosse per il fatto che è un campione vero... verrebbe voglia di dargli un calcio nel sedere.

Cristiano Chiavogato, «La Stampa», venerdì 27
Deve proprio compiere gli anni qualcuno per vedere Senna in Ferrari.

Raffaele Dalla Vite, «Corriere dello Sport», sabato 28
Il secondo attimo di paura è invece venuto un'oretta più tardi.

Umberto Zapelloni, «Il Giornale», sabato 28



ORSI

Berger era ai minimi termini.

Paolo Scalera, «Corriere dello Sport», sabato 28
Che fare, a quel punto?

Renato D'Ulisse, «Corriere dello Sport», sabato 28
Meglio prenderlo al giovedì Alesi, quando è calmo, riposato, rilassato.

Daniele Dallera, «Il Giorno», venerdì 27
Così si lavora meglio.

Jean Todt, «La Gazzetta dello Sport», domenica 29
L'hurra di Alesi.

«La Gazzetta dello Sport», domenica 29
Piacere, Ferrari.

«la Repubblica», domenica 29
Di sicuro la Ferrari entrerà in forma per l'esibizione del Motorshow poco prima di Natale.

Marco De Martino, «Il Messaggero», venerdì 27
Alesi davanti a Senna. Però!

«Il Secolo XIX», domenica 29
La Rossa perde la bussola.

«Corriere dello Sport», sabato 28
C'è una Ferrari rampante.

«Il Resto del Carlino», domenica 29
Ferrari gran confusione.

«Corriere dello Sport», sabato 28
La Ferrari ritrova una fila di speranza.

«Il Tempo», domenica 29
Ieri Ferrari trattore, oggi Ferrari da corsa.

Niki Lauda, «la Repubblica», domenica 29
Chi ci capisce qualcosa è bravo.

Daniele Dallera, «Il Giorno», domenica 29
Una cosa è certa. Quando vince Damon Hill è come quando vinceva Balmamion: poco sugo.

Raffaele Dalla Vite, giornalista «La Gazzetta dello Sport», domenica 29

ORSI

AMADUZZI



LA CRONACA □ LENTO IL CAMBIO GOMME

Pit-stop decisivo per Prost

Il francese della Williams esce dai box mentre arriva Hill che lo sorpassa andando al comando. Il tre volte iridato viene poi anche raggiunto e superato da Schumacher. Brivido nel finale per Berger che viene urtato da Blundell

PAOLO BOMBARA

SPA — Il primo colpo di scena avviene prima ancora del via. Alla chiusura della corsia box, Berger non si è ancora schierato. L'austriaco ha deciso di utilizzare il muletto su cui è stato montato il motore della vettura da gara e su cui è stato necessario lavorare per prepararlo, dopo il cedimento di una sospensione posteriore constatato sulla vettura di Alesi nel warm-up. L'austriaco parte quindi dalla corsia box, per ultimo. Quando si accende il verde, Prost scatta questa volta bene, mentre Hill si lascia sorprendere da Senna. Alesi è quarto davanti a Suzuki, Warwick, Lehto, Herbert, Brundle e... Schuma-

cher. Il tedesco è infatti stato tradito da un nuovo sistema elettronico di partenza programmata, che è andato in tilt facendo anche calare il regime motore. Schumacher è stato abile a non spegnere ma ha dovuto disinnescire il programma per gestire la partenza e passare al controllo manuale per avviarsi. La sua Benetton, ferma sullo schieramento è fortunatamente evitata da tutti, Brundle la manca proprio per un soffio. Lo scarto improvviso del pilota della Ligier dà però il via a una reazione a catena: Wendlinger si sposta a propria volta verso la sinistra e tampona Barrichello. Partito col coltello tra i denti, Schumacher risu-

pera Brundle già nel corso del primo giro e si avvia a una fantastica corsa in rimonta. Dopo poche centinaia di metri di gara, è già fermo l'idolo locale, Boutsen il cui cambio ha ceduto all'uscita della curva Source. Al 2. giro, Hill affianca Senna sulla salita che segue il Raidillon e lo supera con

facilità. Schumacher intanto è già sesto e in scia a Suzuki che supera al passaggio seguente, subito dopo il Raidillon. Schumacher è incontenibile e, sbarazzatosi di Suzuki in un attimo, si fa minaccioso per Alesi, che supera nello stesso punto al 4. giro, al termine del quale, il

francese rientra ai box e si ritira per un problema al sistema idraulico delle sospensioni. Intanto Herbert ha superato Warwick e si fa sotto Lehto che è sesto. Il sorpasso avviene alla 7. tornata, proprio mentre Schumacher agguanta Senna. Al 9. giro, rientra ai box Wendlinger per sostituire il musetto danneggiato nella tamponatura al via. Due tornate dopo, va peggio alla sua volta: Barrichello si ritira per il cedimento dell'attacco della ruota posteriore sinistra. Al 12. giro Patrese supera Warwick ed è ottavo. Nel corso dello stesso passaggio Hill è il primo a rientrare ai box per il cambio gomme, immediatamente

AMADUZZI





foto: ORSI

imitato da Schumacher. Nella tornata seguente tocca a Prost e Senna. Il brasiliano riparte a razzo ed esce dalla corsia box gettandosi subito in piena traiettoria incurante del fatto che sta sorraggiungendo Schumacher lanciatisimo all'inseguimento di Hill. In quel punto, all'uscita della Source c'è uno spazio di fuga che viene regolarmente utilizzato dai piloti per allargare la traiettoria. Per evitare l'aggancio con Senna, il tedesco deve però scartare ancora più a sinistra sullo sporco e rischia la collisione frontale col guard-rail. Patrese intanto supera anche Lehto. Prost si ritrova al comando con 6" di vantaggio nei confron-



BERGER. Partito dalla corsia box, dopo avere preso in extremis il muletto, l'austriaco era risalito fino alla sesta posizione

HERBERT. Il britannico della Lotus ha tenuto il quinto posto dal 14. passaggio sino alla conclusione della corsa

BRUNDLE. L'alfiere della Liger è arrivato settimo, dopo un bel duello con Patrese durato alcuni giri verso metà gara

SORPASSO. Anche Patrese come Schumacher ha avuto problemi al via con il controllo della trazione: sceso al 17. posto ha superato al 2. giro Comas

RITIRO. La corsa di Boutsen è durata poche centinaia di metri: il cambio della sua Jordan ha ceduto al 1. giro alla Source

ti di Hill, Schumacher e Senna. Al 16. giro rientra ai box Andretti che spinge inavvertitamente il pulsante dello spegnimento del motore e perde così molto tempo prima di ripartire. Si ferma intanto Suzuki, per una perdita al circuito idraulico del cambio, mentre Martini si ferma ai box per il cambio gomme. Il giro seguente però, il romagnolo finisce in testacoda perché il cambio s'indurisce in scalata dandogli l'impressione che sia bloccato. In realtà così non è, ma Martini insiste col comando e quando rilascia la frizione si ritrova in prima e le ruote motrici si bloccano. Sempre al 15. giro, si ritira anche Fittipaldi che finisce contro le barriere della curva d'ingresso ai box, a causa del cedimento di un uniball che fa «aprire» la ruota anteriore sinistra. Al 18. passaggio, rientra ai box Patrese il cui cambio gomme è velocissimo (4"75). Ripartendo però il padovano compie un testacoda e poi si riavvia proprio mentre sorraggiungono Lehto e il doppiato Wendlinger. Patrese e Brundle giocano per qualche giro a superarsi e risuperarsi sulla salita dopo il Raidillon, ma, alla fine, la spunta Patrese al 21. giro. Prost sembra improvvisamente in difficoltà perché rallenta tanto da lasciar avvicinare pericolosamente Hill. Al 22. giro, si ferma ai box anche Berger il cui cambio gomme dura una decina di secondi per un problema alla ruota posteriore sinistra. Patrese intanto risupera Lehto al termine della salita dopo il Raidillon. Al 25. giro, Hill approfittando del doppiaggio di Andretti tenta il sorpasso a Prost alla staccata della variante di Les Courbes, ma non azzarda la staccata oltre la misura e il francese resiste e a quel punto stacca qualche giro veloce per riprendere qualche

secondo di vantaggio. Alla 26. tornata, cede il motore di De Cesaris alla variante alta. Il giro dopo, Schumacher è il primo a effettuare il secondo cambio gomme, imitato due tornate dopo da Hill il cui pit-stop dura 6"5. Molto meno veloce (9"11) è invece il cambio gomme di Prost, che si ferma il giro seguente e il francese rientra in pista proprio mentre sorraggiunge Hill che lo supera e prende il comando della gara. L'inglese non sarà mai più raggiunto. Al 32. passaggio anche Schumacher è in scia a Prost e lo supera a ruote fumanti con una staccata al limite al termine della salita. La Benetton del tedesco è velocissima e si fa minacciosa anche per Hill, a cui si avvicina sino a 2"2, ma mai abbastanza da tentare un sor-

passo. Intanto Senna è vittima di fastidiosissime vibrazioni che, a partire dal 34. giro, lo costringono a rallentare l'andatura. Al 41. passaggio, Berger, che era 8., compie un'escursione fuori pista a Rivage ma riesce a continuare perdendo due posizioni. Andretti tampone leggermente Lehto all'uscita della Source, ma possono continuare entrambi. La più grande emozione è per Blundell che all'ultima tornata tentando di carpire il 10. posto a Berger si aggrancia con l'austriaco nella velocissima curva di Poumon e decolla su due ruote a oltre 270 kmh. La Ligier ricade pesantemente vicino al guard-rail senza urtarlo ma riporta seri danni. Blundell è incolume, mentre a Berger si acuisce il dolore al gomito sinistro. ■

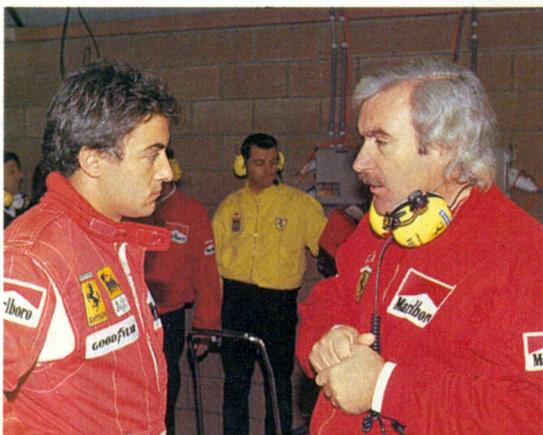
ORSI



ALL SPORT



AMADUZZI



AMADUZZI



PARTENZA. Con un ottimo avvio Senna è riuscito a sorprendere Hill, andando alle spalle del leader Prost

BLUNDELL. La gara dell'inglese si è conclusa a due giri dalla fine dopo un contatto con Berger a 270 kmh

PATRESE. Sesto al traguardo, il padovano è al centro degli interessi di mercato della Sauber che ha bisogno di un pilota esperto

ALESÌ. Il francese spiega, dopo il ritiro, il comportamento anomalo della monoposto all'ingegner Visconti

BIS. I piloti della Minardi spiegano ai box i rispettivi ritiri avvenuti entrambi al 16. passaggio

IL MERCATO □ BADOER PUNTA ALLA BENETTON

Patrese è nel mirino della Sauber

SPA — Riccardo Patrese si è presentato in Belgio pimpante, tutto merito del secondo posto ottenuto in Ungheria? I buoni risultati di certo aiutano, tuttavia c'è anche qualche cosa d'altro a ringalluzzire Riccardo. La Sauber si è infatti interessata a lui per un suo utilizzo nella prossima stagione. Il team svizzero, evidentemente, sente la necessità di un pilota di esperienza e Riccardo, senza dubbio, è al di sopra di ogni sospetto sotto questo punto di vista. Sempre più fitti sono poi i contatti di Briatore con Barriello, destinato a entrare in area Benetton. Ma è soprattutto su Badoer che

si sta puntando l'attenzione di Briatore, nel caso l'operazione Mansell sfumasse (Nigel ha un contratto biennale e miliardario con la Canon che vuole rimanere con lui in America). È infatti già stato trovato un accordo di massima (Scuderia Italia permettendo) per utilizzare Badoer sulla terza Benetton che potrebbe essere schierata prima della fine della stagione. Non sono poi stati rinnovati i contratti ai due piloti della Ligier Blundell e Brundle, nonostante i buoni risultati ottenuti. Sembra che il team sia intenzionato a prendere due piloti francesi: i due più probabili sono Barnard, come si sa

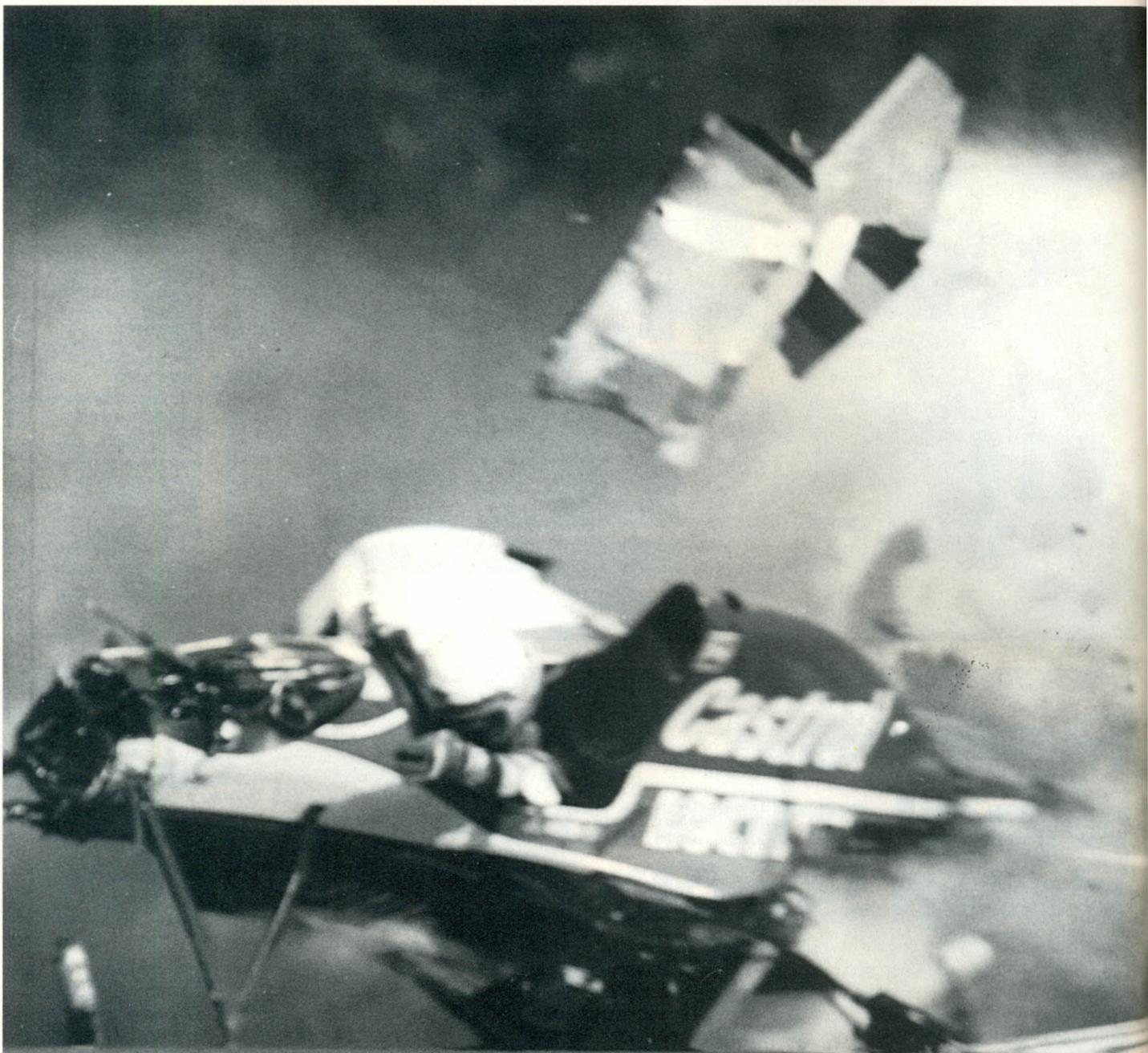
da tempo, e Panis soprattutto se saprà laurearsi campione di F.3000. Non mancano poi numerose voci che vogliono gli ultimi Gp contrassegnati da un valzer di piloti giovani da far debuttare, anche per verificare dal «vero» le loro qualità. Il nome più gettonato dalla F. 3000 è quello di Lamy, le cui quotazioni sono ulteriormente cresciute a partire da Silverstone. Per il Gp del Portogallo (quello di casa sua) si dà per scontato che gli verrà trovato un posto. Candidata a far debuttare il lusitano è la Sauber (sempre lei), su spinta della Mercedes. I responsabili del team svizzero negano la cosa, che significa-



COLOMBO

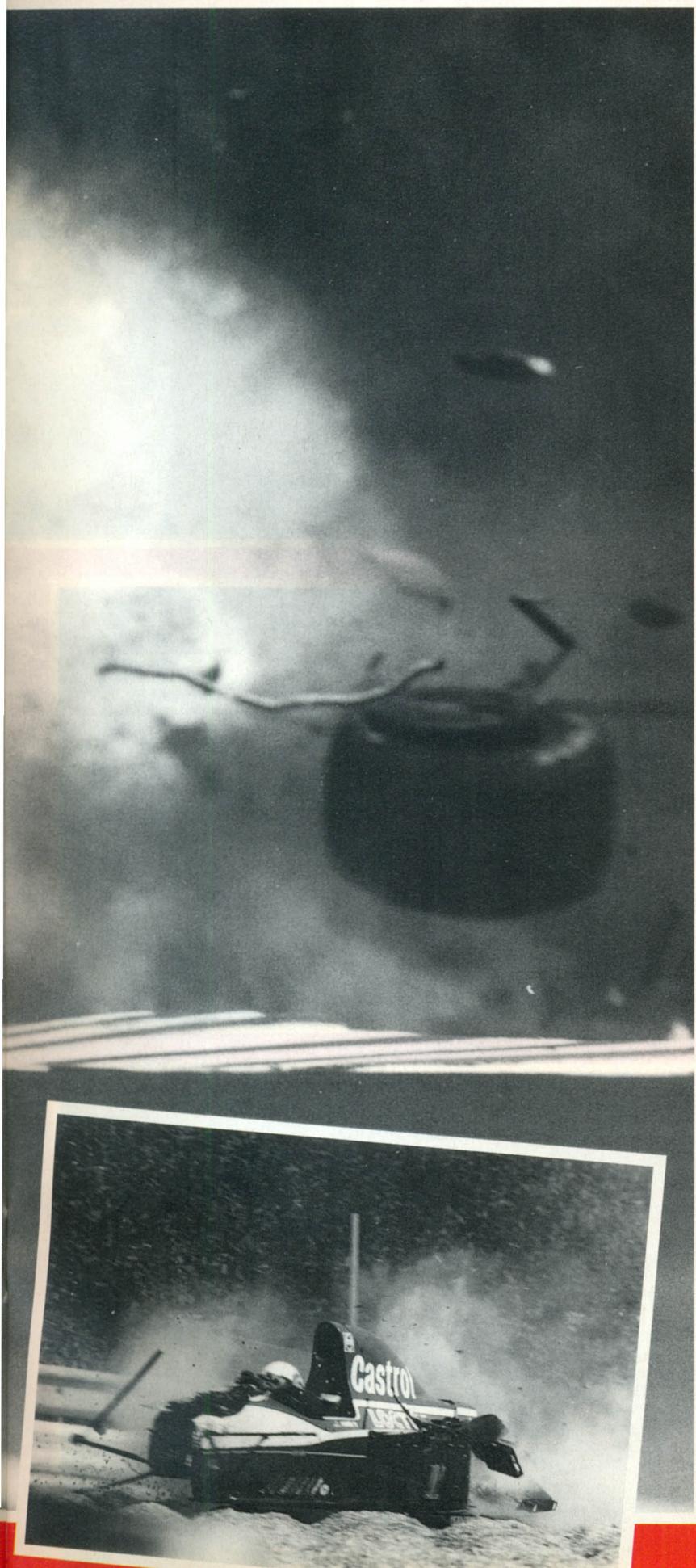
rebbe anche l'appiattamento di Lehto e J.J., da parte sua, non ha nessuna intenzione di lasciare la squadra. Tuttavia il manager Rosberg da tempo sta sondando il terreno per cercare una sistemazione alternativa, e non solo per la prossima stagione. Pare che Peter Collins della Lotus abbia trovato interessanti le proposte di Keke, sia in chiave '94 che a breve termine. In questo caso sarebbe Zanardi a far posto al finlandese. Anche se incolpevole Alessandro Ridda di supposizioni anche sull'imminente futuro dei piloti Jordan. I

responsabili del team stanno discutendo da tempo con Boutsen per cercare di risolvere il contratto. Therry se ne andrebbe di corsa in direzione F. Indy, tuttavia non è disposto a rinunciare all'ingaggio per l'intera stagione e quindi vuole essere saldato comunque. Difficile prevedere come andranno le cose con Naspetti, costretto a mordere il freno, tanto che i suoi manager sono andati a sondare, anche loro, il terreno alla Lotus. Da dire che Warwick parla con sempre maggior insistenza di trasferirsi in F. Indy. Non è escluso che su questa strada lo segua anche Alboreto. (d.f.)



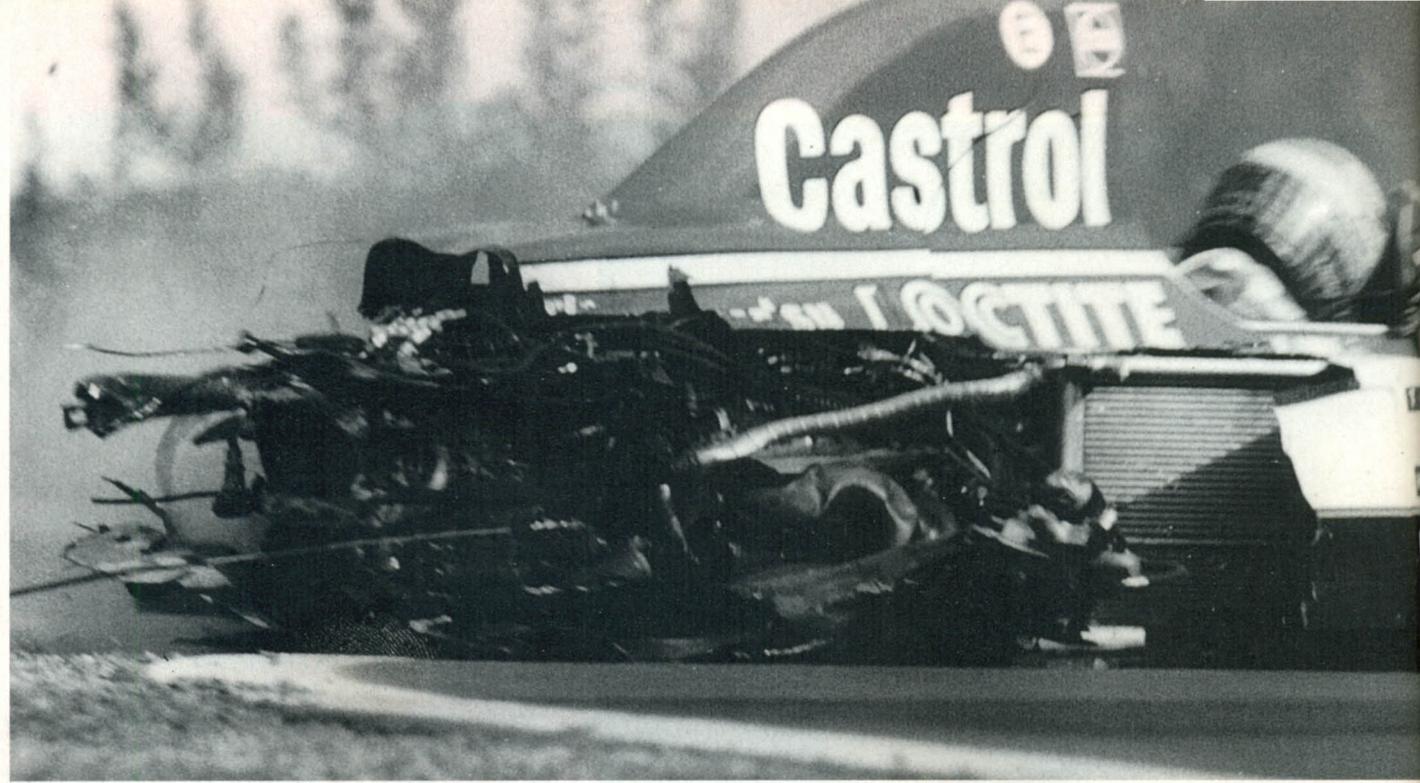
ESCLUSIVO
ZANARDI SHOCK

VIVO!



SPA — Venerdì mattina, ore 9.52: quando il direttore di gara Roland Bruynseraede espone la bandiera rossa interrompendo le prove ai box non si sa ancora che alla curva del Radillon, a poche centinaia di metri in linea d'aria, è appena avvenuto un miracolo. È al Radillon, infatti, che pochi attimi prima Alessandro Zanardi ha perso il controllo della sua Lotus finendo dritto a circa 270 all'ora contro il rail all'interno della curva. L'impatto è stato terribile e la 107B è rimbalzata in una palla di fuoco, per arrestarsi sul lato opposto della pista dopo avere seminato sull'asfalto ruote e pezzi di carrozzeria. Sono subito state esposte le bandiere gialle e Andretti, il primo giunto sul luogo dell'incidente le ha viste e rispettate rallentando moltissimo. Non così Senna che giunto troppo veloce è finito in testacoda per evitare l'americano. La Lotus di Alex ha comunque resistito egregiamente a un urto terrificante e ai primi soccorritori è subito apparso che le condizioni del pilota non erano gravissime. Zanardi ha comunque perso molto sangue per una forte emorragia dal setto nasale (cosa del tutto normale in questo tipo d'urti, e capitata anche lo scorso anno a Badoer che si schiantò proprio in quella curva in F. 3000) ed è svenuto quattro volte durante le fasi di estrazione dall'abitacolo. Immediatamente visitato alla clinica di Stavelot e poi elitrasmportato all'Ospedale Universitario di Liegi, Zanardi ha subito una Tac che ha dato un responso negativo, confermando l'assenza di lesioni gravi. Addirittura, i medici lo hanno autorizzato a uscire sin dall'indomani fornendogli anche l'autorizzazione per eventualmente riprendere immediatamente l'attività agonistica. Cosa che il pilota non ha fatto, anche perché comunque all'indomani dell'incidente avvertiva forti dolori al collo e alla schiena e anche qualche problema di vista, dovuti alla forte decelerazione e al conseguente deflusso sanguigno. Come spesso capita in questi casi, Zanardi non ricorda nulla dell'incidente. L'ultimo episodio che gli è rimasto in mente è il contatto con Patrese all'entrata della variante alta al giro precedente l'impatto. Fatto negato dal padovano, anche se dall'esterno si è anche avuta la sensazione visiva che la ruota posteriore destra della Benetton abbia toccato quella anteriore sinistra della Lotus superandola all'entrata della variante. Proprio un cedimento meccanico (probabilmente un triangolo della sospensione anteriore sinistra) ha poi causato l'uscita di pista di Zanardi. Un filmato di uno spettatore, diffuso dalla rete francese Tfi, mostra che qualcosa cede a livello della ruota anteriore sinistra anche se non si ha l'assoluta certezza che si tratti di un triangolo di sospensione. Alla Lotus hanno negato ufficialmente ogni cedimento ed il comunicato emesso dalla squadra dopo l'incidente sembra voler attribuire la responsabilità dell'accaduto al pilota; ma è anche vero che l'indomani mattina, sia Peter Collins sia l'ingegnere Peter Wright hanno osservato le prove dal muretto dei box di F.3000, all'entrata antistante la curva dell'Eau Rouge controllando attentamente il comportamento della vettura di Herbert nello stesso punto...

Paolo Bombara



MULLENDER

Curva del Raidillon, venerdì ore 9.52: la Lotus-Ford di Zanardi, dopo il tremendo impatto a oltre 250 all'ora contro le protezioni di sinistra, rimbalza in pista priva di tutto il retrotreno e delle ruote. Quando la monoposto si arresta dall'altra parte della pista, subito si teme il peggio. Ma i soccorritori si rendono subito conto che Alex è vivo, e forse nemmeno in condizioni gravi. L'opera di soccorso del pilota bolognese prosegue con solo una breve interruzione, quando arriva in testacoda la McLaren di Senna che ha potuto frenare solo all'ultimo momento. Nell'altra pagina, l'apprensione degli uomini del team Lotus davanti al video sul quale seguono i soccorsi e i rottami della monoposto inglese trasportati sul camion

AFP



AFP



SOLO SENNA CONTRO IL RAIDILLON

Ci vuole una chicane!

La doppia curva dell'Eau Rouge e del Raidillon è sicuramente una tra le più famose, anche tristemente, dei vari circuiti mondiali. Qui, come a Signes al Paul Ricard, si è sempre misurato il coraggio dei piloti, ma qui si sono spesso registrati gravi incidenti. Il 1 settembre 1985 si uccise durante la 1000 Km Sport Prototipi il prodigio tedesco Stefan Bellof, che perse il controllo della sua Porsche, e spesso questa curva è stata teatro di tragedie anche durante la 24 Ore di Turismo. Lo scorso anno si fece male Luca Badoer in F.3000 e poco dopo l'incidente di Zanardi venerdì è uscito violentemente anche Philippe Alliot. Ciò nonostante i piloti continuano ad apprezzare questa difficile curva. Ecco cosa ne pensano alcuni di loro:

ALAIN PROST. «È una curva molto difficile dov'è difficile sentirsi perfettamente a proprio agio e trovare la giusta fiducia in sé e nella vettura per passare a fondo. Non si può chiaramente assettare la vettura perfettamente per questa curva perché si penalizzerebbe troppo il comportamento della vettura nel resto del circuito. Bisogna allora accontentarsi di un compromesso che rende la guida molto delicata, soprattutto col pieno di carburante».

MICHAEL SCHUMACHER. «È la più bella curva di tutto il tracciato ed è qui che si vede il coraggio dei piloti. Passarci a fondo è un'esperienza eccitante, mi ricordo che quando provai per la prima volta qui non ci riuscii subito il primo giorno, ma l'indomani sì».

THIERRY BOUTSEN. «Si tratta probabilmente della più bella curva al mondo. Ma è anche un posto molto particolare dove si passa molto veloci con le barriere di fronte. È meglio non avere problemi meccanici in quel punto e bisogna rispettarlo. Si può passare a fondo solo se l'aderenza e l'assetto aerodinamico sono corretti».

LUCA BADOER. «Trovo che sia una curva fantastica, eccitante ma molto difficile perché quando si arriva in alto si perde molto carico ae-

rodinamico. Quest'anno però l'asfalto è stato rifatto e la curva è più dolce dello scorso anno quando ebbi il mio incidente».

GERHARD BERGER. «Quest'anno guido una vettura molto difficile per cui non ho apprezzato come al solito queste due curve, che costituiscono di norma un challenge appassionante. Ciò nonostante, dopo aver visto le immagini dell'incidente di Zanardi comincio a credere che sia ora di modificare questa curva perché altrimenti prima o poi qualcuno ci lascerà le penne».

ANDREA DE CESARIS. «Non bisogna assolutamente cambiare questa curva, ma migliorare le vie di fuga. In passato esistevano alcune curve che mettevano in risalto le qualità dei piloti, Peraltada in Messico e Signes al Paul Ricard. Questa è l'ultima che ci rimane».

Ma nei confronti del Raidillon c'è anche chi non ha avuto mezzi termini. Ayrton Senna ha infatti suggerito agli organizzatori belgi di spostare il muretto alla sinistra del veloce curvone. Sentitosi rispondere che un lavoro del genere sarà possibile solo fra due anni, quando sarà spostata la strada esterna, il tricampione del mondo ha reagito molto duramente: «Ahi sì — ha ribattuto — allora dal prossimo anno ci vogliamo una chicane». (p.b.)



ORSI



ORSI

box

■ **FOCA TV.** La Foca ha inaugurato in occasione della gara belga un pulman per la sua struttura televisiva, dotato delle migliori sofisticazioni tecnologiche, e che ha richiesto tre anni di ricerca per la messa a punto. Questa nuova unità mobile, costata miliardi, è divisa in tre reparti e comprende una sala montaggio ed una che centralizza tutte le apparecchiature elettroniche che consentono la ricezione e registrazione di tutte le immagini provenienti dalle varie camera-car. In futuro, proprio grazie a questo autobus sarà possibile incrementare ulteriormente il numero di telecamere imbarcate sulle vetture, già salito da quattro a dodici in questi ultimi anni.

■ **HUNT.** Verrà celebrata il prossimo 29 settembre alle 15 nella Chiesa St. James di Piccadilly a Londra una messa in memoria di James Hunt, l'ex-campione del mondo di F.1 recentemente scomparso per una crisi cardiaca.

■ **CALCIO.** Si svolgerà anche quest'anno in occasione del Gran Premio d'Italia l'ormai tradizionale partita di calcio tra la squadra della Camel, capitanata da Flavio Briatore ed in cui giocheranno anche Patrese, Schumacher ed Hill, e quella della Fopa, ovvero l'associazione dei fotografi della F1, capitanata dall'inglese John Townsend. Alain Prost ha invece preferito rivestire i panni dell'arbitro. La composizione esatta delle squadre verrà annunciata alla vigilia dell'incontro che si disputerà alle 18,30 di venerdì 10 settembre presso il campo del Football Club di Veduggio al Lambro.

■ **FUOCO.** C'è stato un attimo di paura ai box della Ferrari quando venerdì mattina nel corso del primo turno di prove libere si sono improvvisamente sprigionate grandi fiammate dalla monoposto di Berger che stava rientrando e su cui aveva ceduto un manicotto del carburante. Il principio d'incendio è stato prontamente domato dai pompieri di servizio (che sono anche in Belgio i famosi leoni della Cea) mentre Berger è letteralmente schizzato fuori dall'abitacolo.

■ **SENNÀ.** I commissari sportivi hanno sanzionato con un semplice richiamo Ayrton Senna perché non ha sufficientemente rallentato quando venerdì mattina sono state esposte le bandiere gialle in seguito all'uscita di pista di Zanardi. Il brasiliano per evitare Andretti che aveva frenato davanti a lui era poi finito in testacoda fermandosi poi contro le barriere a un paio di metri dai rottami della Lotus attorno a cui già lavoravano i soccorritori. Diversa naturalmente l'opinione di Senna: «Io ho visto le bandiere gialle e ho rallentato, il problema è che Andretti davanti a me lo ha fatto anche troppo. Si è praticamente fermato in un punto solitamente velocissimo e la cosa mi ha sorpreso. Per di più la pista era piena di detriti».



UN PROGETTO CHE SBLOCCA LA RENAULT

Alla Ligier i V10 Peugeot

È ancora guerra di motori, guerra senza quartiere. Mentre la McLaren, in alternativa al V8 Ford Cosworth, guarda a altri lidi (come leggete a parte in queste pagine) la Renault non può festeggiare come vorrebbe il mondiale costruttori appena conquistato con la Williams. A Spa si è visto il presidente della Renault Sport, Patrick Faure, che è rimasto in riunione per più di due ore con Prost. Evidentemente alla Régie non tutto sta filando per il verso giusto e molte sono le tensioni interne legate alle forniture '94 di propulsori, che potranno comunque essere tre (anche se Faure ha smentito seccamente questa possibilità). Ferma restando la collaborazione con Williams è evidentemente ancora da definire la strada più agevole e corretta per far avere i V10 anche alla Benetton, visto che questa, oltre ad essere molto interessante sul piano tecnico, gode anche dell'appoggio della Elf e della Marelli. Quest'ultima non vuol correre il rischio di un'ingerenza Tag, via McLaren. Nel gioco sembra rientrare ora anche la

Peugeot il cui ingresso in F.1, tornato di attualità, potrebbe avvenire con la Ligier. De Rouvre, boss del team di Magny Cours, ha smentito questa possibilità, che libererebbe una fornitura di motori Renault. Tuttavia si sa che il costo dei V10 della Régie pesa moltissimo sulle casse del suo team, e la speranza è di avere i propulsori gratis (oggi costano 12 milioni di dollari). Dunque non ci sarebbe nulla

di strano se si arrivasse, per risolvere il problema, a una collaborazione Peugeot-Ligier. Da una parte motori gratuiti, dall'altra una struttura tecnico-sportiva decisamente più interessante della Larrousse, l'altra squadra francese che si è fatta avanti per avere i 10 cilindri della Casa del Leone facendo forza sull'«indipendenza» dalla Elf. Larrousse non lascia però perdere l'ipotesi Renault ai danni della Ligier.

SI TRATTA ANCORA CON MINARDI

La Bms vuole finire la stagione

Le trattative per la fusione fra Scuderia Italia e Minardi stanno proseguendo e l'operazione continua a riscuotere consensi. Ai box Minardi durante tutto il Gp si è visto anche Gabriele Rumi, della Fondmetal. Non ha nascosto di pensare ancora alla F.1 e si può ipotizzare che possa venir coinvolto nell'operazione. Questo anche se ha tenuto a sottolineare di considerare quello di Spa solo un week-end di vacanza... tra i motori. L'eventualità che si arrivi a una fusione prima della conclusione del Mondiale ha scatenato nei box la «febbre della terza vettura». Se, infatti, la Scuderia Italia dovesse dare forfait rimarrebbero solo 24 monoposto iscritte e si aprirebbe così la possibilità di una terza iscrizione (vedi articolo a parte). Paolo Stanzani, responsabile della Scuderia, è stato tuttavia molto cauto su questo punto, sottolineando che la squadra non ha nessuna intenzione di disattendere gli accordi con gli sponsor e tutti i contratti saranno comunque rispettati. Vale a dire che il campionato potrebbe essere portato a termine.



EX LEONI. Todt a colloquio con Dalmas, nella pagina a lato. Proprio adesso che qualcosa si muove alla Peugeot...

TIFO. Se c'è un pilota... anticrisi in F.1 è sicuramente Schumacher, almeno a giudicare dalle bandiere

DUBBIO. In basso, Alboreto; sarà con la Bms nella trasferta del Pacifico o invece passerà l'Atlantico?

SUPER. Sotto, il nuovo mega-van della Foca tv



Boutsen a Monza ma in... tribuna?

Non sono mancati i festeggiamenti in occasione del Gran Premio del Belgio. Ha cominciato l'idolo locale, Thierry Boutsen, che ha celebrato il mercoledì precedente all'autoworld di Bruxelles i suoi dieci anni di carriera con un cocktail mondano a cui hanno preso parte anche Patrese, Alboreto, Jacky Oliver, Eddie Jordan, Barrichello, Gachot e il connazionale Van de Poele. Molti si attendevano che, approfittando dell'occasione, Boutsen annunciasse il ritiro delle corse; invece così non è stato. Ad un giornalista francese, Thierry ha poi dichiarato che sarà presente a Monza. «In veste di pilota?», ha chiesto il giornalista. «Sarò a Monza», si è limitato a rispondere il pilota della Jordan. Venerdì è poi stato festeggiato nel motorhome Ferrari-Marlboro con l'immane torta anche il trentaquattresimo compleanno di Gerhard Berger. A porgere gli auguri all'austriaco si è presentato anche un ospite inatteso e burlone: Ayrton Senna, che approfittando del primo attimo di distrazione di Berger gli ha spiacciato in testa la torta.

CON ASIA E ARGENTINA

Cambia la mappa dei Gp

Ha superato l'esame degli esperti della Fisa il circuito indonesiano di Jakarta. La pista, giudicata interessante e bene strutturata, potrebbe ospitare una gara di F.1 già dalla prossima stagione, tuttavia un possibile Gp è stato preventivato solo per il 1995. Ancora non è disponibile un numero di commissari sufficientemente esperti per una corretta gestione di una gara della massima formula. Per rodare l'impianto verrà allestita una gara di F.3000, o di F.3 internazionale, da collegare magari al Gp di Macao per contenere le spese. Di sicuro c'è che i Suparto — la famiglia che possiede il circuito, realizzato dall'oggi al domani... — non mancano di fondi. E anzi pare siano interessati all'operazione di rilevamento della Lamborghini, di cui leggete a parte. Un altro tracciato nuovo che ha un potenziale in calendario per la F.1 è il Ti Circuit giapponese (vedi As n.34) che rilancerebbe l'idea di un Gp Asia tanto cara a Ecclestone. Candidatura in vista, anche se con meno garanzie economiche, per il nuovo percorso di Buenos Aires, in Argentina, mentre a tremare sono ancora Budapest e Kyalami. Il che fa supporre che qualcosa possa cambiare già dal '94.



SE NE VA ANCHE COUGHLAN

Una Tyrrell senza testa

Mike Coughlan ha lasciato la Tyrrell, che ha perso l'unico progettista rimasto. La cosa, di per sé preoccupante, assume tinte drammatiche se si tien conto che, al più tardi entro la fine del mese, la Yamaha vuol conoscere l'esatta consistenza tecnica del team per confermare il suo rapporto di collaborazione (e soprattutto di fornitura gratuita dei propulsori con il team). Ken Tyrrell non può più temporeggiare nella definizione dell'assetto tecnico della sua squadra. La soluzione, lo si sa da tempo è legata al nome di Postlethwaite. Ma al momento Harvey risulta legato alla Ferrari, che ha prolungato l'opzione

originariamente in scadenza a luglio, che vantava su di lui. Ufficialmente, dunque, il tecnico non si può muovere. Tyrrell, dal canto suo, ha sempre preso tempo principalmente per non dover fare eccessive concessioni a Postlethwaite, che come è noto, vuole avere un maggior peso sia in seno alla squadra sia al consiglio di amministrazione rispetto al passato. Tuttavia visto che quella di Harvey sembra essere l'unica vera soluzione per la Tyrrell, in Inghilterra danno per scontato che il «boscaiolo» sia pronto a trovare l'accordo e che Postlethwaite sarà al suo fianco non appena scadranno gli accordi con la Ferrari.

ORSI



MUCCHE. C'è chi non si scompone al rumore dei motori...

AUGURI!... E c'è chi, come Senna, fa festa agli amici così: Berger prende una torta in testa per il compleanno, ma forse si è vendicato lui di Ayrton con la scritta qui sotto!

BELLEZZE. Stavolta sono ...artistiche, come la tipica costruzione nell'altra pagina



COLOMBO

COLOMBO

SI RAFFORZA L'IPOTESI LAMBO-McLAREN

Un top team per Chrysler

Stanno infittendosi le trattative legate ai propulsori da utilizzare nella prossima stagione. Non ci sono solo i motori Renault e tenere banco. La stampa inglese, solitamente ben informata sulle cose McLaren, ha rilanciato in maniera decisa l'ipotesi Lamborghini. Il responsabile della Casa italiana Daniele Audetto si è trincerato dietro un invalicabile «No comment» e così pure gli uomini della McLaren. Tuttavia l'operazione è tutt'altro che campata in aria. Dennis non può infatti trascurare il fatto che il regolamento '94, prevedendo la possibilità di effettuare il rifornimento in corsa, rilancia i plurifrazionati e specialmente i V12 nella competizione con gli 8 cilindri che

avevano nei minori consumi (e quindi minor benzina da imbarcare al via) uno dei principali vantaggi. In più dall'America è rimbalzata la notizia che la Chrysler vuole lavorare con un top team. Un accordo McLaren-Lamborghini spazzerebbe in ogni caso la Ford che sta cercando un team di

prestigio con il quale lavorare, preoccupata a questo punto, di perdere non solo la Benetton ma anche la McLaren. È già stato proposto il nuovo V8, il cui debutto è previsto in gennaio. Più leggero rispetto all'attuale in virtù dell'impiego di materiali speciali e ceramiche, ha una diversa disposizione

delle valvole, che saranno radiali, e viene accreditato di un regime di rotazione superiore ai 14000 giri. Molto interessata a questi motori la Footwork, che ormai dà per scontato che i Mugen andranno alla Lotus, appoggiata da un gruppo finanziario giapponese molto vicino alla Honda.

PER JJ LEHTO

Ora c'è Brunner nel mirino Sauber

La Sauber è sempre alla ricerca di un ingegnere di pista con cui sostituire Luigi Mazzola che si occupava della vettura di Lehto, ruolo che è attualmente ricoperto da Leo Resa, il progettista della squadra elvetica. «Per noi è un grosso problema perché Leo dovrebbe invece concentrarsi sul progetto della vettura per il '94 — ha dichiarato lo stesso Peter Sauber — e stiamo attivamente cercando una soluzione, ma non è facile». La squadra sta corteggiando l'ingegnere della Minardi, Gustav Brunner, che oltre alle sue competenze tecniche parla il tedesco. Anche se questa, secondo lo stesso Sauber, non è una necessità assoluta. «Non avremmo nulla in contrario ad ingaggiare un tecnico inglese, ad esempio; ma il problema è che non ne troviamo nessuno disposto a trasferirsi in Svizzera e per noi è escluso avere un tecnico residente lontano dalla squadra».



AMADUZZI

TORNA LA SUPERBENZINA!

La Fisa dà l'ok a Elf

Dopo il malumore espresso nelle scorse settimane, i responsabili della Elf non hanno nascosto la loro soddisfazione per essere infine riusciti alla vigilia della gara belga ad omologare un nuovo carburante ad alte prestazioni. Come ha precisato lo stesso Daniel Tréma della casa petrolifera transalpina, la Elf ha ottenuto il benestare dalla Fisa (nella foto il vicepresidente Ecclestone) per un carburante di classe A3 simile alle caratteristiche essenziali a quello utilizzato sino al Gp del Canada; cosa che era sempre stata rifiutata sino allo scorso Gp. In Ungheria però gli ingegneri della Elf s'incontrarono col delegato tecnico della Fisa, Charlie Whiting, per stabilire insieme quali fossero le caratteristiche richieste dalla Fisa per i carburanti omologabili.

ANCHE SENNA E WILLIAMS IN ITALIA

Il mal di test riprende a Imola

Intensissime giornate di test sia questa settimana che nei primi giorni della prossima. Coinvolte numerose squadre di vertice. In prima fila la Ferrari che ha convocato, oltre ad Alesi (Berger ha annunciato di voler tornare in ospedale) anche Larini. Del resto la squadra del Cavallino ha previsto delle prove oltre che a Fiorano anche a Monza e poi a Imola. Assieme alla Ferrari saranno in pista anche la Scuderia Italia, almeno, una giornata per cercare di preparare al meglio il Gp di Monza, e la Sauber.

Quest'ultimo team oltre a preparare il Gp, effettuerà una simulazione con i nuovi motori Ilmor, che sinora hanno accusato limiti di affidabilità, per verificare il loro livello di tenuta. Per lunedì e martedì 6 e 7, giusto prima del week-end monzese, è stata poi prenotata la pista di Imola. Oltre alla McLaren che farà dei test con Senna è prevista la presenza di Williams e Jordan. Anche la Ferrari dovrebbe aggiungersi al lotto, tuttavia un programma definitivo non è stato ancora stilato.

MCLAREN E POI...

Terza vettura: è già guerra

Ron Dennis ha fatto cadere ogni riserva annunciando di aver chiesto alla Fisa di poter iscrivere, nel caso ci fossero meno di 26 vetture iscritte alle prossime gare, una terza monoposto da destinare a Hakkinen. Una eventualità legata alle decisioni della Scuderia Italia, ma che potrebbe scattare, stando agli uomini della Foca, addirittura dal Portogallo. Tuttavia l'annuncio ha già fatto scattare una piccola polemica. Alla McLaren che ha sostenuto di essere stata la prima squadra ad iscrivere un terzo pilota ha risposto le Benetton precisando di avere da tempo effettuato un'analoga operazione. Badoer è favorito d'obbligo, molto più dei collaudatori ufficiali e di Jordi Gene. Alla base della polemica la vaghezza del regolamento che non chiarisce cosa succede se le richieste di iscrivere una terza vettura portano ad avere più di 26 monoposto intenzionate a partire. Tuttavia, secondo il responsabile stampa della Fisa, dovrebbe prevalere la regola che in caso di più 26 vetture iscritte e sino ad un massimo di 30 sono ammesse al via quelle che hanno ottenuto i primi 26 tempi delle qualifiche, indipendentemente da chi ha chiesto per primo di iscrivere una terza vettura.



CRESCONO MEDIE E... CRITICHE

I fulmini del Raidillon

Ma come ha fatto Prost ad andare così veloce? La pole position staccata dal francese in 1'47"571 ha sicuramente lasciato di stucco gli amanti delle statistiche in quanto di ben tre secondi più veloce di quella messa a segno da Mansell lo scorso anno (1'50"545), tanto più che la lunghezza del tracciato è rimasta invariata (6,974 km). La minor resistenza opposta dalle gomme strette è uno dei motivi; l'altro è la riasfaltatura di tratti come Raidillon (ora «addolcito» nel disegno) e Blanchimont. A proposito del Raidillon, Senna lo ha criticato domenica mattina. Ma non vuole cambiare la curva, che ritiene bellissima, bensì ampliare le vie di fuga, magari mettendo nel frattempo una chicane all'Eau Rouge.

box

■ **SUZUKI.** Sarà un caso, ma da quando il giapponese della Footwork ha legato uno stretto legame d'amicizia col suo nuovo vicino di casa a Montecarlo, un certo Michael Schumacher e si allena regolarmente in compagnia del tedesco, le sue prestazioni sono in netto progresso e ha persino smesso di collezionare i testacoda. «Schumacher non c'entra nulla — si scherisce però Aguri — il merito è tutto della nuova vettura, con cui mi trovo molto più a mio agio e che è decisamente più competitiva».

■ **MICROFONI.** Capita spesso durante le prove di vedere tecnici del suono registrare dai bordi della pista il rumore delle F.1 in azione. Questi tecnici operano, sempre in modo anonimo, per conto dei vari motoristi che analizzando il rumore riescono a calcolare il regime di rotazione dei motori concorrenti. A Spa era in azione un'equipe di tecnici giapponesi che non è certo passata inosservata viste le dimensioni ciclopiche del microfono utilizzato.

■ **GARDNER.** Si è visto l'excentauro australiano Wayne Gardner, sempre più deciso a riconvertirsi in una carriera automobilistica e che ha già avuto occasione di provare anche la Lotus di F.1. Gardner ha partecipato, come inviato della Porsche, alla gara SuperCup al volante di una delle 911 Carrera ufficiali. Con meno fortuna però di Mika Hakkinen, vincitore in Ungheria. Il motociclista si è infatti dovuto accontentare dell'undicesimo posto.

■ **ASTA.** Si è ulteriormente ampliata la lista degli oggetti a connotazione «F.1» che verranno messi all'asta il 13 settembre a Ravenna (a Palazzo de André) dal Lions Club e a scopo di beneficenza.

■ **PROST.** Alain Prost sa anche fare dello spirito. Nel corso della conferenza stampa dopo la pole position, un giornalista gli ha chiesto per quale motivo sbaglia così sovente le partenze. «Se lo sapessi — ha risposto il francese — ne sbaglierei sicuramente meno». Un altro giornalista lo ha stuzzicato domandandogli se si fosse allenato effettuando nuove partenze dopo il Gran Premio d'Ungheria. «Sì — ha replicato Prost — ne ho effettuate molte nei miei sogni. E mi riescono tutte perfettamente...».

■ **ASSENTE.** La sfilata dei piloti a bordo di vetture scoperte prima della gara è ormai diventata una tradizione apprezzata da tutti, piloti compresi. Non tutti però, a Spa, Senna l'ha disertata per la seconda volta dopo quella di Magny-Cours.

GP BELGIO



Dodicesima gara del mondiale di F.1

29 agosto 1993

Circuito:
Spa
Francorchamps

Distanza:
306,856 km

Organizzatore:
Royal Automobile Club De Belgique

Direttore di prova:
Roland Bruynseraede

Partenza:
14,04

Spettatori:
70.000

Organizzazione: 5

Sicurezza: 5
Condizioni atmosferiche:
venerdì e sabato coperto, domenica bel tempo

ORSI



I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nuovo
Alain Prost
(Williams Fw15C)
ha stabilito il nuovo record con il tempo di 1'47"571 alla media di 233,394 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo
Alain Prost
(Williams Fw15C)
percorrendo il suo 41. giro in 1'51"095 alla media di 225,990 kmh.

SULLA DISTANZA

Nuovo
Damon Hill
(Williams Fw15C)
percorrendo 44 giri pari a km 306,856 in 1.24'32"124 alla media di 217,795 kmh.

IN 25 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA



2 Alain Prost
(Williams Fw15C)
1'47"571 (233,394)



0 Damon Hill
(Williams Fw15C)
1'48"466 (231,468)

2. FILA



5 Michael Schumacher
(Benetton B193B)
1'49"075 (230,176)



27 Jean Alesi
(Ferrari F93A)
1'49"825 (228,604)

3. FILA



8 Ayrton Senna
(McLaren Mp4/8)
1'49"934 (228,377)



10 Aguri Suzuki
(Footwork Fa14)
1'50"329 (227,559)

4. FILA



9 Derek Warwick
(Footwork Fa14)
1'50"828 (226,944)



6 Riccardo Patrese
(Benetton B193B)
1'51"017 (226,149)

5. FILA



30 J.J. Lehto
(Sauber C12)
1'51"048 (226,086)



12 Johnny Herbert
(Lotus 107B)
1'51"139 (225,901)

6. FILA



25 Martin Brundle
(Ligier Js39)
1'51"350 (225,473)



29 Karl Wendlinger
(Sauber C12)
1'51"440 (225,291)

7. FILA



14 Rubens Barrichello
(Jordan 193)
1'51"711 (224,744)



7 Michael Andretti
(McLaren Mp4/8)
1'51"833 (224,499)

8. FILA



26 Mark Blundell
(Ligier Js39)
1'51"916 (224,333)



28 Gerhard Berger
(Ferrari F93A)
1'52"080 (224,004)

9. FILA



4 Andrea De Cesaris
(Tyrrell 021)
1'52"647 (222,877)



19 Philippe Alliot
(Larrousse Lh93)
1'52"907 (222,364)

10. FILA



20 Erik Comas
(Larrousse Lh93)
1'53"186 (221,815)



15 Thierry Boutsen
(Jordan 193)
1'53"465 (221,270)

11. FILA



24 Pierluigi Martini
(Minardi M193)
1'53"526 (221,151)



23 Christian Fittipaldi
(Minardi M193)
1'53"942 (220,344)

12. FILA



3 Ukyo Katayama
(Tyrrell 021)
1'54"551 (219,172)



22 Luca Badoer
(Lola Bms T93/30)
1'54"978 (218,358)

13. FILA



21 Michele Alboreto
(Lola Bms T93/30)
1'55"965 (216,500)



Spa-Francorchamps
m. 6974

Costretto al ritiro nel 1. giro, Boutsen, a sinistra, non ha ben festeggiato il 10. anno in F. 1: i tifosi, comunque, non sono mancati nel Gp di casa. Senna, in basso, mentre firma il nostro libro «Senna Vero»



COLOMBO

L'ALTALENA

COSI' DOPO 10 GIRI

1. Prost in 19'23"865 (215,716); 2. Hill a 5"924; 3. Senna a 14"833; 4. Schumacher a 15"500; 5. Suzuki a 38"115; 6. Herbert a 40"895; 7. Lehto a 48"689; 8. Warwick a 49"887; 9. Brundle a 50"651; 10. Patrese a 50"979; 11. Barrichello a 53"600; 12. Andretti a 54"299; 13. Blundell a 56"743; 14. De Cesaris a 1'02"210; 15. Berger a 1'02"779; 16. Martini a 1'06"984; 17. Alliot a 1'11"694; 18. Fittipaldi a 1'11"955; 19. Badoer a 1'26"930; 20. Katayama a 1'27"494; 21. Comas a 1'34"790; 22. Alboreto a 1'38"284; 23. Wendlinger a 1 giro.

COSI' DOPO 20 GIRI

1. Prost in 38'57"164 (214,845); 2. Hill a 2"018; 3. Schumacher a 7"099; 4. Senna a 22"736; 5. Herbert a 1'00"702; 6. Berger a 1'31"970; 7. Lehto a 1'32"661; 8. Patrese a 1'34"563; 9. Brundle a 1'35"145; 10. Warwick a 1'35"622; 11. Andretti a 1'44"835; 12. Blundell a 1'49"622; 13. De Cesaris a 1 giro; 14. Alliot a 1 giro; 15. Comas a 1 giro; 16. Katayama a 1 giro; 17. Badoer a 1 giro; 18. Alboreto a 1 giro; 19. Wendlinger a 1 giro.

COSI' DOPO 30 GIRI

1. Prost in 58' 7"629 (215,961); 2. Hill a 13"471; 3. Schumacher a 16"235; 4. Senna a 32"756; 5. Herbert a 1'17"093; 6. Patrese a 1'49"836; 7. Brundle a 2'05"187; 8. Lehto a 1 giro; 9. Andretti a 1 giro; 10. Berger a 1 giro; 11. Blundell a 1 giro; 12. Alliot a 1 giro; 13. Badoer a 1 giro; 14. Comas a 1 giro; 15. Alboreto a 2 giri; 16. Katayama a 3 giri.

COSI' DOPO 40 GIRI

1. Hill in 1.17'02"153 (217,270); 2. Schumacher a 5"020; 3. Prost a 8"229; 4. Senna a 57"124; 5. Herbert a 1'42"100; 6. Patrese a 1 giro; 7. Brundle a 1 giro; 8. Berger a 1 giro; 9. Lehto a 1 giro; 10. Andretti a 1 giro; 11. Blundell a 1 giro; 12. Alliot a 2 giri; 13. Badoer a 2 giri; 14. Alboreto a 3 giri; 15. Katayama a 3 giri.

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Damon Hill	Williams Fw15C	44	1.24'32"124	217.795	
2. Michael Schumacher	Benetton B193B	44	1.24'35"792	217.637	3.668
3. Alain Prost	Williams Fw15C	44	1.24'47"112	217.153	14.988
4. Ayrton Senna	McLaren Mp4/8	44	1.26'11"887	213.594	1'39.763
5. Johnny Herbert	Lotus 107B	43	1.24'36"991	212.641	1 GIRO
6. Riccardo Patrese	Benetton B193B	43	1.25'17"954	210.939	1 GIRO
7. Martin Brundle	Ligier Js39	43	1.25'34"981	210.239	1 GIRO
8. Michael Andretti	McLaren Mp4/8	43	1.25'37"366	210.142	1 GIRO
9. J.J. Lehto	Sauber C12	43	1.25'42"473	209.933	1 GIRO
10. Gerhard Berger	Ferrari F93A	42	1.23'49"226	209.668	2 GIRI
11. Mark Blundell	Ligier Js39	42	1.23'49"531	209.656	2 GIRI
12. Philippe Alliot	Larrousse Lh93	42	1.25'03"931	206.599	2 GIRI
13. Luca Badoer	Lola Bms T93/30	42	1.26'09"616	203.974	2 GIRI
14. Michele Alboreto	Lola Bms T93/30	41	1.25'42"008	200.187	3 GIRI
15. Ukyo Katayama	Tyrrell 021	40	1.24'51"269	197.251	4 GIRI

I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Thierry Boutsen	Jordan 193	1	Cambio	0.
Jean Alesi	Ferrari F93A	4	Sospensione	6.
Rubens Barrichello	Jordan 193	11	Attacco ruota	22.
Aguri Suzuki	Footwork Fa14	14	Cambio	6.
Pierluigi Martini	Minardi M193	15	Testacoda	15.
Christian Fittipaldi	Minardi M193	15	Mozzo ruota	14.
Andrea De Cesaris	Tyrrell 021	24	Motore	13.
Karl Wendlinger	Sauber C12	27	Motore	17.
Derek Warwick	Footwork Fa14	28	Sospensione	13.
Erik Comas	Larrousse Lh93	37	Problemi elettrici	14.

CLASSIFICA DOPO LA DODICESIMA GARA

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/21	TOTALE PUNTI
1. Prost	10	4	10	10	3	10	10	10	10	-	4						81
2. Senna	6	10	10	-	6	10	-	3	2	3	-	3					53
3. Hill	-	6	6	-	-	6	4	6	-	-	10	10					48
4. Schumacher	-	4	-	6	4	-	6	4	6	6	-	6					42
5. Patrese	-	-	2	-	3	-	-	-	4	2	6	1					18
6. Brundle	-	-	-	4	-	1	2	2	-	-	2	-					11
Herbert	-	3	3	-	-	-	-	-	3	-	-	2					11
8. Berger	1	-	-	-	1	-	3	-	-	1	4	-					10
Blundell	4	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-					10
10. Fittipaldi	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-					5
Lehto	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-					5
12. Alesi	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-					4
Warwick	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-					4
14. Andretti	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-					3
15. Barbazza	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-					2
Alliot	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-					2
Wendlinger	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-					2
18. Zanardi	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					1

MONDIALE PILOTI

1. Prost	10	4	10	10	3	10	10	10	10	-	4						81
2. Senna	6	10	10	-	6	10	-	3	2	3	-	3					53
3. Hill	-	6	6	-	-	6	4	6	-	-	10	10					48
4. Schumacher	-	4	-	6	4	-	6	4	6	6	-	6					42
5. Patrese	-	-	2	-	3	-	-	-	4	2	6	1					18
6. Brundle	-	-	-	4	-	1	2	2	-	-	2	-					11
Herbert	-	3	3	-	-	-	-	-	3	-	-	2					11
8. Berger	1	-	-	-	1	-	3	-	-	1	4	-					10
Blundell	4	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-					10
10. Fittipaldi	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-					5
Lehto	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-					5
12. Alesi	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-					4
Warwick	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-					4
14. Andretti	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-					3
15. Barbazza	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-					2
Alliot	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-					2
Wendlinger	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-					2
18. Zanardi	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	10	6	10	10	10	9	14	16	10	10	10	14					129
2. Benetton	-	4	2	6	7	-	6	4	10	8	6	7					60
3. McLaren	6	10	10	-	8	10	-	4	2	3	-	3					56
4. Ligier	4	2	-	4	-	1	2	2	-	4	2	-					21
5. Ferrari	1	-	-	-	1	4	3	-	-	1	4	-					14
6. Lotus	-	4	3	-	-	-	-	-	-	3	-	2					12
7. Minardi	3	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-					7
Sauber	2	-	-	3	-	-	1	-	-	-	-	1					7
9. Footwork	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-					4
10. Larrousse	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-					2

La Williams si è laureata campione del mondo

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Prost (Williams Fw15C)	41	1'51"095	225.990
Hill (Williams Fw15C)	40	1'51"212	225.753
Schumacher (Benetton B193B)	38	1'51"242	225.692
Blundell (Ligier Js39)	34	1'54"059	220.118
Senna (McLaren Mp4/8)	34	1'54"185	219.875
Andretti (McLaren Mp4/8)	33	1'54"614	219.052
Berger (Ferrari F93A)	38	1'55"240	217.862
Herbert (Lotus 107B)	37	1'55"334	217.684
Lehto (Sauber C12)	33	1'55"475	217.418
Brundle (Ligier Js39)	40	1'55"478	217.413
Patrese (Benetton B193B)	34	1'55"681	217.031
Wendlinger (Sauber C12)	27	1'56"632	215.262
Comas (Larrousse Lh93)	34	1'57"134	214.339
Alliot (Larrousse Lh93)	34	1'57"390	213.872
Warwick (Footwork Fa14)	19	1'58"396	212.054
Suzuki (Footwork Fa14)	13	1'58"780	211.369
De Cesaris (Tyrrell 021)	24	1'58"866	211.216
Badoer (Lola Bms T93/30)	35	1'59"228	210.575
Alesi (Ferrari F93A)	3	1'59"283	210.478
Barrichello (Jordan 193)	7	1'59"554	210.001
Martini (Minardi M193)	10	2'00"006	209.210
Katayama (Tyrrell 021)	36	2'00"111	209.027
Fittipaldi (Minardi M193)	14	2'00"292	208.712
Alboreto (Lola Bms T93/30)	31	2'00"927	207.616

N.B.: Boutsen non ha completato il 1. giro



ORSI

**VELOCITÀ
IN PROVA**

venerdì

N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	318.200
2	Prost	316.610
28	Berger	316.420
27	Alesi	314.860
6	Patrese	313.760
5	Schumacher	312.940
9	Warwick	311.850
10	Suzuki	311.580
8	Senna	310.420
30	Lehto	309.350
25	Brundle	309.090
29	Wendlinger	308.910
26	Blundell	308.820
3	Katayama	308.470
4	De Cesaris	308.290
12	Herbert	306.450
7	Andretti	305.850
20	Comas	305.670
19	Alliot	305.410
15	Boutsen	302.590
14	Barrichello	302.500
24	Martini	301.588
22	Badoer	301.410
21	Alboreto	300.650
23	Fittipaldi	297.420

sabato

N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	319.890
2	Prost	317.350
19	Alliot	316.240
5	Schumacher	315.590
6	Patrese	314.760
20	Comas	314.310
25	Brundle	313.390
8	Senna	313.120
7	Andretti	312.940
26	Blundell	312.850
27	Alesi	312.760
28	Berger	312.490
10	Suzuki	310.690
9	Warwick	310.690
12	Herbert	310.060
30	Lehto	309.620
3	Katayama	307.770
29	Wendlinger	307.500
4	De Cesaris	307.410
14	Barrichello	306.280
15	Boutsen	304.980
21	Alboreto	303.440
24	Martini	303.010
23	Fittipaldi	302.250
22	Badoer	300.230

domenica

N.	PILOTA	KM/H
2	Prost	312.310
5	Schumacher	311.940
0	Hill	310.150
8	Senna	309.530
19	Alliot	308.380
20	Comas	308.030
12	Herbert	307.500
26	Blundell	307.330
28	Berger	307.150
9	Warwick	305.410
25	Brundle	305.410
4	De Cesaris	304.900
6	Patrese	304.720
29	Wendlinger	304.720
10	Suzuki	304.640
30	Lehto	303.350
7	Andretti	303.010
3	Katayama	301.150
27	Alesi	300.230
24	Martini	299.820
15	Boutsen	299.650
22	Badoer	298.900
14	Barrichello	298.080
23	Fittipaldi	297.420
21	Alboreto	295.950



È completamente vuoto il carriera belga della Minardi, sopra. Infatti i suoi due piloti sono entrambi usciti di pista. Non è molto ricco neppure il bottino di Michael Andretti, a destra mentre precede Riccardo Patrese. L'americano ha terminato ottavo, mentre occupa la 14. posizione nella nostra classifica. Derek Warwick, sotto, a causa di guai alle sospensioni, si è ritirato al 28. giro



ORSI

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI		SABATO		DOMENICA WARM UP
					I	II	III	IV	
2	Prost	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'49"504	1'48"794	1'49"460	1'47"571	1'54"574
0	Hill	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'51"802	1'48"716	1'50"818	1'48"466	1'53"194
5	Schumacher	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'52"931	1'50"305	1'50"144	1'49"075	1'53"557
27	Alesi	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'53"758	1'52"159	1'51"960	1'49"825	1'58"031
8	Senna	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'52"748	1'51"385	1'51"194	1'49"934	1'54"802
10	Suzuki	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'53"644	1'51"904	1'50"683	1'50"329	1'56"713
9	Warwick	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'54"692	1'52"730	1'51"914	1'50"628	1'56"720
6	Patrese	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'55"257	1'51"925	1'52"332	1'51"017	1'57"440
30	Lehto	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'55"539	1'52"210	1'52"014	1'51"048	1'55"550
12	Herbert	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'55"437	1'52"369	1'52"458	1'51"139	1'56"315
25	Brundle	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'54"980	1'53"323	1'52"370	1'51"350	1'55"404
29	Wendlinger	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'55"584	1'53"139	1'51"710	1'51"440	1'56"668
14	Barrichello	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'54"896	1'53"235	1'54"862	1'51"711	1'57"197
7	Andretti	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'55"056	1'53"554	1'53"695	1'51"833	1'56"525
26	Blundell	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'54"754	1'53"030	1'51"984	1'51"916	1'56"782
28	Berger	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'54"976	1'52"689	1'53"130	1'52"080	1'57"118
4	De Cesaris	Tyrrell 021	Yamaha V10	Goodyear	1'55"334	1'53"559	1'52"016	1'52"647	1'56"793
19	Alliot	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'56"963	1'56"822	1'54"087	1'52"907	1'58"279
20	Comas	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'57"859	1'56"072	1'54"004	1'53"186	1'58"643
15	Boutsen	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'57"381	1'55"382	1'55"153	1'53"465	1'59"072
24	Martini	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'56"004	1'54"968	1'54"050	1'53"526	1'58"045
23	Fittipaldi	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'57"979	1'56"947	1'55"036	1'53"942	1'57"498
3	Katayama	Tyrrell 021	Yamaha V10	Goodyear	1'57"726	1'55"271	1'55"209	1'54"551	1'59"792
22	Badoer	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'58"272	1'57"599	1'55"872	1'54"978	1'59"700
21	Alboreto	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'58"577	1'57"852	1'57"100	1'55"965	2'01"245
11	Zanardi	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	2'05"188	-	-	-	-



COLOMBO

**AUTO
SPRINT**

la nostra classifica

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/11	TOTALE PUNTI
1. Prost	22	1	11	22	21	10	21	20	21	21	2	12					184
2. Senna	14	20	21	-	14	20	-	8	6	8	-	8					119
3. Hill	-	14	14	-	-	14	10	15	1	-	20	20					108
4. Schumacher	-	11	-	14	11	-	15	11	14	15	-	14					105
5. Patrese	-	-	6	-	8	-	-	1	10	6	14	5					50
6. Brundle	-	-	-	10	-	5	6	6	-	3	6	4					40
7. Blundell	10	6	-	-	4	-	-	-	4	10	4	-					38
8. Herbert	-	8	8	3	-	-	1	-	8	1	-	6					35
9. Berger	5	-	-	-	5	-	8	-	-	5	10	1					34
10. Fittipaldi	8	-	4	-	3	6	2	3	-	-	-	-					26
11. Lehto	6	-	-	8	-	-	4	-	3	-	-	2					23
12. Alesi	-	3	-	-	-	10	-	-	2	4	-	-					19
Warwick	4	2	-	-	-	-	-	-	5	-	8	-					19
14. Andretti	-	-	-	-	6	3	-	5	-	-	-	3					17
15. Alliot	-	4	-	6	-	-	-	2	-	-	3	-					15
16. Wendlinger	-	-	-	-	-	-	5	-	-	2	5	-					12
Zanardi	-	5	3	-	-	4	-	-	-	-	-	-					12
18. Barbazza	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-					10
19. Comas	-	1	2	-	2	-	3	-	-	-	-	-					8
Barrichello	-	-	1	-	-	2	-	4	1	-	-	-					8
21. Badoer	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-					4
22. Suzuki	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-					3
23. Boutsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-					2
24. Katayama	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-					1
De Cesaris	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-					1

N.B. Nell'ordine, dal 1. al 10. classificato, viene attribuito il seguente punteggio: 20, 14, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Inoltre viene assegnato 1 punto rispettivamente all'autore della pole position e del giro più veloce.

numeri

■ **WILLIAMS.** La Williams in Belgio ha conquistato il 6. titolo costruttori e così, dopo le doppiette 1980/1981 con i motori Ford e 1986/1987 con i propulsori Honda, è arrivata la 3. doppietta (1992/1993) con i motori Renault. La Casa francese giunta alla 50. vittoria contribuisce per la 2. volta alla vittoria nel campionato Costruttori. La media punti/partecipazione stagionale della Williams è di 5,37, ottenuta con 9 successi e 8 piazzamenti in zona punti.

■ **HILL.** Damon Graham Devereux Hill, 14esimo pilota britannico ad aver vinto gare titolate, ha portato a 148 i successi dei suoi connazionali in campionato, 10 dei quali in Belgio. Ad Alain Prost, oltre al 3. posto, va il giro veloce in gara: il 40. in 195 presenze; il francese è in testa alla classifica provvisoria con la media di 6,75 punti/presenza.

■ **PROST.** Il 28-8-1983 René Arnoux vinceva su Ferrari il Gp d'Olanda: sono passati 10 anni da quel giorno ed è curioso notare che la da allora tutti i 42 successi francesi sono stati ottenuti da Prost, che non ha lasciato spazio ai rivali di casa.

■ **QUALIFICHE.** A 3/4 del campionato esaminiamo le prestazioni dei migliori piloti durante le qualificazioni: nell'insieme Alain Prost è arrivato alla media di kmh 211,690, Damon Hill a 210,216, Michael Schumacher a kmh 207,729, Ayrton a kmh 205,020. Tra i piloti della Ferrari Jean Alesi è a kmh 204,767 mentre Gerhard è a kmh 203,754.

■ **DISTACCHI.** Il podio di Spa è stato il più «stretto» della stagione, in quanto meno di 9" separano i primi 3 all'arrivo; per la 131. volta in 544 gare la media del vincitore ha superato i 200 kmh. Anche a causa della lunghezza del tracciato belga (m. 6.974) il tempo di Michele Alboreto, ultimo sullo schieramento di partenza, supera di 8" 39/100 quello di Prost che in Belgio ha ottenuto la 31. pole position della carriera: si tratta del maggior distacco registrato quest'anno. Ricordiamo che invece nel 1977 sui 4.719 metri di Silverstone, in occasione del Gp di Gran Bretagna, il distacco tra il poleman James Hunt e Patrick Neve, 26. al via, era solo di 1" 87/100: il primato assoluto in materia.

■ **McLAREN.** Nel Gp del Belgio del 1968 Bruce McLaren dava la prima vittoria alla Casa che porta il suo nome, allora alla 14. presenza; 25 anni dopo e con 390 partecipazioni la McLaren è a quota 102 successi.

■ **GP BELGIO.** Nella storia della gara belga si ricordano 3. poker. Nel 1961 la Ferrari porta al traguardo nella prime 4 posizioni le 4 monoposto al via, ottenendo il suo miglior risultato in campionato. Dal 1962 al 1965 il britannico Jim Clark su Lotus Climax ottiene 4 vittorie consecutive impresa ripetuta da Ayrton Senna su McLaren Honda dal 1988 al 1991.

a cura di MAURO MORI



Anche questa volta non c'è nulla da fare contro le Williams e Prost, che stacca la sua undicesima pole position stagionale e trentunesima della carriera migliorando di tre secondi il tempo della pole di Mansell nel '92, e anche il record che apparteneva a Senna con 1'47"811 (ottenuto nel '91). Entrambi i piloti sono soddisfatti del comportamento della vettura, anche se Hill, che era il più veloce al termine della prima giornata, sabato è afflitto da noie ai freni che gli fanno perdere la quasi totalità del secondo turno di qualificazione. Prost non è contento soltanto del comportamento della sua Fw15c nella doppia curva dell'Eau Rouge e del Raidillon, in particolare col pieno. Venerdì, il francese ritiene d'aver commesso col secondo treno di gomme un errore. Il britannico ha invece effettuato errate scelte d'assetto sabato mattina ritornando poi su quelle adottate il primo giorno.



HILL	● ● ● ●
PROST	● ● ● ● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●



Non esordisce l'attesa evoluzione della F93A, ma ciò nonostante Alesi ottiene la migliore prestazione stagionale riuscendo persino a tener dietro Senna e la McLaren. Merito indubbiamente del buon comportamento della vettura nelle parti veloci del tracciato. Eppure le cose non erano cominciate bene, con la rottura del motore per entrambi i piloti venerdì mattina. Sulla vettura di Berger (sofferente al gomito riperato dopo l'Ungheria), il cedimento di una canalizzazione del carburante causa anche un principio d'incendio. Il conseguente ritardo nella messa a punto si traduce con un eccessivo sottosterzo che Alesi riesce a risolvere l'indomani. Mentre Berger, alle prese con problemi di pescaggio carburante e di funzionamento di una valvola del circuito delle sospensioni attive, dopo essere anche uscito di pista al mattino, deve accontentarsi di pochi giri e del 16. tempo.



ALESI	● ● ● ● ● ●
BERGER	● ● ● ● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●



ORSI



La McLaren torna ad usare i Ford Hb serie 8, anche se Andretti li usa soltanto il sabato, ma la cosa non basta per risolvere i problemi della Mp4/8 e Senna è solo quinto, mentre Andretti è addirittura quattordicesimo. Le cose cominciano sin da venerdì mattina a non andar bene. Prima Senna finisce in testacoda e contro il guardrail, rompendo una sospensione, per evitare il suo compagno di squadra che ha rallentato in seguito all'incidente di Zanardi. Poi, lo stesso Andretti che si lamenta del troppo sottosterzo e che scopre l'insidioso circuito di Spa girandosi a sua volta. In qualificazione, poi, entrambi i piloti non riescono a trovare un comportamento ideale della vettura. Le cose non migliorano sabato, quando la McLaren inaugura freni con dischi sottili e pieni. Una soluzione già utilizzata negli anni scorsi.



ANDRETTI	● ●
SENNA	● ● ● ● ● ●
TEAM	● ● ●



Sono di nuovo la Benetton e Schumacher, in particolare, i più coriacei ed insidiosi avversari delle Williams. La squadra inglese adotta un acceleratore elettronico che sabato dà non pochi problemi a Patrese e ciò contribuisce ad impedire al padovano di far meglio dell'ottava prestazione assoluta. Tutti e due i piloti venerdì hanno problemi di messa a punto, quando la B193b si rivela troppo nervosa con un accentuato sovrasterzo. Ciò impedisce, secondo Schumacher, d'affrontare l'Eau Rouge in pieno. Il tedesco comunque riesce a risolvere questi problemi. Nel secondo turno di qualificazione, Schumacher è però afflitto da un problema di funzionamento delle sospensioni attive e si lamenta poi anche del traffico. Sabato, entrambi i piloti utilizzano motori della serie 8.



SCHUMACHER	● ● ● ● ● ●
PATRESE	● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●

Netto miglioramento di prestazioni per De Cesaris, rispetto alle ultime gare, mentre Katayama non riesce a scollarsi dalle posizioni di rincalzo. Il correttore d'assetto posteriore della nuova Tyrrell si rompe venerdì mattina sulla vettura del romano. Sabato mattina, tutto funziona a meraviglia e De Cesaris stacca il tempo di 1'52"016 che poi non riesce a ripetere in qualificazione, a causa del danneggiamento del fondo piatto. Katayama è invece afflitto da problemi meccanici d'ogni sorta. Venerdì mattina ha un calo della pressione dell'olio, nel pomeriggio ha un cattivo funzionamento del correttore d'assetto posteriore e un problema alla frizione. Sabato, il V10 Judd Yamaha cede subito al mattino impedendogli di fatto di provare e di risolvere i precedenti problemi d'assetto che si manifestano nuovamente in qualifica.



DE CESARIS	● ● ● ● ● ●
KATAYAMA	● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●

LE PROVE □ ECCEZIONALE LA FERRARI

Per Alesi quarto tempo

Era dal Gp d'Italia dello scorso anno che il pilota francese non conquistava la seconda fila. Davanti, come al solito, le due Williams con Prost per l'11. volta al palo in questa stagione. Ottimo il sesto tempo di Suzuki

PAOLO BOMBARA

SPA — Fuoco e fiamme in Belgio. Prost coglie la sua undicesima pole position stagionale stracciando il record della pole di Senna del 1991, ma il momento cruciale delle prove coincide col terribile incidente occorso a Zanardi che lascia tutti col fiato sospeso sinché non giungono notizie confortanti dall'ospedale. Anche questa

volta, non c'è nulla da fare contro i piloti della Williams che monopolizzano la prima fila. Un risultato molto importante su questa pista dove la strettoia della prima curva dopo il via è spesso teatro di manovre azzardate. La Benetton conferma di essere la migliore realtà dopo la Williams, con Schumacher nuovamente più veloce di

Senna, ma quel che è più sorprendente è che questa volta anche la Ferrari di Alesi riesce a stare davanti al brasiliano e cogliere il quarto posto. Decisamente meno brillante è la prestazione di Berger sulla cui Ferrari si sono accumulati guasti meccanici, che ha potuto effettuare solo una decina di minuti di prova nel secondo turno di qualificazione. L'altra grande sorpresa delle prove è la Footwork sempre più competitiva con entrambi i piloti ed in particolare con il sorprendente Suzuki. Va sottolineata anche la prestazione di De Cesaris, diciassettesimo e nettamente più veloce del compagno di squadra Katayama. ■

Continua a sorprendere la Footwork nelle prove, grazie anche all'adozione delle sospensioni attive McLaren. Entrambi i piloti sono andati molto forte: Suzuki, a fianco, sabato mattina nelle libere è stato addirittura il più veloce dietro le due Williams; riuscendo poi a partire in terza fila con il sesto tempo. Alle sue spalle, staccato di 4 decimi, Warwick



Un week-end da dimenticare per la Lotus, non per le prestazioni, visto che Herbert si è qualificato in quinta fila, ma per il terribile incidente di Zanardi. Herbert accusa venerdì mattina qualche problema col fondo piatto che raschia sul Raidillon ma riesce a risolverlo, poi viene fermato da un'avaria elettrica. L'indomani, il britannico è più contento del comportamento della sua vettura nonostante un leggero sottosterzo col primo treno di gomme, a cui ha potuto ovviare col secondo treno grazie anche a un maggiore carico aerodinamico anteriore. Herbert ha preferito, dopo l'incidente di Zanardi, procedere con cautela, e attendere il sabato per passare veloce le curve dell'Eau Rouge e del Raidillon. Ha dato piena soddisfazione il sistema antispin.

	HERBERT	● ● ● ●
	ZANARDI	NC
	TEAM	● ● ● ●



Anche sul circuito di casa, Thierry Boutsen è letteralmente soggiogato dal giovane Barrichello, di 1"7 più veloce di lui. Il belga si lamenta di problemi che giudica cronici, ovvero eccesso di sovrasterzo nelle curve lente e di sottosterzo in quelle veloci. Ciò è particolarmente penalizzante all'Eau Rouge. Venerdì mattina, Boutsen è anche rimasto in panne per il cedimento del cambio, mentre Barrichello lo è per un problema elettrico riguardante la sospensione attiva. Al pomeriggio è rallentato anche lui dal troppo sottosterzo, ma riesce a risolvere il problema l'indomani. Sabato mattina, però, viene fermato da un calo di pressione del carburante e la squadra deve cambiargli il motore. Boutsen rimane invece fermo alla variante alta, per problemi di alimentazione.

	BARRICHELLO	● ● ● ●
	BOUTSEN	● ●
	TEAM	● ● ● ●



Jacky Oliver sostiene che prima o poi la McLaren comincerà ad essere gelosa delle prestazioni della sua vettura e a rimpiangere d'avergli ceduto le sospensioni attive. Di certo, le Footwork sorprendono, ed in particolare Suzuki, che sembra un altro pilota rispetto a quello di qualche tempo fa. Il giapponese è addirittura il più veloce dietro alle Williams sabato mattina, quando per giunta è rallentato dal distacco del fondo piatto, mentre Warwick è penalizzato da una perdita dal circuito idraulico delle sospensioni attive. Suzuki è probabilmente il pilota che ha più migliorato rispetto al '92, quando con la sua Footwork girò sette secondi più lento. Il giapponese è particolarmente soddisfatto non solo dell'efficacia, ma anche del confort della sua nuova vettura, non lo è però in assoluto del suo tempo di qualificazione: «Speravo di staccare un tempo intorno all'1'49"» ha detto serissimo.

	WARWICK	● ● ● ●
	SUZUKI	● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ●



Nessuno nasconde più in seno alla squadra francese che le prestazioni sono in costante calo da qualche tempo a questa parte, e nessuno nasconde che le difficoltà economiche non sono estranee alla cosa. Comas e Alliot lamentano un comportamento inefficace della vettura, troppo sottosterzante nel lento e sovrasterzante nel veloce, e poco efficace in motricità. Questa instabilità della vettura tradisce anche Alliot che finisce in testacoda venerdì mattina affrontando il Raidillon e danneggia seriamente la sua monoposto. Nel pomeriggio riesce ad effettuare solo quattro giri con la vettura di Comas. L'indomani progredisce molto anche grazie all'adozione di un nuovo tipo di fondo piatto. In termini cronometrici progredisce enormemente anche Comas, ma non nello schieramento di partenza.

	ALLIOT	● ● ● ●
	COMAS	● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ●



In un circuito dove contano tanto i motori quanto la maneggevolezza e l'efficacia dei telai, i piloti della Scuderia Italia non potevano che recitare il ruolo di fanalini di coda. Un ruolo a cui del resto si sono abituati da tempo. Eppure per cercare di ovviare, almeno dal punto di vista velocistico, le due vetture anglo-italiane hanno ricevuto i motori Ferrari M8, per loro inediti, con comando della distribuzione pneumatico. Ma sono disponibili solo due unità che vengono riservate alla gara. Badoer e Alboreto devono quindi accontentarsi della versione M7 a distribuzione meccanica per le prove. Badoer compie una testacoda venerdì pomeriggio e sabato accusa qualche problema al cambio. Alboreto trova semplicemente inguidabile la sua vettura.

	BADOER	● ● ● ●
	ALBORETO	● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ●



Continuano gli alti e bassi per la Minardi. Questa volta tocca ai «bassi», ma è solo una mezza sorpresa su un circuito veloce dove comunque i motori contano molto. Non è un mistero per nessuno che quelli di cui dispone la Minardi non sono i più veloci del lotto. Le vetture soffrono poi di un comportamento piuttosto inefficace, con troppo sottosterzo nelle curve lente, e sovrasterzo in quelle veloci. Una situazione a cui non si può tentare di rimediare dando più carico aerodinamico proprio per non penalizzare ulteriormente la velocità massima. D'altra parte, venerdì Fittipaldi è afflitto da continui problemi di funzionamento del cambio, che vengono totalmente risolti l'indomani, sostituendolo. Il brasiliano migliora in effetti di tre secondi tra il primo ed il secondo giorno di prove, mentre Martini scende di soli 6 decimi di secondo.

	FITTI PALDI	● ● ● ●
	MARTINI	● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ●



Prestazione piuttosto deludente per le Ligier da cui ci si aspettava qualche cosa di più grazie al vantaggio fornito dal V10 Renault su un circuito così veloce. Spa è però un tracciato che nel tratto misto non perdona nulla neppure alle eventuali deficienze dei telai e ciò spiega perché Brundle è solo undicesimo. L'inglese si lamenta del resto della mancanza di grip e di maneggevolezza in particolare nelle curve medio-veloci e di un eccessivo sottosterzo generale. Duca-Rouge, il dt della squadra, ammette le difficoltà che si accentuano nella doppia curva dell'Eau Rouge, ma le mette in gran parte sul conto del sistema di sospensioni tradizionale, meno facile da adattare di uno attivo. Blundell, che il venerdì è stato leggermente più veloce del compagno è nettamente meno veloce il sabato e accusa Katayama di averlo danneggiato nel suo giro più veloce.

	BRUNDLE	● ● ● ●
	BLUNDELL	● ●
	TEAM	● ● ● ●



Buona prestazione globale della Sauber, ed in particolare di Lehto, non qualificato e migliore tra i piloti al volante di vetture con sospensioni tradizionali. Wendlinger accusa problemi di sottosterzo nelle curve lente e all'Eau Rouge venerdì, problemi che riesce parzialmente a risolvere l'indomani quando però è danneggiato dal traffico in pista. Non crede comunque che fosse possibile fare meglio del dodicesimo posto con la sua vettura. Analoghi problemi di sottosterzo li ha accusati venerdì anche Lehto, che era comunque riuscito a piazzarsi all'ottavo posto, comunque contento della sua vettura l'indomani. Sabato, il finlandese ha anche avuto un momento di paura quando la sua vettura ha improvvisamente perso aderenza affrontando l'Eau Rouge. Ha sbandato ma è fortunatamente riuscito a riprendere il controllo.

	WENDLINGER	● ● ● ●
	LEHTO	● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ●



FORMULA INDY
GARA A VANCOUVER

Rivoluzione canadese

Prima la pole di Goodyear poi i guai che fermano Tracy E alla fine la spunta Unser al suo primo successo '93 mentre Mansell e Fittipaldi restano fuori dal grande giro E la classifica dice che...

ALBERTO ANTONINI



TELEFOTOMCKINNEY

hal, Paul ha sentito il V8 Chevy della sua monoposto che perde colpi, dev'essergli cascato il mondo addosso. Ci ha provato lo stesso, dopo una sosta eterna ai box, a riprendere la gara davanti al suo pubblico: ma ormai tutto era compromesso. E il podio della gara, con Unser accanto a Rahal e Johansson, sembra la rivolta degli schiavi.

SORPRESE. Come è potuto succedere? Chi ha dato vita a un copione pieno di sorprese? Tutto era iniziato nel week-end, con la seconda pole position di Scott Goodyear che è per definizione un pilota da ovali (l'altra pole l'aveva fatta a Phoenix, sempre quest'anno); con Rahal che si lamentava del motore ma intanto era in prima fila, con Mansell vittima della maledizione canadese — è il caso di chiamarla così, ormai — confinato al terzo tempo dopo due uscite in qualifica, e con Tracy dietro di lui. Teatro della gara, un circuito cittadino di poco più di due chilometri e mezzo, dal fondo ballerino. Inizia Goodyear la fila dei colpi di scena, «rifiutando» la partenza come un cavallo al Palio di Siena (se il poleman non passa per primo sulla linea di partenza si ripete la procedura, con le bandiere gialle). Continua Tracy bruciando Mansell al vero via, mentre anche Robby Gordon schizza avanti. Dopo un giro Luyendyk rompe una sospensione in un traffico da metropoli. Grouillard, Jimmy Vasser e Mike Groff si allineano graziosamente subito dopo fuori pista. Poi il semiasse schiantato di Gordon fa il resto: bandiera gialla. Al verde, Tracy si libera in un soffio di Rahal e Goodyear, ma Bobby si è ricordato di essere un tri-campione Indy e lo ripassa in tromba inanellando 28 giri in testa. Diciannove passaggi e il sogno di Tracy va in fumo: il motore rata da far paura e lo pianta in asso proprio sotto il tunnel. Rahal apre la serie dei pit-stop, subito imitato da Unser. I due escono nell'ordine rischiando di agganciarsi: roba da codice penale. Mansell è meno Leone del solito: nel ripartire dopo il rifornimento il motore si spegne e devono tirarlo indietro: la sosta prolungata gli costa cinque posizioni e si trova decimo. Rahal conduce su Unser, Goodyear, Johansson, Boesel e Fittipaldi. Tracy, dopo il traino ai box (e si sgancia persino il cavo)

PHOTO4



RITORNO. Da un po' non lo si vedeva nelle zone alte ma Rahal, secondo, a Vancouver poteva anche vincere

LITTLE AL. Per Unser jr. è il 1. successo del '93. Lo ha conquistato dopo una gran lotta con Rahal

SFORTUNA. Autore di uno straordinario 7. tempo in prova, Montermini in gara è stato fermato dalla rottura del musetto e di un terminale di scarico

LEONE. Il Canada non piace a Mansell, che dopo le disavventure in F.1, in F. Indy è arrivato solo 6.

riprende la gara. Vasser «pela» il muretto e dal 42. al 45. giro escono le bandiere. Per una trentina di passaggi non cambia molto, se non che Andretti, pressato dal compagno di squadra, fa uno svarione da cinema in frenata. Al pit-stop successivo, però, Little Al Unser esce per primo: è il 65. giro, non sarà più ripreso. Rahal fa un po' l'elastico ma non riesce a passare il battistrada; nel finale, Goodyear rallenta improvvisamente: riesce a concludere ma proprio all'ultimo giro regala a Jo-

hansson e alla Penske un posto sul podio.

IL CAMPIONATO. Di gare così, a sorpresa, forse ce ne saranno ancora e forse no. Mansell ha 33 punti di vantaggio su Fittipaldi in classifica generale e in teoria il campionato lo può vincere anche Andretti; ma è più probabile che Nigel amministri un margine abbastanza consistente. A Vancouver comunque la sua Lola non era il massimo; il «pacchetto» di nuove soluzioni tecniche (nuove per modo di



TELEFOTOMCKINNEY

Se l'avesse studiata un regista di film gialli, la quartultima prova della IndyCar non avrebbe potuto essere più efficace nel sovvertir tutte le aspettative garantendo il finale a sorpresa. Mansell, Fittipaldi, Tracy: erano loro i protagonisti annunciati, per l'ultimo assalto del duo Penske al grande slam F.1-F. Indy targato Nigel. Andiamo a vedere la classifica della gara: sesto posto per Mansell, settimo per Emmo. E per tutti e due l'umiliazione del doppiaggio da parte di un Unser junior che quest'anno era in credito con la sorte. È la prima vittoria quest'anno per il vincitore di Indy '92, che sembrava ormai confinato alle posizioni di rincalzo con un team, il Galles, ridotto l'ombra di quello di un tempo. Quanto a Tracy, stavolta ha ben poco da rimproverarsi: stava correndo col coltello fra i denti, deciso a tentare il tutto per tutto per recuperare lo svantaggio in classifica. Quando, mentre era secondo dietro Bobby Ra-

SOLDANOOPPI

diva, l'aerodinamica anteriore è quella del '92...) non si è adattato a tutti e l'inglese non è mai riuscito a ottenere un buon bilanciamento, con sottosterzo in entrata e sovrasterzo in uscita. Forse non fa troppo bene al team Newman-Haas il clima pesante che si è venuto a creare in questi giorni nell'ambiente, le accuse di favoritismi che vengono dagli altri team motorizzati Ford (di cui leggete nell'articolo a parte). Ma quello che è certo è che Mansell e la squadra hanno corso al risparmio, e del

resto lo stesso pilota ha ammesso che il suo unico obiettivo è ormai il campionato, condizione di partenza inevitabile per rinnovare il rapporto con Haas e con l'America. Un discorso a parte lo merita Andrea Montermini. Il modenese, alla terza gara quest'anno con il team Euromotorsport di Antonio Ferrari, aveva stupito in prova col 7. tempo. La rottura di un flap prima e di uno scarico poi gli hanno impedito di entrare davvero in gara. Chissà, nella corsa delle sorprese...

Un contatto al primo giro con Grouillard è costato a Luyendyk, a fianco, il subitaneo ritiro. Analoga sorte, ma al 40esimo giro, per Jimmy Vasser, sotto



TELEFOTOMCKINNEY



IL PRESIDENTE STOKKAN LASCIA NEL '94

Tempesta al vertice Haas sotto accusa

VANCOUVER — Nemmeno un anno fa voleva portare la «sua» IndyCar ben oltre i confini americani, darle una dimensione mondiale. Oggi Bill Stokkan, presidente dell'organizzazione che raggruppa i proprietari di team, cede alle pressioni interne e annuncia che «per motivi familiari» rimetterà il suo mandato alla fine del '94. Una bomba. Ma che cosa è accaduto? Il conflitto nasce all'interno del direttivo, formato da cinque membri (Haas, Penske, Walker, Hall e Coyne) più Tony George di Indianapolis e presieduto dallo stesso Stokkan. Questo organo doveva rappresentare i sedici proprietari dotati di «franchise» (una sorta di azioni, 24 in tutto) che lo avevano eletto. Invece sono nati contrasti. Personaggi del calibro di Roger Penske e Carl Haas, che costruiscono o importano le monoposto, controllano i motori e organizzano gare, possono «pilotare» il volere del direttivo. A.J.Foyt, che fa correre Robby Gordon, ha attaccato Haas sulle pagine dei giornali, accusandolo di boicottaggio; e lo stesso ha fatto Dick Simon. Ora probabilmente si tornerà a un consiglio allargato a tutti gli azionisti. A Mid-Ohio, dopo la riunione canadese, si cercherà di ridiscutere i piani per la copertura tv, il marketing e i regolamenti del campionato '94.

MOLSON INDY VANCOUVER

Vancouver (Canada), 29 agosto 1993
13. gara del campionato IndyCar

COSÌ (IN 26) AL VIA E (IN 16) AL TRAGUARDO

Scott Goodyear (Lola T93-Ford) 53"791	Bobby Rahal (Lola T93-Chevy) 53"851
Nigel Mansell (Lola T93-Ford) 53"872	Paul Tracy (Penske Pc93-Chevy C) 53"961
Al Unser Jr (Lola T93-Chevy) 54"112	Robby Gordon (Lola T93-Ford) 54"209
Andrea Montermini (Lola T93-Chevy) 54"279	Raul Boesel (Lola T93-Ford) 54"444
Teo Fabi (Lola T93-Chevy) 54"479	Emerson Fittipaldi (Penske Pc93-Chevy C) 54"560
Stefan Johansson (Penske Pc93-Chevy C) 54"608	Jimmy Vasser (Lola T92-Ford) 54"749
Mark Smith (Penske Pc92-Chevy B) 54"816	Mario Andretti (Lola T93-Ford) 54"817
Danny Sullivan (Lola T93-Chevy) 55"016	Willy T. Ribbs (Lola T93-Ford) 55"054
Arie Luyendyk (Lola T93-Ford) 55"120	Roberto Guerrero (Lola T93-Chevy C) 55"196
Scott Brayton (Lola T93-Ford) 55"256	Oliver Grouillard (Lola T92-Chevy A) 56"367
Ross Bentley (Lola T92-Chevy A) 56"712	Hiro Matsushita (Lola T93-Ford) 56"799
Dominic Dobson (Galmer G92-Chevy A) 57"771	Marco Greco (Lola T92-Chevy A) 57"976
Jeff Wood (Lola T91-Cosworth) 59"510	Johnny Unser (Lola T92-Chevy A) 59"976

1. **Al Unser Jr.** (Lola T93-Chevy C) a 102 giri in 1'49"52", alla media di 147,696 kmh
2. **Bobby Rahal** (Lola T93-Chevy C) a 111"99
3. **Stefan Johansson** (Penske Pc93-Chevy C) a 34"337
4. **Scott Goodyear** (Lola T93-Ford) a 42"556
5. **Mario Andretti** (Lola T93-Ford) a 47"093
6. **Nigel Mansell** (Lola T93-Ford) a 1 giro
7. **Emerson Fittipaldi** (Penske Pc93-Chevy C) a 1 giro
8. **Teo Fabi** (Lola T93-Chevy C) a 1 giro
9. **Raul Boesel** (Lola T93-Ford) a 1 giro
10. **Danny Sullivan** (Lola T93-Chevy C) a 2 giri
11. **Roberto Guerrero** (Lola T93-Chevy C) a 2 giri
12. **Hiro Matsushita** (Lola T93-Ford) a 6 giri
13. **Paul Tracy** (Penske Pc93-Chevy C) a 9 giri
14. **Dominic Dobson** (Galmer G92-Chevy A) a 17 giri
15. **Jeff Wood** (Lola T91-Cosworth) a 28 giri
16. **Willy T. Ribbs** (Lola T93-Ford) a 53 giri

LA CLASSIFICA DOPO LA 13. GARA

FORMULA INDY	S. PARADISE 21/3	PHOENIX 4/4	LONG BEACH 18/4	INDIANAPOLIS 30/5	MILWAUKEE 6/6	DETROIT 13/6	PORTLAND 27/6	CLEVELAND 11/7	TORONTO 18/7	MICHIGAN 500 1/8	NEW ENGLAND 8/8	ELKHART LAKE 22/8	VANCOUVER 29/8	MID OHIO 12/9	NAZARETH 19/9	LAGUNA SECA 3/10	TOTALE PUNTI
1. Mansell	21	—	15	14	20	1	17	14	—	21	21	16	8	—	—	—	168
2. Fittipaldi	17	—	—	20	14	—	21	16	17	—	14	10	6	—	—	—	135
3. Tracy	—	1	21	—	—	4	14	22	21	—	17	22	—	—	—	—	122
4. Boesel	5	16	1	12	18	16	6	6	12	—	2	4	—	—	—	—	114
5. Rahal	8	—	16	—	12	10	12	—	12	4	6	14	18	—	—	—	112
6. Andretti	12	20	—	11	—	14	8	10	5	17	—	—	10	—	—	—	107
7. Unser Jr.	—	12	—	5	10	8	10	—	10	5	5	—	20	—	—	—	85
8. Luyendyk	10	8	2	17	—	—	3	3	—	14	—	5	—	—	—	—	62
9. Fabi	4	10	12	4	4	—	—	5	—	8	—	4	5	—	—	—	56
10. Gordon	14	—	—	—	—	3	5	5	8	8	—	10	—	—	—	—	53
11. Goodyear	3	1	—	6	—	3	1	—	4	10	—	3	13	—	—	—	44
12. Sullivan	—	—	5	—	—	21	—	—	14	—	—	—	3	—	—	—	43

FIAMM
batterie-trombe

LA TECNOLOGIA ITALIANA
NEGLI STATI UNITI



F. EUROPA BOXER

A Monza c'è Gollin

MONZA — Fabrizio Gollin ha colto la terza vittoria in Formula Europa Boxer, e si è rilanciato nella lotta per il titolo. 2. posto per il leader della serie Alberto Baldrighi, e 3. per Danilo Tomassini; i due hanno lottato per quasi tutta la gara insieme a Ruberti, poi ritirati.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. Gollin (Ermoli) 12 giri in 23'07"274 alla media di 180,613 km/h; 2. Baldrighi (Ermoli) a 1'53; 3. Tomassini D. (Ermoli) a 2'89; 4. Rebai (Tatuus) a 3'00; 5. Pampado (Ermoli) a 14'07.

RENAULT CLIO

Sono sei per Campani

MONZA — Sesta vittoria stagionale per Maurizio Campani, che ormai è vicinissimo al titolo di campione della Coppa Italia Renault. Il reggiano ha preceduto Filippo Guerrini e Luca Leoni, ma la gara ha visto protagonisti anche Stefano Rosi e Luca Drudi, entrambi ritirati mentre occupavano le prime posizioni.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. M. Campani 13 giri in 29'51"545 alla media di 151,511 km/h; 2. Guerrini a 0'99; 3. Leoni a 6'71; 4. Ferrazzano a 9'09; 5. Sciegia a 9'91.

TROFEO CADETTI

De Luca è campione

MONZA — Vittoria e certezza matematica del titolo per Emanuel De Luca che al volante di una Corsini del Team Valori ha battuto in volata Barbieri e Magro Malosso nella nona e penultima prova del Trofeo cadetti. Fra i protagonisti della prova Elio Pittaluga che dall'ultima fila dello schieramento ha conquistato il settimo posto.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 28 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. De Luca (Corsini) in 23'07"; 2. Barbieri (Reggiani) a 0'03; 3. Magro Malosso (Reggiani) a 0'26; 4. Mollì (Corsini) a 3'35; 5. Scialpi (Cavallini) a 3'43.

SALITA STERRATA

Caldarola a Scheggia

SCHEGGIA — Il romano Domenico Caldarola su Proto-Porsche ha vinto la 2. edizione della salita «Scheggia-Pian dei Spilli», gara di Vst valida per il campionato italiano. Il favorito Luciano Tamburini ha accusato la rottura del motore nella prima manche. Splendido 2. e vincitore tra le Turismo è stato Riccardo Errani.

VELOCITÀ SU TERRA

Scheggia (Pg), 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. Caldarola (Proto-Porsche) 2'54"01; 2. Errani (Lancia Delta 16V); 2'58"29; 3. Licheni (Proto-Bmw) 3'00"31; 4. Colombi (Ford Escort Cosworth) 3'01"61; 5. Benci (Lancia Delta 16V) 3'03"47.

VERZEGNIS

Supersfida a Irlando

VERZEGNIS — Era al via per la prima volta, ma ci ha messo poco a capire il tracciato e a vincere davanti a Nesti e Baribbi. Così Pasquale Irlando ha conquistato il successo nella 24. Verzegnis-Sella Chianzutan. In Gruppo N successo di Fant dopo un bel duello con Mervic. Luca Capellari ha vinto in A.

SALITA

Verzegnis (Ud), 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. Irlando (Osella Pa9/90) in 5'33"23 alla media di 130,504 km/h; 2. Nesti (Osella pa9/90) a 3'41; 3. Baribbi (Osella Pa 9/90) a 4'36; 4. Aguzzoni (Osella pa9) a 8'89; 5. Bologna (Osella pa8) a 18'03.



ACTION

Emanuel De Luca, a fianco, alla guida della sua Corsini del team Valori si è aggiudicato la gara del Trofeo Cadetti che si è corsa a Monza nel fine settimana. Con questo successo il giovane milanese ha matematicamente conquistato il titolo

NATALONI IN DELTA

I Cimini di Nello

VITERBO — Un tracciato reso insidioso da pioggia e nebbia non ha offerto alcuna possibilità di successo alle troppo potenti vetture sport. Si è così aggiudicato la cronoscalata laziale Nello Nataloni, su Lancia Delta 16V Gr. A, seguito da Isoangeli e da Emilio Scola, su Osella; in Gruppo N successo di Maddii.

SALITA

Viterbo, 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. N. Nataloni (Lancia Delta 16V) in 3'54"48 alla media di 130,50 km/h; 2. Jacoangeli (Bmw M3) a 4'44; 3. E. Scola (Pcr) a 7'81; 4. Maddii (Ford Sierra Cosworth) a 9'38; 5. Jacovella (Alfa Romeo 75) a 20'62.

A GUARDIA

Si rivede Bandino

GUARDIA SANFRAMONDI — Ritorna alla vittoria Camillo Bandino (Fiat X 1/9-1600) nel 6. Slalom di Guardia Sanframundi valido per il Trofeo d'Italia Centro-Sud. Sul podio anche Luigi Vinaccia (Fiat X1/9-2000) e Domenico Pepe (Fiat 850-2000). Nel Gr. A successo di Giovanni Tufono e in Gr. N di Maurizio Angrisani.

SLALOM

Guardia Sanframondi (Bn), 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. Bandino (Fiat X 1/9-1600) 118,76; 2. Vinaccia (Fiat X 1/9-2000) 120,17; 3. D. Pepe (Fiat 850-2000) 120,46; 4. Catapano (Fiat X 1/9-2000) 120,55; 5. Ceriello (Fiat X 1/9-1600) 120,87.

IN SICILIA

Paffumi si diverte

SCALETTA ZANCLEA — Il messinese salvatore Paffumi su una Fiat X 1/9 si è aggiudicato la terza edizione dello Slalom di Scaletta Zanclea davanti alla Fiat 127 di Giacomo Munafò ed alla A 112 di Raffaele Ferlito. Al quarto posto e primo di Gruppo A il giovane messinese Salvatore Schepis, alla guida di una Fiat Uno 70SX.

SLALOM

Scaletta Zanclea (Me), 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. Paffumi (Fiat X 1/9) 118,34; 2. Munafò (Fiat 127) 119,91; 3. Ferlito (A 112) 121,59; 4. Schepis (Fiat Uno 70 Sx) 124,45; 5. Costantino (Renault 5 Gt Turbo) 124,80.

GARA A CASALE

Massola ancora lui

CASALE — Il solito Leonardo Massola su Fiat X 1/9 ha vinto anche la terza edizione dello slalom Albino-Casale aggiudicandosi entrambe le manche. Alle sue spalle si classificava Massimo Tomasini (Opel Kadett Gte) che precedeva Giovanni Rizzi (Fiat X 1/9).

SLALOM

Casale (Bg), 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. Massola (Fiat X 1/9) 140,10; 2. Tomasini (Opel Kadett Gte) 145,89; 3. Rizzi (Fiat X 1/9) 150,22; 4. Pandolfi (Fiat 500) 152,66; 5. Redolfi (Porsche Carrera) 153,26.

LIMITE SULL'ARNO

Pagliari fa il vuoto

LIMITE SULL'ARNO — Walter Pagliari alla guida del suo prototipo sport «Pagliari 2000» ha vinto la seconda edizione dello slalom Limite-Castra. Alle sue spalle il pluricampione Erberto Rossi (Erberth Rs2) presente a questa gara per sperimentare il nuovo motore della sua vettura. Terzo con la 126 Turbo «firmata» Giacomelli, Enrico Denti.

SLALOM

Limite sull'Arno (Ar), 29 agosto 1993

Classifica assoluta: 1. Pagliari (Pagliari 2000) 154,90; 2. Rossi (Erberth Rs2) 156,04; 3. Denti (Fiat 126 Turbo) 159,05; 4. Passatempo (Fiat X 1/9) 159,85; 5. Cremonesi (Federcar 1600) 162,04.

Neves in F. 3 nel Tricolore con Traini

Un filo diretto lega il team di Luciano Traini ai talenti emergenti brasiliani: così la formazione di San Benedetto del Tronto sta approntando un programma per fare disputare le ultime gare della F. 3 italiana a Hélio Castro Neves. Si tratta di un 19enne brasiliano messosi in luce già lo scorso anno nella F. Opel, poi in questa stagione alla F. 3 «Sudam» dove è terzo in campionato.

■ **NEVEGAL.** La cronoscalata dell'Alpe del Nevegal in programma il prossimo 19 settembre sarà l'ultima edizione a doversi accontentare del percorso lungo poco più di sei km. Sono stati infatti concessi tutti i permessi necessari per allungare il tracciato, però solo a partire dal '94, che così arriverà a circa quattordici km.

■ **PRESIDENTE.** Angelo Cristofari nei giorni scorsi è stato rieletto, per la settima volta consecutiva, al vertice dell'Automobile Club di Frosinone. La milizia di Cristofari alla presidenza dell'Ac laziale ha così raggiunto la soglia del quarto di secolo, la sua prima nomina risale infatti al 1968, per questo traguardo il numero uno dell'Ac di Frosinone è stato tra l'altro premiato dallo stesso presidente dell'Ac Italia, Rosario Alessi.

■ **SALVATAGGIO.** L'intervento in extremis della Cassa di risparmio di Civitavecchia è servito a salvare la gara in salita Civitavecchia-Terme Traiane in programma il prossimo 12 settembre. La gara è valida per la Coppa Csai della Montagna, per informazioni e iscrizioni ci si può rivolgere all'azienda di soggiorno di Civitavecchia al numero telefonico 0766 - 25348, fax 0766 - 21834.

■ **SABY.** Il pilota transalpino Bruno Saby alla guida di un prototipo Mitsubishi ha vinto la gara in salita su terra disputata in Val d'Isera. Da segnalare anche il 5. posto assoluto di Jean-Louis Schlessler alla guida di un buggy.

■ **LUTTO.** All'età di 87 anni si è spento nei giorni scorsi Gino Venieri, figura a dir poco storica dell'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola. Per oltre trent'anni Gino (tutti lo chiamavano per nome e pochi tra gli addetti ai lavori ne conoscevano il cognome) è stato custode del circuito che sorge sulle rive del Santerno. Autosprint esprime le più sentite condoglianze ai familiari.

La Bmw M3 di Coppelli che corre nella classe N2 sarà più leggera di 30 kg



ARRIVANO ANCHE NORME SPORTIVE PIÙ SEVERE

Nuovi pesi nel Turismo

C'è sempre grande fermento intorno al Civt. In previsione del 9. appuntamento stagionale, che si svolgerà questo fine settimana a Pergusa, la Csai ha emanato nuove norme sportive e introdotto dei correttivi tecnici. Le prime riguardano esclusivamente il SuperTurismo e prevedono: richiamo più ammenda (da 1 a 5 milioni) nel caso di incidenti provocati da comportamento di guida inadeguato, «stop and go» al box più ammenda (da 3 a 10 milioni) per incidenti determinati da un comportamento che viola le norme sportive. I correttivi tecnici riguardano le solite modifiche di peso nelle varie classi del Civt. In Gruppo A è penalizzata di 10 kg l'Alfa 75

Turbo di Danilo Mozzi e contemporaneamente vengono abbuonati 20 kg alle Opel (Kadett Gsi e Calibra) del team Lella Lombardi Autosport. Sorge spontanea

una domanda: visto che Stefano Milanese già da alcune gare guida l'Astra invece della Calibra, perché la nuova due volumi della Gm non ha beneficiato dello stesso

correttivo? In N2 30 kg di meno per le Bmw M3, sperando anche in questo caso che riescano a colmare il gap che le separa dalle Deltona Hf, e per la Nissan Sunny. In N3 lieve dimagrimento (-15 kg) per la Bmw 325 coupé di Galluzzo, che non riesce a tenere il passo delle Alfa 155 Q4 e delle Mazda 323 Gtr; cura più radicale (-40 kg) per l'Opel Omega 3000. Handicap in N4 per le dominatrici Opel Astra (+20 kg) e abbuoni per tre modelli Alfa che non si sono mai visti in pista... In N7 30 kg in meno alla Peugeot 106 Xsi che ora è 10 kg più leggera della sorellina 205 Rallye. C'è anche un nuovo inserimento: la Bmw 320i berlina, appena omologata in N4, con un peso di 1030 kg.

DIETA PER DIECI

CLASSE	VEETTURA	VECCHIO PESO	CORRETT.	NUOVO PESO
A2	Alfa 75 Turbo	1030	+ 10	1040
A2	Opel Calibra	900	- 20	880
A2	Opel Kadett 16V	880	- 20	860
N2	Bmw M3	1060	- 30	1030
N2	Nissan Sunny 6ti	1100	- 30	1070
N3	Bmw 325 coupé	1190	- 15	1175
N3	Opel Omega 3.0 24V	1310	- 40	1270
N4	Alfa 75 2.0	990	- 30	960
N4	Alfa 155 Ts 2.0	1000	- 40	960
N4	Alfa 155 V6	1150	- 50	1100
N4	Opel Astra Gsi	970	+ 20	990
N7	Peugeot 106 Xsi	790	- 30	760
N4	Bm 320i	nuova entrata		1030

ECCO I 25 LETTORI CHE ANDRANNO ALLA FERRARI

10000 schede al Gp Fedeltà!

Vincente o no la Ferrari resta un mito nel cuore di tantissimi appassionati. Questo è quanto ha dimostrato anche il Gp fedeltà di Autosprint, concorso che prevedeva il sorteggio di venticinque lettori per una visita di Maranello. Oltre diecimila sono stati infatti anche quest'anno i lettori del nostro giornale che hanno inviato la scheda di partecipazione con i sedici bollini relativi ad altrettanti numeri dell'inserito «Zoom». Ma ecco di seguito i nomi dei for-

tunati che il prossimo 15 settembre andranno a visitare la Ferrari. Renato Alunno, Grosseto; Stefania Barbanti, Carpi (Mo); Andrea Benvenuti, Pesaro; Paolo Bertoglio, Fossano (Cn); Angela Calabrese, Praia a Mare (Cs); Claudio Casagrande, Breda di Piave (Tv); Daniele Casini, Firenze; Antonella Corbellari, Cremona; Helmut Crepez, Ortisei (Bz); Saverio De Felice, Guidonia (Roma); Felice Di Cosmo, Trezzano sul Naviglio (Mi); Riccardo Farneti, Gubbio

(Pg); Giovanni Feola, La Spezia; Amelio Ferrari, Adria (Ro); Michele Ferraro, Alvinzano (Ce); Walter Fornasaro, Trieste; Pierluigi Ghiroldi, Piombino (Bs); Paola Giovenzana, Pietra Ligure (Sv); Giuseppe Milana, Valderice (Tp); Sabrina Neri, S. Mauro Pascoli (Fo); Giacinto Primiani, Porto Corsini (Ra); Gianluigi Ravetto, Torino; Vittorio Stefanelli, Pomezia (Roma); Marina Tofaletti, Torino; Giancarlo Turchetto, Visinale (Pn).

PUBBLICITÀ CONSENTITA

L'Australia «fuma» in F. 1

Hanno finalmente trovato soluzione i problemi legati alle disposizioni contro la pubblicità al tabacco che avrebbero creato non pochi problemi al Gp di Australia (nella foto sotto). Come si ricorderà il problema era da tempo dibattuto perché una legge vieta su tutto il territorio nazionale la pubblicità al fumo. Per non creare difficoltà alla gara di F. 1, il ministro della Sanità, Graham Richardson, ha così concesso una deroga al Gp di Australia valida sia per il '93 che per il '94. Nel dare notizia di questa misura, il governatore delle province dell'Australia meridionale ha anche illustrato i punti salienti di un dossier da lui redatto circa i benefici economici derivanti ad Adelaide e alle province del sud, quantificato in circa 48 miliardi di lire annui.

ORSI



CON LA CIBIEMME

Coronel nel Super-T a Pergusa

La gara di Pergusa di Super-Turismo proporrà una novità per quel che riguarda lo schieramento Bmw. Sulla seconda 318i della Cibiemme, fino ad ora guidata da Filippo Salvarani, salirà l'o-

landese Tommy Coronel che, tra l'altro, piloterà la vettura bavarese in entrambe le frazioni della mini-endurance. Coronel, sulla 318i della Cibiemme aveva girato quest'inverno durante i test invernali. L'olandese guiderà la berlina tedesca comunque solo nella corsa in Sicilia: per il successivo appuntamento del Mugello è previsto un altro cambio di pilota.

PHOTO 4



IN BRASILE

Piquet corre in kart in aiuto dei piloti

Piquet (nella foto sopra) è arrivato recentemente terzo in una gara di kart. Ciò non significa che, dopo la Indy 500, ha deciso di iniziare nuovamente la carriera: il tre volte iridato della F. 1 ha infatti deciso di partecipare a questa corsa, arrivando terzo, per creare una sorta di sfida al potere sportivo che gestisce il kart in Brasile. Nel paese sudamericano infatti l'autorità sportiva fa pagare cifre molto elevate (per la realtà locale) ai piloti per l'iscrizione alle gare: si arriva fino a 80 dollari, poco meno di 150.000 lire, a corsa. Attualmente la federazione brasiliana di kart è nelle mani di Dione Rodriguez; Piquet, interrogato circa la possibilità di dare la scalata a questa carica, ha spiegato che intende aiutare il suo vecchio amico, e sponsor dei tempi della F. Super Vee, Walter Ferrari a succedere a Dione Rodriguez.

IN CONFIDENZA

La Opel Calibra debutta nel Dtm a Hockenheim. Dei piani futuri **Walter Treccer**, boss delle attività sportive dice ...

FABIO RAVAIOLI

Con un comunicato a firma di Peter Hanenberger, componente del consiglio di amministrazione e direttore tecnico della Opel, è stata annunciata la partecipazione all'appuntamento conclusivo (18-19 settembre) del Turismo tedesco della Calibra con Roberg e Reuter. Nello specifico il numero uno del settore tecnico dice: «I risultati ottenuti nelle prove finora svolte ci hanno spinto ad analizzare la nostra vettura nelle condizioni di gara, contro gli avversari presenti in questo campionato. La partecipazione ad Hockenheim ci permetterà inoltre di fare le opportune scelte per il '94». Per avere però un'idea più esatta delle strategie dell'Opel abbiamo interpellato Walter Treccer, il direttore delle attività sportive della Casa tedesca.

— Perché andate in pista proprio ad Hockenheim?

«Si tratta di un tracciato indubbiamente favorevole alle caratteristiche della nostra vettura, che appare più a suo agio sul veloce. Abbiamo scartato l'ipotesi di presentarci a Singen perché è troppo tortuoso, mentre l'Avus, per quanto veloce, è un percorso anomalo: sono infatti molti i punti in cui bisogna riprendere da basse velocità».

— Comunque non siete ancora a posto con l'affidabilità...

«Ci sono problemi non del tutto risolti alla trasmissione e al motore, precisamente di distribuzione. Siamo però arrivati a un punto che ci è sembrato opportuno vedere la vettura all'opera in corsa. Abbiamo messo in preventivo la possibilità di rompere: se ciò dovesse accadere non ne faremo un dramma, serve per andare avanti».

— A proposito di futuro, cosa farete nel '94?

«Noi speriamo che il Turismo tedesco sia riservato alle D1 anche il prossimo anno. Il fatto che siamo in pista a Hockenheim non significa che abbiamo un programma D1 per il '94, questa partecipazione resta un esperimento. Personalmente, mi auguro che resti la D1, l'unica dove le Case possono davvero fare sperimentazione tecnologica. La filosofia della Opel è quella di partecipare ufficialmente al campionato di D1, se la vettura sarà competitiva, e appoggiare le filiali estere e i team privati in D2. Se andrà in porto

«Solo la D1 consente alle Case di svolgere vere esperienze tecnologiche nelle corse»

il programma D1, schiereremo due vetture ufficiali e due per un team satellite. Quattro auto ufficiali costerebbero troppo, inoltre la strada indicata quest'anno dall'Alfa è un esempio riuscito».

— E se il futuro fosse della D2...

«Se anche il Dtm si rivolgesse alla D2, difficilmente la Opel entrerà in gara ufficialmente, forse potrebbe appoggiare i privati. Sono comunque in corso programmi di sviluppo in Gran Bretagna per la Cavalier e la Astra».

WAGNER



La Calibra nei test con i piloti Rosberg e Reuter ha avuto guai di motore

FORMULA 3000

GARA A SPA

La calda estate di Panis

Terza vittoria consecutiva per il pilota della Dams, che passa in testa al campionato grazie a un errore di Lamy

PAOLO BOMBARA

SPA — E tre. Dopo essere stato il primo a raddoppiare il primo successo, Panis non ha perso tempo per mettere a segno anche la terza vittoria con una gara condotta in testa dall'inizio al termine. Continua quindi la sua scalata al titolo e a questo punto il francese non solo ha preso le redini del campionato ma diventa sulla carta anche il più logico favorito per la vittoria finale. Ora si va in Francia per le ultime due gare stagionali e il francese della Dams si troverà a giocare in casa, coll'ineggiabile vantaggio di poter provare in anticipo su questi circuiti nazionali, cosa per regolamento impossibile ai suoi avversari. Per essere campione, Lamy, il suo più diretto rivale è praticamente costretto a vincere le due rimanenti gare. In ogni altro caso, a Panis basterebbe cogliere un secondo e un terzo posto per essere campione grazie al vantaggio conseguito nel numero di successi. Un risultato indubbiamente alla sua portata. Un solo ritiro di Panis potrebbe però bastare per rimettere tutto in gioco, mentre tanto Lamy quanto de Ferran (nuovamente secondo al termine di una bella gara) o Coulthard non potranno permettersi il minimo passo falso. Sono invece sfumate definitivamente, anche se non matematicamente, le possibilità d'imporsi per Beretta e della Forti Corse che ancor più che al Nürburgring sono sembrati tagliati fuori dalla lotta al vertice. Difficile stabilire in queste condizioni quanta sia la responsabilità della squadra e quanta quella del pilota. La pressione e la smania di vincere a volte giocano brutti scherzi. Ne sa qualcosa Lamy, che per la terza volta dopo Pergusa e il Nürburgring ha gettato al vento un'occasione

d'oro per vincere. Il portoghese è sicuramente uno tra i piloti più veloci e determinati e la Reynard 92D che gli mette a disposizione la Crypton, e con cui Badoer s'impose la scorsa stagione, è sempre un vero e proprio «missile terra-terra» in condizioni di gara. Prova ne sia che come al Nürburgring, anche a Spa, Lamy è finito in testacoda nelle fasi iniziali e si è ritrovato a dover rimontare e lo ha fatto con un ritmo impressionante, girando a lungo un secondo al giro più veloce dei primi e mantenendo un ritmo costante giro dopo giro. Per fortuna non è questa volta caduto nell'errore di mettere alla frusta i freni, ma come al Nürburgring (dove tamponò Stewart) ripartendo dopo il testacoda non ha badato a chi so-

praggiungeva e ha questa volta eliminato Zampedri, che era quinto e si stava avviando a portare a termine un'altra bella gara. La direzione gara ha poi richiamato Lamy minacciandolo d'esclusione dal campionato al prossimo errore. Ben più critica è la situazione del Barone Rampante, le cui vetture sono state nuovamente bloccate dalla Reynard, che vanta una cospicua pendenza. Questa volta, Lammers non se l'è sentita di mettere la mano al portafogli per correre ed è rimasto a guardare, mentre il titolare della squadra, Cipriani, non si è nemmeno presentato. Un ennesimo plauso, infine, al solito Sospiri ancora una volta a punti. Ed è la quinta volta successiva. Scusatse se è poco.





CRONACA. Panis scatta in testa precedendo Lamy, Coulthard, de Ferran, Zampedi e Sospiri, ma il più veloce è Lamy che si fa rapidamente sotto al battistrada. Pecca però d'impazienza e invece d'attendere il momento propizio tenta al sesto giro un sorpasso impossibile alla variante alta e finisce in testacoda. Riparte non urtando ed eliminando Zampedi, e si esibisce poi in una straordinaria rimonta sino al quarto posto. Panis, la cui vettura diventa sempre meno equilibrata man mano che si svuota il serbatoio, non ha comunque vita facile con gli inseguitori che non riesce mai a staccare di oltre 1"5. Proprio negli ultimi giri, Coulthard commette un piccolo errore e deve cedere il secondo posto a de Ferran. ■

Lamy, quarto, ha commesso un altro errore determinante nella corsa al campionato: al 6. passaggio si è girato nel tentativo di superare il battistrada Panis, sopra. Sospiri, quinto, guida il gruppo degli inseguitori ai piloti di vertice, nell'altra pagina

LE PROVE □ POCHE SORPRESE MA...

Nove piloti in un secondo

SPA — Per la quarta volta (e la terza consecutiva) in questa stagione, Oliver Panis e Pedro Lamy hanno monopolizzato la prima fila, con il francese in pole position anche perché Lamy ha saltato il primo turno per noie al motore e si è trovato alle strette nel secondo e decisivo turno di qualificazione. La concomitanza con la F.1 ha anche questa volta costretto i piloti a effettuare due soli turni di qualificazione senza quello di prove libere. Non bisogna però credere che per Panis e Lamy mettere in riga gli avversari sia stata una formalità. Lo attestano i distacchi, sempre più ridotti, che si possono riassumere col fatto che meno di un secondo separa la pole position da Simoni, nono. Non c'è invece Lammers, per via del blocco delle vetture del Barone Rampante, e sono solo venticinque i piloti qualificati, tra cui anche Nardozi che sta ancora facendo apprendistato nella categoria. ■



SPA

Spa, 28 agosto 1993

7. gara del campionato internazionale di F.3000

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

Olivier Panis (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'04"026	Pedro Lamy (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 2'04"127
David Coulthard (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'04"309	Gil de Ferran (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'04"487
Vincenzo Sospiri (Reynard 93D-Judd Kv Zytek) 2'04"505	Alessandro Zampedi (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'04"745
Michael Bartels (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'04"581	Paul Stewart (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'04"853
Giampiero Simoni (Reynard 92D-Judd Kv Zytek) 2'04"943	Jérôme Policand (Reynard 92D-Judd Kv Zytek) 2'05"234
Olivier Beretta (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 2'05"449	Frank Lagorce (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'05"496
Giuseppe Bugatti (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 2'05"645	Jean-Christophe Bouillon (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 2'05"798
Emmanuel Collard (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 2'05"884	Paolo delle Piane (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'06"102
Massimiliano Papis (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'06"175	Yvan Müller (Reynard 92D-Judd Kv Zytek) 2'06"355
Jordi Gene (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'06"663	Costantino Junior (Reynard 93D-Cosworth Ac) 2'06"920
Hideki Noda (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 2'07"151	Guido Knycz (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 2'07"207
Pedro Diniz (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 2'08"023	Enrico Bertaggia (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 2'10"115
Severino Nardozi (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 2'15"430	

- Olivier Panis**, 29 giri in 1.01'57"34, media di 195,862 kmh (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Gil de Ferran** a 1"55 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - David Coulthard** a 3"81 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Pedro Lamy** a 13"19 (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
 - Vincenzo Sospiri** a 21"59 (Reynard 93D-Judd Kv Zytek)
 - Paul Stewart** a 22"57 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Jérôme Policand** a 37"58 (Reynard 92D-Judd Kv Zytek)
 - Emmanuel Collard** a 47"44 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Paolo delle Piane** a 1'00"31 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Frank Lagorce** a 1'10"73 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Yvan Müller** a 1'27"22 (Reynard 92D-Judd Kv Zytek)
 - Jordi Gene** a 1'30"35 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Olivier Beretta** a 1'55"56 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Pedro Diniz** a 1'57"29 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Hideki Noda** a 2'06"40 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Guido Knycz** a 1 giro (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Costantino Junior** a 1 giro (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Severino Nardozi** a 2 giri (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
- Giro più veloce: **Pedro Lamy** (Reynard 92D-Cosworth Dfv), 2'06"94, media 197,782 kmh

LA CLASSIFICA DOPO LA 7. GARA

	DONINGTON 3/5	SILVERSTONE 9/5	PAU 31/5	PERGUSA 18/7	HOCKENHEIM 24/7	NURBURGRING 22/8	SPA-FRANCORCHAMPS 28/8	MAGNY-COURS 3/10	NOGARO 10/10	TOTALE PUNTI
1. Panis	4	1	—	—	9	9	9			32
2. Lamy	6	—	9	—	6	3	3			27
3. Coulthard	—	6	6	9	—	—	4			25
4. de Ferran	—	9	—	—	—	6	6			21
5. Beretta	9	—	3	—	3	2	—			17
6. Sospiri	—	—	1	6	4	1	2			14
7. Stewart	2	2	4	—	—	—	1			9
8. Papis	3	—	2	—	—	—	—			5
9. Policand	—	—	—	4	—	—	—			4
Bartels	—	4	—	—	—	—	—			4
Zampedi	—	—	—	—	—	4	—			4
12. Lagorce	—	3	—	—	—	—	—			3
Lammers	—	—	—	3	—	—	—			3

14. **Bertaggia, delle Piane** e **Gilardi** p.2; 17. **Simoni** 1.



FORMULA 3 GARA A MONZA

Riccitelli in volata

Nella battaglia ruota contro ruota del duo dell'Italracing la spunta il fabrianese. Gemmo, secondo d'un soffio, raggiunge Fisichella sesto, al vertice del campionato

FABIO RAVAIOLI

MONZA — Sprizzano scintille nel Tricolore di F.3 ed era prevedibile. Riccitelli ottiene la prima vittoria ed è il settimo pilota a salire sul gradino più alto del podio in otto prove. Gemmo è secondo in gara e raggiunge Fisichella in vetta alla classifica del campionato. Ventre, lo stesso Riccitelli, Coloni e la coppia Pescatori-De Simone, nonostan-

te la doppia battuta a vuoto, sono più che mai in corsa per il titolo, con una classifica che vede sette piloti in sette punti. Come al solito la F.3 a Monza non ha deluso le attese, offrendo uno spettacolo entusiasmante che ha esaltato i pochi spettatori presenti e ha messo a durissima prova le coronarie di Mario Copercini e Maurizio Guareschi, titolari del team Italracing. I due

hanno palpitato per tutta la gara, assistendo al duello all'arma bianca tra i loro piloti. Alla fine è venuta la meritata doppietta a premiare il lavoro di tutta la squadra, solo un po' appannata dalle sanzioni disciplinari che i giudici di gara hanno inflitto a Riccitelli e Gemmo (al cui proposito potete leggere a parte). Il team parmigiano è in palla: due piloti vincenti e due monoposto

perfettamente a punto. Si profila un duello all'ultima corsa con la scuderia Astofer-Ravarotto che risponde con il duo Fisichella-Ventre, decisamente queste due squadre sembrano superiori a tutte le altre. E ora, non c'è neanche il tempo di respirare: domenica prossima lo spettacolo della F.3 va di nuovo in scena al Mugello.

CRONACA. In griglia non c'è la Fts di De Cristofaro: il team Apex, dopo aver rotto tre motori in due giorni preferisce dare forfait. Parte dai box Belluzzi per una panne elettrica. Il più rapido al via è Riccitelli che prende il comando, davanti al poleman Ventre attaccato da Gasparini. Sul rettilineo il gioco delle scie permette a Gasparini e Gemmo di superare Ventre alla fine del primo giro. La lotta è serrata, al comando c'è un treno di otto monoposto: Riccitelli, Gemmo, Gasparini, Fisichella, Ventre, Pacchioni, Galli e Boldrini. Al 3. giro Paglicci finisce tra le gomme che delimitano la pista alla Parabolica. È un momento caldo: Rangoni e Figueiredo si toccano e volano fuori alla Ascari, Tbaldo si gira in prima variante e De Simone esce tra le due di Lesmo, Pescatori va in testacoda alla Roggia ostruendo la strada a Rossi, Grieco e Annoni



PROCESSO NEL DOPOGARA

Duellanti multati

MONZA — Una sfida combattuta, al limite dell'agonismo, con qualche brivido, ma mai trascesa al livello di scorrettezza, mai veramente pericolosa. Questa è l'opinione espressa un po' da tutti gli addetti ai lavori del Minicircus della serie cadetta sul duello mozzafiato tra Riccitelli e Gemmo, non diverso dai tanti che Monza propone ogni volta che ospita la F. 3. C'è stato stupore, dunque, quando a fine corsa i due sono stati «inquisiti» e condannati per guida pericolosa e scorretta. Cinque milioni di multa al vincitore, quattro al suo compagno (chissà perché questa differenza) e ammonizione con diffida per entrambi, una punizione che è parsa sproporzionata a quanto accaduto in pista. Il comportamento dei due è stato segnalato dal delegato Csaì Carlo Giorgio. È il suo lavoro, ma lo zelo gli si centuplica ogni qualvolta ci siano da difendere gli interessi di Ventre. Il brasiliano se la cava bene da solo in pista e non ha bisogno di avvocati d'ufficio, come la nostra F. 3 non ha bisogno di piloti «intoccabili».

si agganciano alla Ascarì. I due dell'Italracing, intanto, duellano per il primato, alternandosi al comando giro dopo giro. Li inseguono Gasparini, Ventre, Boldrini, Pacchioni, Galli e Fisichella che ha perso posizioni. Più distanziati cercano di recuperare Coloni, Gasbarri e Gulinelli. Tenere il conto dei sorpassi nelle posizioni di testa è impossibile: a metà gara Gemmo guida su Riccitelli, i due sono tallonati da Boldrini e Ventre. Gasparini perde alcune posizioni, mentre Galli e Pacchioni si eliminano a vicenda agganciandosi alla prima variante. Intanto Coloni ha rimontato e si è portato in 5. piazza davanti a Gasparini e Fisichella. Il quartetto di testa giostra a ruote fumanti e Coloni ne approfitta per ridurre rapidamente il distacco. Al 14. giro il pilota umbro prende la scia dei primi e nella sua rincorsa si è trascinato dietro anche Gaspari-

ni e Fisichella. La bagarre favorisce Gemmo che cerca di allungare tallonato da Ventre. Riccitelli è terzo, poi il quartetto Coloni, Gasparini, Fisichella, Boldrini. Alla fine del 16. giro Ventre supera Gemmo alla Parabolica, ma Gemmo ripassa alla prima variante e Riccitelli si riporta sotto e supera Ventre. 18. giro, 3 tornate al termine, «Riccio» e Gemmo riprendono le loro schermaglie, Ventre, sornione, li tallona e la coppia Coloni-Gasparini torna caparbiamente a farsi sotto. Inizia l'ultimo giro con quest'ordine: Gemmo, Riccitelli, Ventre, Coloni, Gasparini. E i primi cinque finiscono così, in un volatone finale, con solo 6 decimi a separare il primo dal quinto. Fisichella chiude al 6. posto, guadagnando un punto prezioso che gli consente di mantenere, sia pure in condominio, la testa della classifica.

Riccitelli, nell'altra pagina, dopo la vittoria ha ricevuto una multa di 5 milioni. Ventre, giunto terzo in gara occupa la medesima posizione anche in campionato, a lato



fotografie OLIVER

20. PREMIO MONZA

MONZA (Mi), 29 agosto 1993 - 8. prova del campionato italiano di F.3

COSÌ (IN 29) AL VIA E (IN 19) AL TRAGUARDO

Marcello Ventre (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'145"949	Luca Riccitelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"147
Federico Gemmo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"653	Michele Gasparini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"280
Rolando Galli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"666	Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"296
Gianantonio Pacchioni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"722	Flavio Figueiredo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'146"482
Andrea Boldrini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"746	Giovanni Gulinelli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'46"624
Daniilo Rossi (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"851	Fabrizio De Simone (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"736
Christian Pescatori (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"866	Paolo Coloni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"803
Luca Rangoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"967	Maurizio Mediani (Dallara 393-Mugen) 1'46"861
Andrea Belluzzi (Dallara 393-Mugen) 1'47"162	Roberto Gasbarri (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"938
Pietro Antonelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"452	Gianluca Paglicci (Dallara 393-Vw Spiess) 1'47"246
Giorgio Tibaldo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"497	Alberto Pedemonte (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"539
Jarno Trulli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'47"534	Tom Stefani (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"774
Giancarlo Grieco (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"855	Valerio Costantini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"290
Michele Annoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"016	Mauro Bortignon (Dallara 392-Mugen) 1'50"509
Paolo De Cristoforo (Fts 923-Mugen) 1'50"070	

- Luca Riccitelli 21 giri in 37'48"346 alla media di 193,383 kmh (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Federico Gemmo a 0"068 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Marcello Ventre a 0"482 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Paolo Coloni a 0"522 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Michele Gasparini a 0"643 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Giancarlo Fisichella a 3"843 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Andrea Boldrini a 3"854 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Roberto Gasbarri a 5"015 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Maurizio Mediani a 7"002 (Dallara 393-Mugen)
- Giovanni Gulinelli a 7"843 (Dallara 392-Fiat Abarth)
- Daniilo Rossi a 21"535 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Giorgio Tibaldo a 27"920 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Rolando Galli a 28"325 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Christian Pescatori a 54"586 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Valerio Costantini a 1 giro (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Alberto Pedemonte a 1 giro (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Andrea Belluzzi a 6 giri (Dallara 393-Mugen)
- Tom Stefani a 9 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Gianantonio Pacchioni a 10 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)

□ Giro più veloce: Marcello Ventre in 1'46"026 alla media di 196,932 kmh

LA CLASSIFICA DOPO L'8. GARA

	MISANO 4/4	VARANO 18/4	PERGUSA 2/5	BINETTO 9/5	VALLELUNGA 6/6	MONZA 27/6	MUGELLO 11/7	MONZA 29/8	MUGELLO 5/9	MAGIONE 19/9	VALLELUNGA 3/10	IMOLA 10/10	TOTALE PUNTI
1. Gemmo	9	—	—	1	—	3	6	6					25
Fisichella	—	4	9	—	—	9	2	1					25
3. De Simone	6	—	3	—	9	—	4	—					22
Ventre	3	3	—	3	3	6	—	4					22
5. Pescatori	1	—	—	9	6	—	3	—					19
Riccitelli	—	—	2	6	2	—	—	9					19
7. Coloni	—	—	—	2	4	—	9	3					18
8. Boldrini	—	—	6	—	1	4	—	—					11
Pacchioni	—	6	—	4	—	—	1	—					11
10. Rossi	—	9	—	—	—	—	—	—					9

11. Figueiredo 5; 12. Rangoni 4; 13. Mediani, Antonelli e Gasparini 2; 17. Gulinelli e Stefani 1.

DTM
GARA A SINGEN

Larini quasi campione

Nonostante la tattica «aggressiva» dei piloti Mercedes, Nicola ha vinto ancora ed è a un punto dal titolo

CESARE MARIA MANNUCCI

SINGEN — Gli manca solo un punto, poi avrà la Germania tutta ai suoi piedi. A Singen si sono definitivamente infrante le speranze Mercedes di arrestare il ciclone Alfa Romeo. Su un tracciato estremamente ostico, esasperante per i consumi di carburante e l'usura dei freni, Klaus Ludwig e Roland Asch hanno definitivamente rinunciato a

qualunque tentativo di recuperare la testa del campionato su Larini. Soprattutto per «Re Klaus» l'abdicazione è stata particolarmente sofferta. Correva in casa e sapeva di contare sull'aiuto di tutti i suoi compagni di squadra. Ha invece finito la sua corsa contro un muro di gomme, al via della seconda gara, nell'impossibile tentativo di sorpassare Nannini all'esterno.

«Io non ho fatto nulla» ha detto il senese «è lui che si è buttato tutto a sinistra, quando sapeva bene che il limite della curva era indicato da una catasta di gomme. Alla Mercedes possono dire quello che vogliono, ma Ludwig ha fatto tutto da solo». E le accuse della Mercedes ai piloti Alfa si sono sprecate, coinvolgendo anche Larini per la sua collisione con Van Ommen al

via della prima gara. «Larini non aveva lo spazio per girare» ha detto Domingo Piedade; «Van Ommen lo aveva battuto nello spunto al via: avrebbe dovuto rallentare per consentirgli di effettuare la curva. Se devo dividere le responsabilità dell'incidente, dò un ottanta per cento di colpe a Larini e un venti a Van Ommen». In realtà la difesa della Mercedes appare decisa-

mente labile, un disperato tentativo di arrampicarsi sugli specchi. Van Ommen era partito con il preciso obiettivo di «marcare» Larini presentandogli ad ogni occasione mille motivi per un'eventuale collisione. Un lavoro «sporco» che Van Ommen ha fatto dall'inizio dell'anno e che forse giustifica la sua presenza all'interno della squadra Mercedes. È stato inve-



Larini sul podio, sopra, e in gara, sotto. La sua tattica è stata eccellente: con grande freddezza ha resistito all'attacco «sporco» di Van Ommen ed alle tentazioni di contrastare Schneider



ce molto bravo Larini ad evitare le mille insidie che i piloti Mercedes gli hanno proposto durante lo sviluppo delle due gare. Alla fine, dal harakiri generale dei piloti Mercedes, è uscito Schneider, autore di una prestazione maiuscola. Adesso è l'unico che può presentarsi a Berlino con una possibilità, seppure remotissima. A Larini basta un punto e tutto sommato è meglio che l'incoronazione ufficiale avvenga sul glorioso tracciato dell'Avus, a Berlino. Anche questa volta il rendimento di Larini è stato comunque eccezionale. Nella prima gara ha gestito benissimo i valori di consumo, anche quando Schneider spingeva dietro di lui ad un ritmo indiato. Alla fine della seconda gara entrambi hanno terminato a motore spento, ormai al limite, e con solo tre litri nel serbatoio come prescrive il regolamento. Nella seconda gara Nicola ha saggiamente evitato di resistere a Schneider: lo ha fatto passare nella considerazione che un campionato vale di più di una vittoria parziale. Larini è anche l'unico pilota che ha terminato la gara con i freni in perfetta efficienza, mentre gli altri piloti, sia Alfa che Mercedes, hanno vissuto costan-

temente con l'incubo di andare contro i rails per i freni ormai inservibili. Si è rivisto anche un ottimo Alessandro Nannini, finalmente tornato ad esprimersi a livelli velocissimi a lui consoni, senza commettere errori. Nella prima gara ha terminato al terzo posto, poi si è dovuto ritirare per il cedimento di una valvola del motore, quando occupava la terza posizione, alle spalle di Larini. La pista di Singen, un'incognita assoluta per i piloti Alfa, si è invece trasformata in una trappola per i piloti Mercedes. Thiim ha compiuto il festival dei testacoda, imitato da Asch che poi ha terminato la prima gara anzitempo, con i freni inservibili. Un crollo di nervi generale, causato probabilmente più dalle tensioni interne tra i piloti delle differenti squadre Mercedes che da una manifesta inferiorità della vettura tedesca, che complessivamente, con la possibilità di tagliare i cordoli delle chicane, cosa impossibile per i piloti Alfa, e la maggior facilità di girare nello stretto tornante, si trovava di fatto avvantaggiata rispetto all'Alfa. Più semplicemente tra i suoi piloti gli è mancato un Nicola Larini. E l'Alfa Romeo ringrazia...

STOP NEL '94? MOLL RIBATTE...

La classe D1 non si tocca

SINGEN — A chiudere definitivamente le mille illusioni che si erano diffuse in merito ad una possibile cancellazione della classe D1 per il prossimo anno, è intervenuto direttamente Rolf Moll, presidente dell'Ons: «Durante questi ultimi mesi la lobby di potere della D2, rappresentata da due costruttori in particolare, ci ha creato moltissimi problemi, sollevando polemiche che in realtà non sono mai esistite. C'era la voce che Mosley ci avrebbe inviato una lettera pregandoci di sopprimere la classe D1 in favore della D2 e che i nostri sponsor non erano soddisfatti dell'andamento del campionato. Nulla di vero! La classe D1 continuerà anche per il '94 e tutti gli attuali sponsor della serie slittare di una settimana la data di adesione per i costruttori, che scadrà il 7 settembre. Già adesso posso garantire la presenza di tre costruttori (Opel, Mercedes, Alfa) ed è atteso un quarto costruttore».

DTM '93



3. INT. ADAC - PREIS ALEMANNERING - SINGEN

Singen (Germania), 29 agosto - 15. e 16. prova del campionato tedesco Turismo

COSÌ (IN 30) AL VIA

Nicola Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 1'17"84	Jörg Van Ommen (Mercedes 190) 1'18"15
Bernd Schneider (Mercedes 190) 1'18"36	Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 1'18"31
Kurt Thiim (Mercedes 190) 1'18"79	Ellen Lohr (Mercedes 190) 1'18"67
Roland Asch (Mercedes 190) 1'19"32	Giorgio Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 1'18"81
Sandy Grau (Mercedes 190) 1'20"00	Markus Oestreich (Mercedes 190) 1'19"58
Kurt Köing (Bmw M3) 1'21"20	Olaf Manthey (Mercedes 190 E) 1'20"16
Stg Amthor (Mercedes 190) —	Christian Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 1'21"85
Harald Becker (Bmw M3) 1'19"93	Klaus Ludwig (Mercedes 190) —
Gerd Ruch (Ford Mustang Gt) 1'20"13	Josef Venc (Bmw M3) 1'20"13
Georg Severich (Bmw M3) 1'21"38	Marc Gindorf (Bmw M3) 1'20"84
Marco Verner (Bmw M3) 1'22"08	Armin Bernard (Mercedes 190) 1'21"82
Vaclav Bervid (Bmw M3) 1'23"13	German Tauber (Bmw M3) 1'22"63
Hermann Duller (Bmw M3) 1'24"46	Jürgen Foucht (Ford Mustang Gt) 1'23"53
Werner Lank (Bmw M3) 1'25"18	Franz Engstler (Alfa Romeo 155 Ts) 1'24"63
Volker Strycek (Opel Omega) 1'27"96	Jürgen Ruch (Ford Mustang Gt) 1'26"03

1. GARA

- Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti), 36 giri in 47'38"46, media 126,949 kmh
 - Schneider (Mercedes 190 E) a 1"28
 - Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 17"41
 - Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 18"18
 - Ludwig (Mercedes 190 E) a 19"28
 - Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 33"82
 - Thiim (Mercedes 190 E) a 34"52
 - Oestreich (Mercedes 190 E) a 56"24
 - Grau (Mercedes 190 E) a 1'00"89
 - Manthey (Mercedes 190 E) a 1'12"20
 - Lohr (Mercedes 190 E) a 1'17"08
 - Gindorf (Bmw M3) a 1 giro
 - Strycek (Opel Omega) a 1 giro
 - Bervid (Bmw M3) a 1 giro
 - Severich (Bmw M3) a 2 giri
 - Amthor (Mercedes 190 E) a 2 giri
 - Bernhard (Mercedes 190 E) a 2 giri
 - Engstler (Alfa Romeo 155 Ts) a 3 giri
 - Duller (Bmw M3) a 3 giri
 - Venc (Bmw M3) a 3 giri
 - Tauber (Bmw M3) a 4 giri
 - Köing (Bmw M3) a 7 giri
- Giro più veloce: Schneider (Mercedes 190 E), 1'18"35, media 128,653 kmh

2. GARA

- Schneider (Mercedes 190 E), 36 giri in 47'36"80, media 127,023 kmh
 - Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 10"56
 - Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 11"35
 - Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 11"95
 - Thiim (Mercedes 190 E) a 13"40
 - Asch (Mercedes 190 E) a 19"64
 - Manthey (Mercedes 190 E) a 23"29
 - Van Ommen (Mercedes 190 E) a 28"13
 - Grau (Mercedes 190 E) a 40"95
 - Oestreich (Mercedes 190 E) a 52"27
 - Strycek (Opel Omega) a 1 giro
 - Bernhard (Mercedes 190 E) a 2 giri
 - Severich (Bmw M3) a 2 giri
 - Duller (Bmw M3) a 3 giri
 - Ruch (Ford Mustang Gt) a 6 giri
 - Bugstler (Alfa Romeo) a 6 giri
 - Venc (Bmw M3) a 8 giri
- Giro più veloce: Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti), 1'13"28, media 137,554 kmh

	ZOLDER 4/4		HOCKENHEIM 18/4		NURBURGRING 2/5		WUNSTORF 16/5		NURBURGRING 10/6		NORISRING 27/6		DIEPHOLZ 8/8		SINGEN 29/8		AVUS 12/9		HOCKENHEIM 19/9		TOTALE PUNTI
	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*			
1. Larini	20	20	2	15	20	—	20	20	20	20	20	1	20	20	15						233
2. Schneider	—	2	20	15	15	4	6	8	8	—	—	15	8	15	20						154
3. Ludwig	10	4	—	12	12	20	8	12	15	12	—	8	12	15	8						148
4. Asch	12	10	15	10	10	12	6	10	4	—	8	15	20	8	—	6					146
5. Danner	15	15	3	6	6	—	10	8	6	15	12	12	4	—	6	10					128
6. Thiim	3	6	12	8	8	8	12	20	2	—	3	—	8	3	4	8					105
7. Francia	4	—	8	—	2	—	—	15	3	8	10	3	6	12	10	12					89
8. Nannini	—	12	—	3	1	10	15	—	10	10	—	—	—	—	12						73
9. Van Ommen	8	8	10	1	3	—	—	—	12	—	15	10	2	—	—	3					72
10. Lohr	6	3	—	4	4	—	—	—	—	—	8	—	10	10	—	—					43


Supersprint
S C A R I C H I S P O R T I V I

Pasquali e Fiora sbancano l'Halkidiki

Trasferta fruttuosa per gli italiani in Grecia. Pasquali e Tedeschini si sono aggiudicati il rally Halkidiki valido per l'Europeo con il massimo coefficiente (20), mentre con uno strepitoso quarto posto assoluto Fiora e Sghedoni hanno ormai le mani sul titolo continentale per la «Formula 2» con la Renault Clio Williams. Per Pasquali e Tedeschini la gara greca è presto divenuta poco più che una formalità e i due della Pro.Motor. Sport si sono aggiudicati con la Ford Escort 17 delle 18 prove in programma, concludendo con un margine di 10'28" (!), sul secondo, il leader del campionato greco Apostolou.

■ **INCIDENTE.** Grande paura per «Pucci» Grossi, protagonista di un grave incidente motociclistico. Il riminese si è seriamente infortunato durante un allenamento con una motocicletta da enduro e nella caduta ha riportato la frattura della clavicola destra e del polso sinistro, ma le conseguenze avrebbero potuto essere molto più gravi. Prontamente soccorso e operato, Grossi ora è in via di guarigione e dovrebbe tornare in auto già a metà settembre, in modo da essere pronto per il rally di San Marino di fine ottobre...

■ **ORIOLI.** È saltato il programma di Edi Orioli con la Lancia Delta preparata dalla Raceday nel campionato Promozione. Il friulano, dunque, non sarà al via delle restanti gare, che sono Messina, Bassano e Lanterna, con la vettura della Raceline.

■ **BASSANO.** Si aprono mercoledì 1 settembre le iscrizioni per il rally Città di Bassano, penultima prova del Campionato Promozione. La gara è in programma sabato 2 ottobre, con partenza dalle ore 6.30 e arrivi dalle ore 19. Le prove speciali previste sono 13, tutte su asfalto.

■ **SVEZIA.** Mats Jonsson si è aggiudicato con la sua Toyota Celica il quarto titolo nazionale consecutivo. Il campionato svedese si è concluso con il recente Snapphane Rally dove Jonsson ha preceduto il compagno di squadra Thomas Jansson.

PHOTO4



La Peugeot 106 che corre quest'anno nel tricolore

MONOMARCA PEUGEOT 106 RALLYE NEL '94 E...

Il Leoncino mette gli artigiani

La presentazione delle nuove Peugeot 106 Rallye e 306 S16 ha dato il via alle ipotesi sulle novità nel settore rally per la filiale italiana della Casa del Leone, sia sul fronte della squadra ufficiale che su quello dell'attività dei privati. Claudio Berro, direttore sportivo Peugeot, ha le idee chiare sugli indirizzi per i clienti, mentre solleva serie perplessità sull'impegno ufficiale nei rally. «Sicuramente l'avvento della 106 Rallye segnerà una vera e propria rivoluzione nella struttura dei nostri campionati per i clienti sportivi, una rivoluzione che stiamo studiando e contiamo di annunciare al Motorshow. La 106 da gara, per costi e prestazioni crediamo non abbia rivali. Intendiamo esaltare queste qualità nei nostri campionati». Essendo anche commer-

cialmente la vettura Peugeot di punta si può ipotizzare che alla gamma 106 (non solo la nuova Rallye ma anche la Xn e la Xsi) verrà dedicato un campionato specifico, raggruppando in una serie a

parte le altre vetture Peugeot, compresa per ora anche la 306 S 16 che, visti i tempi di omologazione prevedibili, non sarà disponibile prima di aprile del '94. La nuova versione sportiva del-

la 306 resta la possibile destinataria dell'eventuale programma ufficiale nei rally, sul quale però sussistono non poche perplessità. «Tradizionalmente la Peugeot è legata ai rally e continueremo volentieri l'attività nei rally con la 306 S16 in versione Gr.A, malgrado la gravosità del doppio impegno pista-rally. Però non si può certo pensare di fare un investimento in tal senso nel campionato italiano se non verranno adeguate le regole del gioco: il mercato e l'interesse».

Gianni Cogni

UNA 2000 16V CON CAMBIO A 6 MARCE!

Punto... mondiale

La Fiat potrebbe essere interessata alla «Formula 2» e, anche se i diretti interessati smentiscono, sarebbe già al lavoro su un prototipo della Punto in versione 2000, 16 valvole, con cambio a 6 marce, da sviluppare per farla debuttare in gara a fine '94 o al più tardi nel '95. Inizialmente fredda verso la classe delle vetture a 2 ruote motrici e motore aspirato di non oltre 2000 cc, la Casa torinese sembra stia facendo un pensiero sulla Punto, automobile dalla quale a Torino si aspettano grandi cose in futuro a livello di vendite. In passato era già stato realizzato uno studio di vettura da schierare nella F.2, basata sulla Tipo a tre porte, poi scartata perché considerata troppo pesante per poter diventare competitiva. Molto di più se ne saprà nei prossimi mesi, quando la federazione deciderà il futuro dei regolamenti tecnici. Al momento attuale la tendenza è di confermare il Gruppo A sino a fine '97, ma con l'intenzione di portare avanti il discorso relativo alla Formula Kit. Questa, quasi certamente, potrà correre a partire dal '95 e sembra che, se nella famiglia di vetture scelta non ci sarà un modello a trazione integrale, l'auto da corsa dovrà rimanere con la trazione sulle due ruote. Una specie di «super F.2», in parole povere...

DOPO IL NUOVA ZELANDA ALTRO PRIMATO

McRae pirata della Malesia

Evidentemente è proprio il momento di Colin McRae. Il 25enne pilota scozzese si è infatti aggiudicato il rally di Malesia, terza prova del campionato Asia-Pacifico, appena due settimane dopo aver vinto il suo primo rally iridato, il Nuova Zelanda (nella foto McRae e Ringer festeggiano). Il pilota di Lanark ha dovuto lottare contro il compagno di squadra Possum Bourne e contro Kenjiro Shinozuka ma, soprattutto, contro condizioni del fondo stradale che, in fondo, a lui non dispiacciono: le speciali del rally erano scivolosissime, tanto che tutti i piloti in lizza per il successo sono usciti di strada più volte. «Sembrava di essere al rally di Svezia» ha detto alla fine McRae, che ora è secondo in campionato a un punto da Bourne. «Addirit-



fotoDPPI

tura — ha aggiunto lo scozzese — in certi punti era praticamente impossibile tenere in strada la vettura». La classifica del campionato Asia-Pacifico, dopo il rally di Malesia che era il terzo appuntamento della serie, vede al

comando Bourne con 41 punti davanti a McRae con 40 e Shinozuka con 27. La prossima gara valida è il rally di Australia, decima prova del mondiale, in programma dal 18 al 20 settembre prossimi.

«PIGI» AVRA' UNA DELTA DELLA LEADER CARS

Deila all'Asturias



PHOTO4

Hong Kong Pechino: Jim Porter boss

È Jim Porter, navigatore di ottimo livello oltre che ex organizzatore del Rac, colui che dirigerà il rally Hong Kong-Pechino, in programma dal 23 al 30 ottobre. Un compito impegnativo per Porter, che comunque ha già diretto il rally nelle precedenti edizioni disputate ('85, '86, '87) e che sarà aiutato da Willard Martini. Questi è l'uomo che ha organizzato il rally di Nuova Zelanda negli scorsi undici anni. Sono solo una trentina sinora gli equipaggi iscritti al rally e fra questi spicca il team Subaru-Prodrive, che schiererà tre Legacy. Gli organizzatori hanno fatto sapere che ci sarà una super-speciale di apertura, il 23 ottobre, in Cina, a Shenzhen. La gara aspira a diventare prova valida per il campionato Asia-Pacifico.

Appiedato dopo aver vinto il tricolore '92, Piergiorgio Deila non ha vissuto sinora un '93 fortunato: una estemporanea presenza al Ciocco con una Ford Escort Gruppo N, ritorno alla Scuderia Astra per Piancavallo con tanti presupposti che però non hanno avuto seguito (avrebbe dovuto sostituire il trasfuga Cerrato per il resto della stagione), una sfortunata presenza con la Delta di Nocentini a Limone. Ora, il campione italiano in carica prova il rilancio, affiancato ancora da Pierangelo Scalvini, nell'imminente rally delle Asturias, valido per il Campionato Europeo e per quello spagnolo. Il cuneese disporrà di una delle due Lancia Delta Gr.A che la Leader Cars, la squadra dell'ex-pilota Raffaele Sola, impegnata nel Car Totip con Oldrati, schiererà nella gara spagnola: l'altra sarà per il locale Gardin. E per Deila questa partecipazione potrebbe costituire la premessa alla sua presenza al rally di Sanremo.

Diciannove speciali al San Marino

È pronto il percorso del rally di San Marino numero ventuno. La gara sarà ancora in due tappe, con la prima in programma venerdì 29 ottobre (via ore 13.30, arrivo ore 19) e la seconda sabato 30 (via ore 8, arrivo ore 20). Le prove speciali sono 19, tutte su sterrato, per un totale di 303 chilometri su 697 complessivi. Le iscrizioni si aprono il 30 agosto e ci sono tariffe differenziate: 900.000 lire per chi invia la propria adesione entro il 30 settembre, 1.400.000 per chi si iscrive entro il 16 ottobre. Sono previste alcune novità al percorso, segreto fino al 18 ottobre.

LA SCELTA

Con tre vittorie «pesanti» era in lizza per l'Europeo Patrick Snijers ha preferito l'offerta di fare Sanremo...

CHRISTIAN LÉONARD

Un tris di vittoria, a Ypres, al Deutschland e a Madeira, che avrebbe potuto riaprire la lotta per il titolo europeo. Ma per Patrick Snijers, belga nato nel 1958 a Leuven che nella serie continentale è arrivato secondo dall'86 all'88, evidentemente la corona continentale è destinata a restare una chimera. Ma Snijers rinuncerà col sorriso sulle labbra perché in alternativa si è visto offrire la partecipazione al rally di Sanremo con la Ford Escort della Ras.

«Posso capire Mauro Pregliasco. Lui gestisce la Lancia dell'Astra e Baroni in testa all'Europeo. Ma gestisce anche la Ford della Ras e far continuare a correre Snijers per cercare di strappare a Baroni il campionato era un'operazione doppiamente assurda: comunque difficile e costosa. E, sono sincero, mi fa molto più piacere correre a Sanremo che disputare Halkidiki, Manx e Cipro. Nell'Europeo ho fatto vedere qual è il mio valore, quest'anno vincerò il mio sesto titolo belga: è ora di dedicarsi a qualcosa di più impegnativo. E per il '94 stiamo cercando di allestire un programma mondiale di 4-5 gare con l'Escort».

— Snijers a Sanremo è un ritorno. Nell'89 il pilota belga concluse al sesto posto con una Toyota Celica preparata da Hainbach...

«Sì, ma rispetto ad allora tutto è cambiato e di questo Sanremo che andrò a correre conosco ben poco. E poi sarà difficile battere gli italiani a casa lo-

ro, molto difficile. Anche se io, a Madeira, davanti ad Aghini ci sono stato. Comunque ho dalla mia una super vettura: sì, finalmente con l'Escort ho ritrovato un'automobile competitiva, come non lo era ad esempio la Sierra che ho usato sino allo scorso anno».

— L'Escort della Ras sembra essere una delle poche Ford non ufficiali ad avere già raggiunto un buon livello: può reggere il confronto con le vetture Casa?

«Dopo Ypres dispongo di un'ottima vettura. Con l'arrivo di Rino Buschiazio la squadra funziona bene e ci sono persone in gamba, che hanno saputo sviluppare l'auto nei singoli componenti. Fabio Lazerini ha messo bene a punto le sospensioni e Henry Lotterer ha trovato le regolazioni ottimali per il motore. Ma abbiamo ancora margini di miglioramento ed è quello che cercheremo di fare lavorando da qui a Sanremo, con una nutrita serie di test. Avremo le gomme Pirelli e io le conosco bene».

— Vedremo uno Snijers in gran forma, dunque, a Sanremo?

«Spero di non avere problemi a tenere il ritmo nelle speciali. Da tempo non disputo un rally con tante prove lunghe. Comunque faccio molto allenamento fisico e le ultime gare dell'Europeo mi hanno un po' riabilitato. Inoltre, guardo con attenzione tutti i filmati. Ho studiato a lungo, quello relativo all'Argentina e, in particolare, ai passaggi di Biasion. Si impara anche osservando...».

PHOTO4



Ypres, Deutschland, Madeira: super tripletta per Snijers con l'Escort



KANKKUNEN

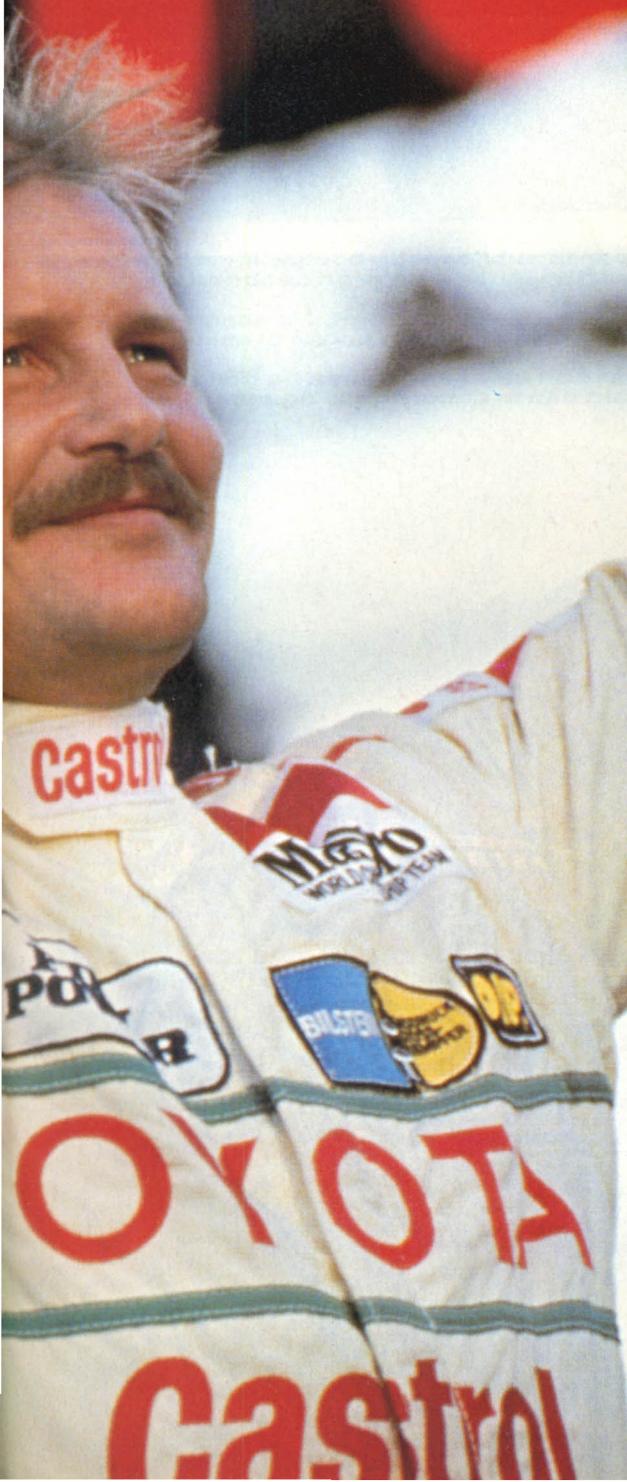
SOLDANO-DPPI

MONDIALE RALLY 1000 LAGHI

Primo in Argentina, primissimo in Finlandia. È il momento di Kankkunen, che batte Vatanen con la debuttante Impreza e il compagno Auriol, allungando in cima alla classifica piloti. Adesso per Re Juha il poker iridato sembra più vicino...

 **MAURIZIO RAVAGLIA**

ING



Dopo la vittoria nel '91 con la quale spezzò l'incantesimo, per Juha Kankkunen è tornato il momento di levare le braccia al cielo in Finlandia. Un 1000 Laghi vinto a 115,411 kmh di media per il pilota della Toyota, che in classifica ora ha 20 punti di vantaggio sul compagno di squadra Auriol

JYVASKYLA — Non era prevedibile, per questo il formidabile exploit di Ari Vatanen e della nuova ma già ambiziosa Subaru Impreza nella grande corsa di Jyvaskyla vale certamente un successo. L'etero Ari non è riuscito a strappare il primato dalle mani di Juha Kankkunen, che tra i pini e le betulle della Finlandia si è infilato in tasca la terza vittoria stagionale consolidando la leadership nel mondiale. Ci ha provato con i denti e col cuore in uno spettacolare inseguimento a distanza ravvicinata lungo 450 chilometri; solamente a poche prove speciali dalla fine, quando l'assalto a «Kkk» stava per trasformarsi in un'operazione rischiosa, dalla Prodrive-Subaru è partita la consegna di cessare la sfida, di non compromettere il secondo posto. Nella prestazione di Vatanen, nei due giorni in cui è stato una spina nel fianco di Kankkunen e della Toyota, si specchia quindi la riuscita del progetto Impreza. Pur utilizzando parecchi particolari meccanici della Legacy, la compatta berlina non era comunque ancora scesa nella mischia; il suo standard di competitività è già elevato e la scelta di farla debuttare al 1000 Laghi si è rive- ▶

lata una scelta strategicamente indovinata. Sulle strade che conosce perfettamente, Vatanen ha permesso di ridurre le incognite che ogni prima volta comporta. E la clamorosa affermazione è stata sfiorata, mentre la Subaru si sta rivelando la forza emergente nell'élite del mondiale. Dunque, Juha Kankkunen vince per la seconda volta il 1000 Laghi, il che per un finlandese è l'unica cosa che conta, e raggiunge il connazionale Mikkola a quota 18 vittorie iridate e si allunga in campionato. Come già in Argentina, «Kkk» ha superato senza battere ciglio il cambio di navigatore; al suo fianco, l'asso nordico ha avuto il francese Denis Giraudet. Per lui un giorno di gloria e i complimenti dell'uomo che in più di un'occasione gli ha fatto letteralmente rizzare i capelli. Nella corsa al titolo Piloti, Kankkunen è perfettamente piazzato; davanti a sé ha ancora due gare favorevoli, Australia e Rac, mentre la Toyota sta decidendo se iscrivere lui e Auriol al Sanremo o in Spagna. Il francese è favorevole e spinge per la trasferta in Italia, che invece Ove Andersson vorrebbe evitare. Comunque, la scelta finale dipenderà dal risultato australiano. Dal rally di Finlandia Didier Auriol è uscito visibilmente deluso: le sue prestazioni sono state condizionate dalla non perfetta messa a punto della Celica. Nella furibonda battaglia della prima tappa con Kankkunen e Vatanen, il transalpino si è spesso lamentato di non sentire la vettura al «top», quindi di non poter attaccare più a fondo, come avrebbe voluto. È secondo in campionato ma nel suo carriere, fino a oggi, c'è solamente il primato a Montecarlo. Nel mondiale Piloti la partita è perciò ancora aperta e un capovolgimento del fronte è sempre possibile: Kankkunen, Auriol, Delecour e Biasion stanno per iniziare la volata. Nel Marche, invece, la Toyota si è sganciata dalla Ford; tuttavia essa può rastrellare punti in due rally ancora, mentre la Casa americana dispone di tre fiches. Le scommesse sono aperte. Intanto, quelli che una scommessa l'hanno già vinta sono Tommi Makinen e gli uomini della scuderia Astra. Davanti alle Mitsubishi Lancer di Eriksson e di Schwarz, prima della Celica-Casa di Mikkola e della Escort semiufficiale di Lindholm è arrivato Makinen con la Delta-Astra: un quarto posto «privato», che dovrebbe fare arrossire di vergogna in molti, a cominciare dalla Mitsubishi. Certo, il 1000 Laghi '93 non avrà avuto lo stesso plateau di «big» degli ultimi anni — mancavano Delecour, Biasion e Sainz, mentre Alen è uscito di scena troppo presto — ma quella del giovanotto finlandese resta un'impresa da incorniciare; è realisticamente difficile fare meglio. La prestazione del taciturno nordico pupillo di «Kkk» e del team italiano suona anche come una lezione per la Fisa; che nella stesura dei regolamenti di campionato del mondo tralascia sempre qualsiasi iniziativa per i privati. In Finlandia sostengono che la grande corsa di Jyvaskyla è l'unica vetrina che i giovani talenti hanno per esporre la propria merce. Tommi Makinen sembra esserci riuscito. ■



IMPREZA. Al debutto è apparsa subito molto competitiva: la nuova Subaru è stata portata da Ari Vatanen a un gran secondo posto

KAPPAÒ. Anche Alen aveva l'Impreza, ma per lui la gara è finita nel breve spazio di una prova, la prima, con un'uscita di strada

VAI TOMMI. Primissimo fra i non ufficiali, Makinen ha colto un entusiasmante quarto posto con la Lancia della squadra Astra

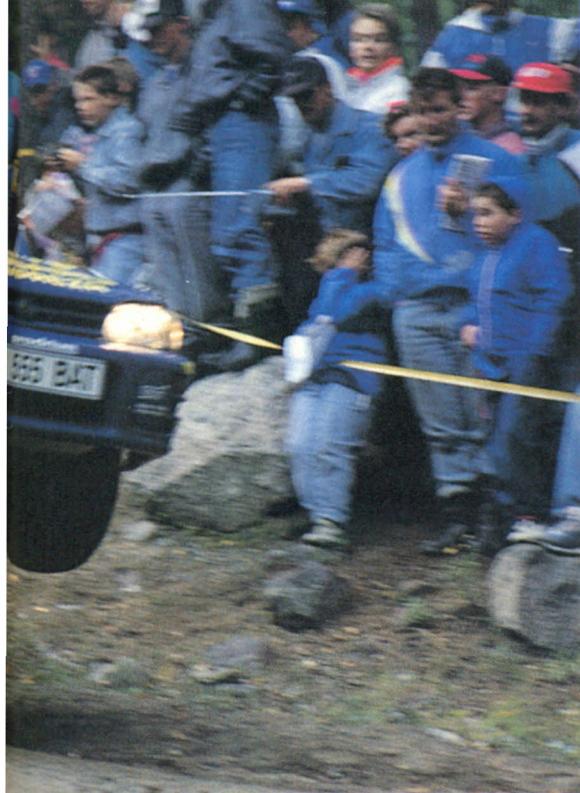


Una pietra e Alen va a muso duro

JYVASKYLA — Di fronte al Rantasipi Hotel, l'albergo-quartier generale del 1000 Laghi, i cartelli con i nomi dei piloti — a ogni pannello corrisponde un parcheggio riservato — indicano la lista dei principali iscritti al rally di Finlandia. Scorriamola: i finnici Alen-Kankkunen, Va-

tanen e Mikkola, veterano della grande corsa di Jyvaskyla; il vincitore del '92, Auriol; i due della Mitsubishi, Eriksson e Schwarz. Poi Wilson e Lindholm, ai quali la Ford Motorsport ha affidato due Escort-Casa e garantito un'assistenza semiufficiale. Infine Mäkinen con l'unica Lancia Delta in gara, quella della scuderia Astra. C'è molto interesse attorno alla nuova Subaru Impreza, mentre insospetisce la presenza del responsabile tecnico di Toyota Motorsport, Dieter Bulling, raramente in trasferta sui campi di gara. Una rapida indagine ed ecco spiegato il viaggio in Finlandia del tecnico tedesco: sulla terza Celica ufficiale, affidata a Mikkola, è montato il sistema «traction control», una novità assoluta. Le defezioni importanti si fanno notare: mancano gli ufficiali Ford e Sainz. Quest'anno il 1000 Laghi torna a essere un fatto essenzialmente finlandese. Sotto una pioggia sottile e insistente, situazione assolutamente normale da queste parti, venerdì 27 agosto di buon'ora ha inizio la sfida. È subito chiaro che la partita per la vittoria sarà a tre, fra Kankkunen, Vatanen e Auriol. Già nella prima prova, infatti, Markku Alen è kappào. In una veloce curva a destra, qualche chilometro dopo lo start, la Impreza del «professore» si scompone per una lunga derapata, le due ruote di sinistra, in appoggio, finiscono oltre il bordo della strada pro-

prio laddove si trova un grosso macigno, sul quale poi uno spettatore inciderà la scritta «Markku Alen 1993». La vettura colpisce violentemente l'ostacolo, si impenna e sembra prossima a una spettacolare capriola; invece ricade pesantemente col posteriore, si esibisce in un testacoda, quindi si ferma una cinquantina di metri più avanti. Una nube di vapore si leva dal vano motore, il radiatore dell'acqua è fuori uso e per Alen è il ritiro. Davanti è lotta senza quartiere tra Kankkunen, Auriol e Vatanen; i tre si inseguono per tutta la giornata, «Kkk» è sempre leader, gli altri due si scambiano cinque volte la posizione ritrovandosi anche in condominio al secondo posto. Mäkinen è il migliore del secondo gruppo, mentre il britannico Wilson effettua un'uscita di strada che completa con un capotamento, tuttavia riesce a continuare la gara. La prima tappa consegna quindi la seguente classifica: 1. Kankkunen; 2. Vatanen a 7"; 3. Auriol a 10"; 4. Mäkinen a 2"08"; 5. Eriksson a 2'35"; 6. Lindholm a 2'50"; 7. Wilson a 3"18"; 8. Mikkola a 3'21"; Schwarz è 11esimo a 4'30". Sabato, di primo mattino, si ricomincia daccapo. Secondo crono e Wilson ripete l'exploit di qualche ora prima, questa volta però non gli va bene e abbandona. Auriol confida: «Non sento la vettura come vorrei». Infatti, dopo 3 prove il francese perde terreno su Kankkunen e Vatanen, poi mette a se-



fotografiePHOTO4



il motivo

«Se anche l'anno prossimo mi offriranno una vettura competitiva per il 1000 Laghi, come ha fatto in questa occasione la Toyota, io sarò ancora della partita». Hannu Mikkola, 51 anni portati spavalidamente, campione del mondo nell'83 e recordman di vittorie al rally di Finlandia con sette successi, sgombera il campo dagli equivoci. La notizia che con la partecipazione al 1000 Laghi '93 il fuoriclasse finnico avrebbe detto basta con le competizioni dopo tre decenni di attività, era vera... a metà. Racconta Mikkola. «In questo momento non ho in tasca un ingaggio per la prossima stagione. Inevitabilmente ho di fronte un futuro da spettatore. Credo che l'equivoco sia stato generato da questa situazione, niente mezzo, niente rally, quindi uno stop forzato». E prosegue. «Se davvero sarà così, mi piacerebbe comunque restare nell'ambiente delle competizioni, magari occupandomi dei giovani piloti finlandesi. L'unica possibilità che hanno per mettersi in evidenza a livello internazionale è sperare in un risultato importante nella grande corsa di Jyvaskyla. Dimostrare il proprio talento è sempre stata un'impresa difficile. Se fossi nato 30 anni più tardi, probabilmente non sarei riuscito a raggiungere certi traguardi sportivi». Dunque Mikkola ha l'intenzione di continuare e dopo 25 anni di professionismo, e 123 rally mondiali disputati, ha le idee chiare sul futuro della specialità. «La priorità è la riduzione delle prove di campionato e al tempo stesso l'obbligo di partecipazione per i team e i piloti a tutte le gare». ■



fotografiePHOTO4

gno tre scratch, si riporta a 28" da «Kkk» e a 16" da Vatanen. Infine, a 4 speciali dal fine tappa, atterra malamente da un dosso, danneggia il radiatore dell'olio della Celica e perde una quindicina di secondi. Il suo ritardo su Kankkunen sale a 45" mentre il distacco da Vatanen è di 37". Solamente 8" dividono dunque i due finlandesi: a meno due speciali Vatanen diventa leader con appena 3" su «Kkk», il quale risponde prontamente e nel penultimo crono ritorna padrone del campo. Poi, complice un im-

provviso appannamento del parabrezza, l'etereo Ari perde 15" nella prova finale. A Jyvaskyla, la classifica della seconda tappa vede: 1. Kankkunen; 2. Vatanen a 17"; 3. Auriol a 1'18"; 4. Mäkinen a 4'03"; 5. Eriksson a 5'18"; 6. Lindholm a 6'43"; 7. Mikkola a 7'39". Schwarz è nono: nella prova più lunga della giornata, sulla Mitsubishi del tedesco è letteralmente esplosa la «mousse» del sistema antiforatura Michelin, un inconveniente che si è verificato anche su altre vetture. La vittoria è an-

cora in bilico tra Kankkunen e Vatanen quando scatta l'ultima tappa della grande corsa di Jyvaskyla, domenica 29 agosto; appena 85 chilometri di prove speciali per decidere il risultato. Nella prima Vatanen attacca recuperando 1" ma nella successiva perde terreno e dopo la terza è staccato di 29", che diventano 39" a tre crono dalla fine: alla Prodrive hanno impartito l'ordine di non compromettere il secondo posto. Kankkunen, dunque, conquista per la seconda volta il primato al 1000 Laghi. ■

road book

- 9. gara del mondiale Piloti
- 9. gara del mondiale Marche
- Organizzazione: 1000 Lakes Rally Ltd, P.O. Box 205, 40101 Jyvaskyla (Finlandia)
- Direttore di gara: Simo Lampinen
- Percorso: km 1555 con 35 prove speciali pari a km 507; 3 tappe
- Partiti: 113 - Arrivati: 61

I leader

Da prova speciale 1 a ps 25 **Kankkunen**; ps 26 **Vatanen**; da ps 27 a ps 35 **Kankkunen**.

I vincitori delle speciali

Kankkunen 17 (6 pari merito); **Vatanen** 14 (5 pari merito); **Auriol** 8 (3 pari merito); **Mäkinen** 3; **Eriksson** 1 (pari merito).

I principali ritiri

Alen (Subaru Impreza Gr.A) uscita di strada; **Wilson** (Ford Escort Cosworth Gr.A) uscita di strada; **Mokkonen** (Audi Coupé S2 Gr.N) uscita di strada; **Fidani** (Bmw M3 Gr.N) guasto meccanico; **Allas-** (Mazda 323 4Wd Gr.A) semiasse.

Coppa Fia Gruppo N

1. Fassina punti 36; 2. Coutinho 24; 3. Kytölehto 23; 4. Hellman 15; 5. Fujimoto, Bin Sulayem, Manfrinato, Shamaj, Backlund, Spilletis 13; 11. Jordan 11.

Coppa Fia 2 Litri

1. Opel-General Motors punti 46; 2. Skoda 37; 3. Peugeot, Citroën, Lada 24; 6. Renault 16; 7. Toyota 15.

Coppa Dame

1. Christine Driano punti 15; 2. Isolda Holderled 9.

COSI' AL TRAGUARDO

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	Kankkunen-Giraudet	Toyota Celica 4Wd	SF-F	A	in 4.23'51"
2.	Vatanen-Berglund	Subaru Impreza	SF-S	A	a 47"
3.	Auriol-Occelli	Toyota Celica 4Wd	F-F	A	a 1'23"
4.	Mäkinen-Harjanne	Lancia Delta 4Wd	SF-SF	A	a 4'35"
5.	Eriksson-Parmander	Mitsubishi Lancer	S-S	A	a 5'41"
6.	Lindholm-Hantunen	Ford Escort Cosworth	SF-SF	A	a 7'43"
7.	Mikkola-Hertz	Toyota Celica 4Wd	SF-S	A	a 8'42"
8.	Lampi-Kuukkala	Mitsubishi Galant	SF-SF	A	a 9'27"
9.	Schwarz-Grist	Mitsubishi Galant	D-GB	A	a 10'15"
10.	Gronholm-Silander	Toyota Celica 4Wd	SF-SF	A	a 16'29"

COSI' IL MONDIALE PILOTI

	21/12-17/1 MONTECARLO	11-14/2 SVEZIA	2-7/3 PORTOGALLO	8-12/4 SAFARI	1-5/5 TOUR DE CORSE	29/5-3/6 ACROPOLI	14-18/7 ARGENTINA	4-8/8 NUOVA ZELANDA	25-29/8 1000 LAGHI	18-20/9 AUSTRALIA	10-14/10 SANREMO	1-4/11 CATALUNYA	21-25/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI	GARE DISPUTATE
1. Kankkunen	8	15	—	20	—	—	20	8	20					91	91	7
2. Auriol	20	—	—	—	15	—	12	12	12					71	71	7
3. Delecour	15	—	20	—	20	—	—	15	—					70	70	5
4. Biasion	12	—	15	—	4	20	15	—	—					66	66	6
5. McRae	—	12	4	—	8	—	—	20	—					44	44	6
6. Sainz	—	—	—	—	10	15	—	10	—					35	35	6
7. Eriksson	10	—	8	—	—	—	—	—	8					26	26	4
8. Mäkinen	—	10	—	—	—	6	—	—	10					26	26	3
9. Alen	—	—	10	15	—	—	—	—	—					25	25	3
10. Aghini	—	—	12	—	—	10	—	—	—					22	22	4

COSI' IL MONDIALE MARCHE

1. Toyota	20	20	—	20	17	—	20	14	20					131	131	8
2. Ford	17	—	20	—	20	20	17	17	—					111	111	7
3. Subaru	—	14	12	—	10	—	—	20	17					73	73	7
4. Lancia	—	—	14	—	12	17	12	12	—					67	67	6
5. Mitsubishi	12	11	10	—	—	14	—	—	10					57	57	7



AURIOL. Primo lo scorso anno, al 1000 Laghi '93 Auriol è giunto terzo dopo aver lottato con una Celica non perfettamente a punto **MITSUBISHI.** Notte fonda per Schwarz, solo nono alla fine. È andata un po' meglio a Eriksson, quinto, ma che fatica con le Lancer... **GRUPPO N.** Dalle sue parti non sbaglia un colpo. E Jarmo Kytölehto ha vinto bene tra le Produzione, concludendo 11. assoluto

tutto il rally speciale per speciale

- PS 1 Vaikola (km 8,46)**
1. Kankkunen in 4'47"; 2. Auriol a 1"; 3. Vatanen a 6"; 4. Makinen a 10"; 5. Eriksson a 11". Gr. N: Kytölehto a 22".
- PS 2 Lankamaa (km 15,00)**
1. Kankkunen in 7'18"; 2. Auriol, Vatanen a 3"; 4. Wilson a 10"; 5. Makinen a 11". 1. Gr. N: Kytölehto, Puhakka, Hellman a 35".
- PS 3 Kalliokoski (km 16,85)**
1. Vatanen in 7'58 (alla media di 126,903 kmh); 2. Auriol a 1"; 3. Kankkunen a 3"; 4. Makinen a 7"; 5. Wilson, Gronholm a 9". 1. Gr. N: Makkonen a 34.
- PS 4 Hannueka (km 12,31)**
1. Auriol in 7'02"; 2. Kankkunen a 1"; 3. Vatanen a 3"; 4. Eriksson, Makinen a 8". 1. Gr. N: Kytölehto a 26".
- PS 5 Myhinpää (km 15,28)**
1. Vatanen, Kankkunen a 7'18"; 3. Auriol a 8"; 4. Makinen, Gronholm a 11". 1. Gr. N: Makkonen a 27".
- PS 6 Jappila (km 17,70)**
1. Auriol in 8'27"; 2. Vatanen, Kankkunen a 3"; 4. Makinen a 11"; 5. Eriksson a 13". 1. Gr. N: Makkonen a 42".
- PS 7 Toikkala (km 9,53)**
1. Vatanen in 5'06"; 2. Auriol a 1"; 3. Kankkunen a 2"; 4. Wilson a 7"; 5. Makinen a 8". 1. Gr. N: Kytölehto a 23".
- PS 8 Kutemajarvi (km 6,67)**
1. Vatanen in 3'33"; 2. Auriol, Kankkunen a 2"; 4. Makinen a 5"; 5. Eriksson, Schwarz, Wilson a 8". 1. Gr. N: Kytölehto a 18".
- PS 9 Halttua (km 7,82)**
1. Kankkunen in 4'05"; 2. Auriol, Vatanen a 2"; 4. Makinen a 5"; 5. Schwarz a 6". 1. Gr. N: Hellman a 19".
- PS 10 Ruuhimäki (km 7,28)**
1. Auriol in 4'00"; 2. Vatanen, Kankkunen a 3"; 4. Eriksson a 7"; 5. Makinen, Schwarz a 8". 1. Gr. N: Puhakka a 21".
- PS 11 Laukaa (km 12,33)**
1. Kankkunen in 6'29"; 2. Auriol, Vatanen a 2"; 4. Wilson, Makinen a 8". 1. Gr. N: Hellman a 27".
- PS 12 Harju (km 2,57)**
1. Kankkunen in 1'52"; 2. Vatanen a 1"; 3. Auriol, Eriksson, Wilson a 2". 1. Gr. N: Kytölehto a 8".

- PS 13 Kuohu (km 7,74)**
1. Vatanen, Kankkunen in 3'53"; 3. Auriol a 1"; 4. Makinen a 4"; 5. Lindholm a 5". 1. Gr. N: Puhakka a 17".
- PS 14 Parkkola (km 22,48)**
1. Vatanen in 11'33"; 2. Auriol, Kankkunen a 3"; 4. Wilson a 19"; 5. Lindholm a 23". 1. Gr. N: Kytölehto a 57".
- PS 15 Ehlkki (km 17,00)**
1. Auriol, Vatanen, Kankkunen in 8'25"; 4. Lindholm a 16"; 5. Eriksson a 17". 1. Gr. N: Puhakka a 44".
- PS 16 Leustu (km 23,61)**
1. Vatanen in 12'13"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Auriol a 5"; 4. Makinen a 17"; 5. Lindholm a 25". 1. Gr. N: Hellman a 58".
- PS 17 Ouniopeh (km 30,54)**
1. Kankkunen in 15'05"; 2. Vatanen a 4"; 3. Makinen a 9"; 4. Auriol a 12"; 5. Eriksson a 19". 1. Gr. N: Puhakka a 57".
- PS 18 Vastila (km 17,17)**
1. Kankkunen, Vatanen, Auriol in 8'30"; 4. Makinen a 4"; 5. Eriksson a 6". 1. Gr. N: Puhakka a 27".

- PS 19 Koivulahti (km 9,62)**
1. Kankkunen, Vatanen in 4'53"; 3. Auriol, Makinen a 3"; 5. Lindholm a 5". 1. Gr. N: Puhakka a 18".
- PS 20 Uskila (km 22,48)**
1. Auriol in 10'58"; 2. Kankkunen a 3"; 3. Vatanen a 6"; 4. Makinen a 11"; 5. Eriksson a 13". 1. Gr. N: Puhakka a 42".
- PS 21 Savo (km 8,64)**
1. Vatanen in 4'39"; 2. Auriol a 1"; 3. Kankkunen, Eriksson a 2"; 5. Makinen, Gronholm a 4". 1. Gr. N: Puhakka a 13".
- PS 22 Tampere (km 2,60)**
1. Auriol in 1'54"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Eriksson, Schwarz a 3"; 5. Vatanen a 4". 1. Gr. N: Puhakka, Ahvenlammi a 10".
- PS 23 Siltama (km 14,70)**
1. Kankkunen, Auriol in 7'38"; 3. Vatanen a 4"; 4. Makinen a 7"; 5. Eriksson a 11". 1. Gr. N: Puhakka a 27".
- PS 24 Pajjala (km 23,29)**
1. Vatanen in 12'37"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Auriol a 10"; 4. Makinen a 14"; 5. Mikkola a 20". 1. Gr. N: Hellman a 1'03".

- PS 25 Hassi (km 36,27)**
1. Vatanen in 19'23"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Makinen a 11"; 4. Eriksson a 19"; 5. Auriol a 21". 1. Gr. N: Puhakka, Hellman a 1'17".
- PS 26 Vaheri (km 20,94)**
1. Vatanen in 10'38"; 2. Auriol a 10"; 3. Kankkunen a 17"; 4. Makinen a 19"; 5. Mikkola a 21". 1. Gr. N: Hellman a 48".
- PS 27 Sahloinen (km 12,32)**
1. Kankkunen in 6'38"; 2. Vatanen a 5"; 3. Auriol a 8"; 4. Makinen a 14"; 5. Lindholm, Schwarz, Lampi a 16". 1. Gr. N: Kytölehto a 30".
- PS 28 Surkes (km 21,30)**
1. Kankkunen in 11'17"; 2. Vatanen a 15"; 3. Eriksson a 17"; 4. Makinen a 23"; 5. Auriol a 26". 1. Gr. N: Kytölehto a 1'06".
- PS 29 Solmahju (km 8,41)**
1. Kankkunen in 4'25"; 2. Vatanen a 1"; 3. Kankkunen a 2"; 4. Eriksson a 7"; 5. Lampi a 8". 1. Gr. N: Kytölehto, Hellman a 21".
- PS 30 Mutanen (km 13,33)**
1. Kankkunen in 6'46"; 2. Vatanen a 3"; 3. Eriksson a 5"; 4. Mikkola a 13"; 5. Auriol a 15". 1. Gr. N: Puhakka a 30".
- PS 31 Toppospohja (km 7,04)**
1. Kankkunen in 4'04"; 2. Eriksson a 4"; 3. Makinen, Lindholm, Lampi a 8". 1. Gr. N: Hellman, Puhakka a 16".
- PS 32 Lempää (km 28,40)**
1. Kankkunen in 14'14"; 2. Vatanen a 10"; 3. Makinen a 11"; 4. Eriksson a 12"; 5. Auriol a 18". 1. Gr. N: Puhakka a 47".
- PS 33 Ylemmäinen (km 11,61)**
1. Makinen in 6'33"; 2. Vatanen a 2"; 3. Kankkunen, Eriksson a 4"; 5. Auriol, Mikkola a 8". 1. Gr. N: Puhakka a 18".
- PS 34 Mynnila (km 8,36)**
1. Vatanen, Eriksson in 4'18"; 3. Auriol, Makinen a 1"; 5. Kankkunen, Gronholm a 3". 1. Gr. N: Puhakka a 12".
- PS 35 Vartiama (km 8,20)**
1. Makinen in 4'26"; 2. Gronholm a 1"; 3. Lindholm, Schwarz a 2"; 5. Kankkunen, Auriol, Eriksson a 3". 1. Gr. N: Puhakka a 9".



C.O.

Cambio manuale in speciale per la Impreza

Il cambio semiautomatico realizzato dalla Prodrive e montato sulla Subaru Impreza non è stato utilizzato da Vatanen nelle prove speciali: il pilota finlandese ha preferito non rischiare, disinserendo il sistema e scegliendo quindi il tradizionale meccanismo manuale. Nei trasferimenti, invece, l'automatismo, che permette di cambiare marcia premendo i bottoni posti sulle razze del volante, è stato impiegato.

■ **ALTERNANZA.** Il meccanismo della alternanza, o rotazione, previsto per le gare del mondiale a partire dal '94 potrebbe essere rivisto nel '96, quando sarà il turno dei rally di Montecarlo e del Portogallo a restare fuori per un anno dalla validità Marche e Piloti. Difficile credere che il potente Ac Monaco e l'influente Cesar Torres, organizzatore della corsa portoghese e prossimo dirigente nella nuova Fia, accettino la momentanea esclusione.

■ **ITALIANI.** Dei tre equipaggi italiani al via, solo quello formato da Roberto Ghiringhelli e da Giovanni Guglielmi, in gara con una Peugeot 309 Gruppo N, ha portato a termine l'avventura classificandosi al 44esimo posto assoluto, quinto di classe.

■ **GIRAUDET.** «Mi auguro solamente che sappia ciò che sta facendo», è stato il commento di Denis Giraudet, coequipier di Kankkunen al 1000 Laghi, dopo le prime prove speciali. Il navigatore francese, alla sua terza esperienza in un rally sterrato, è rimasto sconcertato di fronte alle manovre eseguite dal suo pilota. E ha aggiunto: «È incredibile la compostezza e la naturalezza del suo pilotaggio a velocità tanto elevate». In alcuni punti, le vetture «top» hanno raggiunto punte di 220 kmh, su strade fiancheggiate da pini e betulle.

■ **MITSUBISHI.** I due piloti della Mitsubishi, Eriksson e Schwarz, si sono sprecati in dichiarazioni diplomatiche. Entrambi si sono praticamente addossati le colpe delle poco brillanti prestazioni delle Lancer che, a loro dire, funzionavano bene...

■ **PIIRONEN.** Pur costretto su una sedia a rotelle, Juha Piironen ha voluto seguire il 1000 Laghi. Le condizioni dello sfortunato coequipier finlandese, colpito da una emorragia cerebrale durante le ricognizioni in Argentina, sono in netto miglioramento. «Spero di poter tornare a correre entro la fine dell'anno prossimo. Il braccio sinistro sta recuperando lentamente le funzioni, ma questa parte del corpo non serve per scrivere le note», ha detto Piironen che ha avuto una battuta per tutti. La degenza in ospedale gli ha fatto perdere una quindicina di chilogrammi di peso.

■ **ALEN.** Sembra probabile che Markku Alen possa disputare il rally di Australia con la seconda Subaru Legacy della Prodrive.

Hannu Mikkola e Ove Andersson sorridono. A 51 anni il pilota finlandese ha colto un pregevole settimo posto con la Toyota dotata di traction control. E gli spettatori osservano interessati...



foto:grafichePHOTO4

«TRACTION CONTROL» SULLA CELICA

Toyota in... trazione

La corsa agli armamenti più costosi che la tecnologia applicata alle competizioni automobilistiche può oggi offrire parte dai boschi della Finlandia, segnando quindi l'inizio dell'era dell'elettronica sofisticata nei rally. Al 1000 Laghi ha debuttato la Subaru Impreza dotata di cambio semiautomatico e di differenziali a controllo computerizzato; tuttavia, la novità tecnica più interessante per lo sviluppo che potrà avere l'ha portata la Toyota montando per la prima volta il sistema di «traction control» (controllo della trazione) sulla Celica affidata a Hannu Mikkola. Il meccanismo elettronico realizzato dal pool di ingegneri di Toyota Motorsport sfrutta lo stesso principio di funzionamento già applicato in Formula 1: agendo sull'alimentazione del motore e interrompendola quando gli impulsi lo «comandano», il «traction control» gestisce la potenza a seconda dello slittamento delle ruote motrici. Il

meccanismo elettronico «made by Toyota» è ancora sperimentale e non sarà utilizzato nelle prossime gare. Le difficoltà maggiori nella sua messa a punto derivano dal minore frazionamento dei propulsori impiegati nei rally (generalmente 4 cilindri anziché 8, 10 o 12 come in Formula 1) e soprattutto dal dover «calibrare» l'intero apparato su 4 ruote motrici invece che su 2 solamente, come avviene per le monoposto. Nella prima tappa del 1000 Laghi, la Celica di Mikkola ha avuto parecchi problemi al motore, dovuti molto probabilmente al «traction control». Intanto, nella stessa direzione della Toyota stanno lavorando anche alla Mitsubishi e alla Prodrive-Subaru, pur con tempi più lunghi per quanto riguarda l'applicazione in corsa. Tuttavia, per i tecnici della Prodrive, che in campo rallyistico oggi sono i più impegnati nella sfida dell'elettronica, il «traction control» non rappresenta una priorità.



CLAMOROSA GAFFE

Max Mosley confonde le regole

Per il presidente della Fisa Max Mosley l'argomento rally continua a essere un campo minato. Nella conferenza stampa tenuta prima del 1000 Laghi, a Jyväskylä, l'avvocato inglese è incappato in un clamoroso errore di percorso confondendo il regolamento della rotazione delle prove del mondiale, già previsto dal '94. «Nell'anno in cui non avranno validità per il campionato del mondo — ha illustrato Mosley — i rally esclusi lo saranno invece per la Coppa Fia 2 litri. Dunque, a essi potranno partecipare unicamente le vetture Gruppo A a 2 ruote motrici e con motore 2 litri». Imbarazzo in sala: la norma è stata modificata? Mosley si consulta con Lampinen, direttore di corsa del 1000 Laghi, quindi si scusa dicendo «Dimenticate quanto ho appena affermato». Il regolamento stabilisce infatti che nell'anno di esclusione dal mondiale le gare sono valide per la Coppa Fia ma aperte a tutti i Gruppi ammessi dalla Fisa, come un qualsiasi altro rally.

MITSUBISHI CERCA «AGO» E SAINZ...

Obiettivo Subaru

È ancora Carlos Sainz a tirare le fila del mercato piloti. Le ultime indiscrezioni sulle mosse dello spagnolo lo danno sempre più vicino alla Prodrive-Subaru, pur restando sempre valida l'opzione Ford. David Richards, team manager della squadra, non ha smentito, né confermato le trattative con Sainz, limitandosi invece a illustrare l'attuale situazione del suo parco-conduttori. «Con Colin McRae — ha detto l'abile patron della Prodrive — abbiamo un accordo che comprende anche la stagione '94, mentre il contratto con Vatanen scade alla fine di quest'anno e non è stato ancora rinnovato. Aghini? Non ho mai nascosto che l'italiano è un elemento indubbiamente interessante, velocissimo nelle gare di asfalto». Intanto, al 1000 Laghi girava la voce di un interessamento della Mitsubishi nei confronti di Andrea Aghini: un anno fa esatto, il team anglo-nipponico aveva contattato il toscano.

Sicuro di sé, molto determinato, aggressivo quanto basta, ma anche dotato di buone capacità tattiche in gara e di collaudatore Patrick Crinelli è l'erede di Barrichello e Lamy nel team più blasonato di Formula Opel. Oggi è il leader in campionato e punta al titolo. I suoi programmi futuri già parlano anche di F. 3000...

MARCO RAGAZZONI ■



ORSI

Nome	Patrick
Cognome	Crinelli
Nato il	5 agosto 1971
Dove	Roma
Segno	Leone
Altezza	1,75 m
Peso	64 kg
Famiglia	celibe, fidanzato con Simona
Hobby	calcetto e sport acquatici
Curriculum	Ha iniziato a correre in kart nel novembre dell'87 e nell'88 è già divenuto vicecampione europeo 100 int. A. Nell'89 ha vinto il titolo italiano a squadre 100 int. e nel '90 ancora quello italiano 100 int. aggiungendovi anche 2 successi nella 100 int. A. Per motivi di studio nel '91 ha rallentato l'impegno sportivo ma è comunque riuscito a piazzarsi 2. nel campionato italiano 100 int. Nel '92 è passato alla Formula Opel giungendo 11. a fine stagione. Ora è in testa al campionato con 152 punti.

PHOTO4



Piccolo Draco

Erede di Barrichello o di Lamy? Chi è il Patrick Crinelli che corre quest'anno per la Draco Racing, il team con il quale in Formula Opel vinsero il titolo le due giovani e promettenti rivelazioni dell'automobilismo di oggi?

«Per carità, non scherziamo; per ora penso solo a vincere il titolo, poi vedremo. Però devo dire che, grazie alla concomitanza di alcune gare con quelle di F.1 e F.3000, Barrichello e Lamy ho avuto occasione di conoscerli davvero: due piloti simpaticissimi, con i quali ho parlato a lungo. Ma soprattutto sono entrato in contatto con alcuni team di F.3000, come il Vortex e il Barone Rampante...»

È forse una conferma dell'intenzione di voler saltare subito in F.3000, senza passare per la F.3?

«È possibile, grazie anche all'appoggio di Euro Batteries, Euroiset, Sincos e Hawker. Ma ripeto: ora penso al titolo!»

Come va questo campionato? Sembra più duro di quanto si potesse immaginare ad inizio stagione...

«Direi di sì; lo paragonerei a quelli che furono vinti appunto da Lamy, Barrichello e Hakkinen. Non che me lo aspettassi più facile, ma sicuramente meno... complicato. Prima di tutto mi sono dovuto fermare per ben tre volte per problemi alla centralina elettronica dell'iniezione, con la quale quest'anno hanno avuto problemi in molti. Poi mi hanno tolto la vittoria di Spa per una ingiusta penalizzazione e solo qualche settimana fa si sono accorti dell'errore, ridandomi così i miei 20 punti: intanto, però, qualche momento di delusione e demoralizzazione l'ho provato. Infine, ma non ultimi, ovviamente, gli avversari. Pensavo di do-

ver lottare sempre contro Magnussen e invece mi ritrovo a sorpresa un Radermecker che non credevo potesse essere così competitivo. Magnussen è infatti rimasto coinvolto in qualche incidente, mentre Radermecker, non so nemmeno io come abbia fatto, è andato sempre a punti: incredibile, mai neppure un problema alla centralina!»

Problemi a parte, quale è il paragone in pista fra Radermecker, Magnussen e... Crinelli?



ORSI

«Radermecker ha una vettura che va molto bene e che gli permette di correre senza mai prendere eccessivi rischi. Riesce a sfruttare questa situazione con una tattica di gara costante, fin troppo regolare, che lo salva dagli errori. Umanamente parlando, invece, lo stimo poco: è stato lui che a Spa ha insistito per farmi penalizzare, alterando la realtà dei fatti. Nel confronto fra noi, ritengo di avere un po' più di esperienza, furbizia e determinazione, soprattutto nelle fasi iniziali di gara, quando c'è bagarre, e nei sorpassi. Magnussen, invece, forse perché proveniamo entrambi dal mondo del kart professionistico, lo vedo più simile a me: è molto aggressivo e ha uno stile di guida e un controllo di vettura che mi piacciono. Non

dimentichiamoci però di Hauser: anche lui è molto bravo».

David Sears, team manager fra i più blasonati della Formula Opel, dice che Crinelli è anche un sensibile, più emotivo di altri, e un bravo collaudatore...

«Lui certamente mi conosce bene: lo scorso anno ero nel suo team. In quanto ad emotività, però, sono cambiato: sono più tranquillo e rilassato. Le qualità di collaudatore invece me le ha svi-

luppate lui: mi dava una vettura in disordine e mi spronava a capire su cosa e come lavorare».

La Draco, che è il top team della Formula Opel, cos'ha invece insegnato quest'anno a Crinelli?

«Direi che tutto parte da Morini, il titolare. Sa stabilire con i suoi piloti un'intesa eccezionale, grazie anche ai numerosi test prima dell'inizio della stagione. Mi ha insegnato a comunicare tutte le sensazioni di guida ed è velocissimo nel capirle e nel trovare la soluzione: il nostro vantaggio, così, è nel riuscire a trovare la giusta messa a punto prima degli altri e poterci concentrare meglio sulle prove di qualificazione e la tattica di gara».

Programmi europei per «Susy» e Cappellari

Dopo la strepitosa gara di Montecampione, «Susy» attuale leader indiscusso del Gruppo N, sta già pensando ai programmi '94. E sono programmi in grande se è vero che Repetto starebbe già lavorando su una Escort Cosworth da impiegare nella serie europea. Ma i programmi continentali pare stiano prendendo campo anche con altri piloti. Primo fra tutti Luca Cappellari. Infatti, anche se in questo momento è doppiamente deluso; in primo luogo dal brutto capottamento di Monte Campione in secondo dalla perdita della vetta della classifica provvisoria del tricolore del Gruppo A, Cappellari starebbe già all'opera, insieme a Nocentini, per allestire una Hf «super-bomba» da impiegare nel Cem '94. La squadra Csaï-Ancaï il prossimo anno si andrebbe quindi ampliando con due «calibri da novanta» con serie possibilità di riportare il titolo continentale in Italia.

■ **CHE COPPIA.** Il siciliano Baldassarre Alastra e il vicentino Lorenzo Filippi sono tra i migliori slalomisti sulle piccole Cinquecento. Ma anche nel Civm non scherzano e lo hanno dimostrato ampiamente. Alastra alla Rieti-Terminillo a Filippi proprio a Montecampione. Entrambi in queste due gare sono giunti terzi assoluti naturalmente tra le Cinquecento. I programmi del siciliano prevedono ora la partecipazione alla gara sud del campionato Italiano della montagna. Per Filippi invece appuntamento il prossimo 12 settembre a Padavene.

■ **SANETTI.** Belle e molto ammirate le due sport Sannetti-Honda Cn 1600 cc al via a Monte Campione. Una di queste con Luca Sanetti, figlio del costruttore veronese, hanno ottenuto un ottimo ed incoraggiante 10. assoluto. Ma tra i programmi di questi Prototipi c'è anche quello di un loro impiego massiccio negli slalom.

■ **COLÒ.** Terminerà dopo la gara della Lima-Abetone l'impegno nel Civm di Claudia Colò. La ragazza toscana, ormai sicura campionessa italiana della montagna, ha deciso di terminare dopo la gara di casa la sua attività agonistica '93. Al suo attivo buoni risultati di classe tutti conseguiti al volante di una Ford Sierra Cosworth.

fotografie BIONDO



A fianco, Nesti è imbattibile. A Monte Campione ha conquistato il suo sesto alloro consecutivo in salita. Eccezionale è stato anche «Susy», sotto 1. di Gr. N e 4. assoluto Regosa, sopra, terzo con la Bogani Per Giudici, in basso, ...gara finita



SALITA □ NESTI A MONTE CAMPIONE

Ma Danti fa... faville

MONTE CAMPIONE — Mauro Nesti su Lucchini Bmw ha collezionato la sesta vittoria consecutiva nel campionato italiano della velocità in salita, aggiudicandosi la nona edizione della Cronoscalata, Pian Camuno-Monte Campione, organizzata dalla scuderia Team 1000 Miglia. Il campione toscano in gara ha peggiorato il tempo fatto registrare in prova (6'03"03 contro 5'59"83), perchè, nel tentativo di apportare una modifica alla sua vettura, che aveva difficoltà nei tornanti, l'ha resa peggiore in altri particolari. In questo modo Fabio Danti, su Lucchini Alfa Romeo, gli è arrivato immediatamente a ridosso staccato di soli 4"53, avendo migliorato notevolmente il risultato delle prove (6'07"56 contro 6'13"79). A detta di tutti gli esperti un simile divario costituisce per il giovane pilota una sorta di vittoria morale, perchè noto-

riamente il suo propulsore Alfa Romeo rende qualcosa come 80 cv a quello Bmw del «Grande Vecchio», come viene affettuosamente chiamato Nesti. Il terzo posto è stato appannaggio di Giulio Regosa su Bogani Alfa Romeo. La prestazione di quest'ultimo per sua stessa ammissione è stata condizionata da un brutto testacoda, ma molto sportivamente il pilota ha ammesso che non avrebbe potuto comunque insidiare la seconda piazza di Danti. Tuttavia, considerando che Regosa era all'esordio su una vettura regola-

ta secondo i nuovi dettami e soprattutto presa a noleggio con tutte le conseguenze del caso, simile risultato deve essere interpretato positivamente. Al quarto posto e primo di Gruppo N, si è piazzato «Susy» su Ford Escort Cosworth. Più che la posizione in classifica a destare stupore è stato il tempo fatto registrare, tanto che è circolata la voce che qualcuno avrebbe sporto reclamo, facendo sottoporre la vettura del pilota Trentino a verifiche accurate. Alla fine, però, né Santus né Botti sono arrivati al traguardo e il se-

TOMAZZONI



condo classificato è stato Emilio Agostoni, impegnato solo occasionalmente nelle salite, perciò nessuno aveva particolari interessi per far esaminare la macchina di «Susy» dai commissari. Questo interesse, invece, lo aveva Francesco Abate, arrivato secondo della Classe A 2000 con la sua Peugeot 309 Gti dietro Franz Tschager su Volkswagen Golf Gti. In effetti quest'ultima è stata trovata non conforme ai regolamenti e il concorrente altoatesino è stato squalificato. La vittoria Gruppo A, comunque, è andata a Ennio Bisinelli, che così diventa il nuovo leader della classifica di Gruppo A, Luigino Odorozzi, Maurizio Jacoangeli e Miro Barbieri. Il compito di questi piloti è stato facilitato dall'uscita di strada di Luca Cappellari, che con la sua Lancia Delta Integrale Hf in prova si era anche avvicinato al tempo di «Susy», a conferma che le quattro ruote motrici erano favorite sul difficile e tortuoso tracciato. Roberto Bonomelli si è aggiudicato il successo davanti a Sergio Vielmi nel Trofeo Fiat Cinquecento che si è portato al secondo posto della graduatoria provvisoria di campionato.

Francesco Spampinato



VELOCITÀ IN SALITA

Monte Campione (Bs), 22 agosto 1993

9. Piancamuno Monte Campione

gara valida per il campionato Italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 6'03"03; 2. Danti (Lucchini-Alfa Romeo) a 4"53; 3. Regosa (Bogani-Alfa Romeo) a 12"11; 4. «Susy» (Ford Escort Cosworth) a 26"90; 5. Bisinelli (Bmw M3) a 31"25; 6. Roasio (Osella Pa16) a 31"33; 7. Scola (Prc-Alfa Romeo) a 32"52; 8. Odorizzi (Bmw M3) a 36"51; 9. Iacocangeli (Bmw M3) a 40"87; 10. Sanetti (Sanetti-Honda) a 48"53.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Bonomelli in 8'30"82; 2. Vielmi a 2"48; 3. Filippi a 5"11; 4. Bongiovanni a 6"50; 5. De Giacomi a 9"25; 6. Riccitelli a 11"04"; 7. Bacci a 12"17; 8. Barillaro a 13"40; 9. Guidetti a 14"70; 10. De Carolis a 14"99; 11. Cavalcanti a 15"32; 12. Maria Fracassi a 16"34; 13. Raffaella Bravo a 22"44; 14. Scanavino a 23"85; 15. Schiavone a 24"3; 16. Borgna a 26"88; 17. Cingolani a 33"34; 18. Citeroni a 39"94; 19. Giudici a 43"43; 20. Fegoglio a 51"34; 21. De Biasi a 55"79.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Sanin (Citroën Ax) in 7'39"69; 2. Gheza a 3"84; 3. Fattorini a 7"84; 4. Brunner a 7"96; 5. Russo a 9"03; 6. Geier a 10"43; 7. Squillace a 10"98; 8. Tosini a 12"12; 9. Ottelli a 14"52; 10. Capucci a 19"45; 11. Strazzeri a 19"75; 12. Valente a 24"76; 13. Cerutti a 36"78; 14. Balada a 37"55; 15. Vincenzi a 37"70; 16. Burlotti a 42"34; 17. Santoro a 54"99 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Lambertenghi (Peugeot 106 Xsi) in 7'48"69.

Classe 1600: 1. Pichler in 7'38"48; 2. Merli a 8"83; 3. Armeni a 8"99; 4. Galdaldi (Opel Corsa Gsi) a 2"24; 5. Belometti a 32"48; 6. Venturini a 40"21; 7. Franzoni a 41"48; 8. Guizzetti a 1'20"91 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Biciato (Opel Astra Gsi) in 7'18"45; 2. «Alter» a 12"32; 3. Pfeifer (Opel Kadett Gsi) a 13"10; 4. Manterni (Opel Kadett Gsi) a 13"23; 5. Reifer (Opel Kadett Gsi) a 13"26; 6. Bedin (Fiat Ritmo 130) a 26"32; 7. Gregorini a 27"19; 8. «Emy» a 41"27; 9. Guarisco a 43"67; 10. «Margi» (Opel Kadett Gsi) a 44"29; 11. Contini a 45"92; 12. Sposetti (Fiat Ritmo 130) a 49"40 (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti).

Classe 2500: 1. Schweigkofler in 7'09"23; 2. Giobbi (Bmw M3) a 1"56; 3. «Eva» a 10"45; 4. Bez a 14"40; 5. Marfei (Bmw M3) a 17"87; 6. Castellanelli a 19"38; 7. Piano a 24"13; 8. Baita a 31"60; 9. Facchetti a 41"19; 10. Bagnara (Fiat Uno Turbo) a 41"62; 11. Ferrari a 49"55; 12. Messetti a 1'00"70 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. «Susy» in 6'29"93; 2. Agostoni a 22"03; 3. Tscholl a 31"51; 4. Faggioli a 32"28; 5. Tosini a 33"08; 6. Ravelli (Ford Sierra Cosworth) a 43"57; 7. «Principino» (Ford Sierra Cosworth) a 50"83; 8. Cetrone (Ford Sierra Cosworth) a 53"83; 9. Claudia Colò (Ford Sierra Cosworth) a 1'03"47 (tutti gli altri su Ford Super Escort).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Ferraiuolo in 7'28"50; 2. Pieraccini a 0"37; 3. Esposito a 4"01; 4. Fogliani a 5"00; 5. Togn (Suzuki Swift) a 12"56; 6. Gozzer a 14"12; 7. D'Alpaos a 25"50; 8. Schiavone a 34"76; 9. Pedrotti a 36"42; 10. Bal Bò a

57"70 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Rocco in 7'45"75; 2. Tomasi a 3"12; 3. Rissone a 3"86; 4. Tosini a 50"26 (tutti su Fiat Uno 70).

Classe 1600: 1. Canneori in 7'07"93; 2. Finiguerra (Toyota Corolla) a 13"36; 3. Broglio a 13"85; 4. Faustini a 16"64; 5. Gilli a 18"94; 6. Costa a 35"20; 7. «Darioesopo» a 56"75 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Abate (Peugeot 309 Gti 16V) in 7'06"87; 2. Poponi (Volkswagen Golf Gti) in 7'11"83; 3. Inverardi (Fiat Ritmo 130) in 7'23"38; 4. Bonaventuri (Opel Kadett Gsi) in 7'47"17; 5. Marchina (Fiat Ritmo 130) in 8'16"72.

Classe 2500: 1. Bisinelli in 6'34"28; 2. Odorizzi a 5"26; 3. Jacoangeli a 9"62; 4. Baribieri a 20"09; 5. Negrente a 34"21; 6. Pisoni a 45"29; 7. Camanini (Renault 5 Gt Turbo) a 49"21; 8. Butturini a 51"72; 9. Battistel (Fiat Uno Turbo) a 1'17"84; 10. Salini (Fiat Uno Turbo) 1'27"80 (tutti gli altri su Bmw M3).

Classe oltre 2500: 1. Candoni (Lancia Delta Integrale) in 7'13"02; 2. Galli (Ford Sierra Cosworth) a 1"31; 3. Bonetti (Alfa Romeo Turbo 75) a 19"67.

PROTOTIPI

Superturismo: 1. «Kabibo» (Alfa Romeo 155 Gta) in 6'58"21; 2. Crotti (Renault 5 Turbo) a 28"50.

Classe 1600: 1. Sanetti (Sanetti-Honda) in 6'51"56; 2. Moreschi (Iraa) a 0"34.

Classe 3000: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 6'03"03; 2. Danti (Lucchini-Alfa Romeo) a 4"53; 3. Regosa (Bogani-Alfa Romeo) a 12"11; 4. Roasio (Osella Pa16) 31"53; 5. Scola (Prc-Alfa Romeo) a 32"52; 6. Santini (Symbol) a 1'21"21; 7. Licheri (Symbol) a 1'50"72.

Lit. 39.900

INCREDBILE!

GRAN PESO, NEGLI INCIDENTI DI QUESTO FILMATO È IL FATTO CHE LA MAGGIOR PARTE DEI RALLY NORDICI SI SVOLGONO A PERCORSO SEGRETO, CON CONSIDEREBILE AUMENTO DELLE DIFFICOLTÀ PER I PILOTI.

HARD CRASH

Dagli incidenti più spettacolari del panorama rallystico italiano, ci spostiamo, con questa nuova produzione, nel nord Europa per curiosare su come "BOTTANO" i rallysti nordici!

SOLO RALLY

a sole Lit. 19.900*

SOLO RALLY

Rally di New Zealand
Rally del Westland
Rally del Giappone
Rally della Loro

SOLO RALLY

Rally di Tunisia
Rally dei Faraoni

GRAN NOVITÀ!

Lit. 29.900*

'93

Per i fans del "FUORI STRADA"

IL "GIORNALE" IN VIDEOCASSETTA: dal Mondiale ai Coppa Italia, le informazioni e le immagini al servizio della tua passione.

Al fine di evitare spiacevoli errori, ti preghiamo di compilare questa cedola in stampatello. Grazie

Cognome e Nome _____

via e numero _____

Città o Località _____

Provincia _____ c.a.p. _____ tel.: _____

Si desidera ricevere subito le seguenti videocassette:

SOLO RAID vol.1 a Lit. 29.900* HARD CRASH vol.1 a Lit. 39.900*

SOLO CAMERA CAR vol.1 a Lit. 29.900*

SOLORALLY a Lit. 19.900* del mese di: _____

(*) - Contributo spese di spedizione

CEDELA VALIDA ANCHE IN FOTOCOPIA

In questo primo volume:
Rally di Tunisia e Rally dei Faraoni.

ATTENZIONE CONTINUA IL SUCCESSO DI "SOLO CAMERA CAR"

A SOLE Lit. 29.900 120 MINUTI A FIANCO DEI MIGLIORI PILOTI Puoi ordinarla con questo coupon!

Il maresciallo «naviga» l'apripista

Una passione irrefrenabile, unita ad una non indifferente disponibilità finanziaria sono gli elementi su cui si fonda la collezione di auto da rally di Riccardo Pellizzato. Nel '92 era alla guida di una Fiat 131 Abarth già appartenuta a Michele Mouton; quest'anno il presidente del comitato organizzatore ha fatto da apripista con una Lancia Delta S4 ancora verniciata nei colori originali Totip, a suo tempo portata in gara da Dario Cerrato. Al suo fianco, fino al riordino, c'era uno sportivissimo maresciallo Berto, comandante la caserma Carabinieri di Noale. Pare abbia ceduto il sedolo solo per la temperatura veramente... infernale dell'abitacolo e non per paura.

■ VOLONTARIATO. Quest'anno il Comitato Organizzatore del Rally Città di Scorzè ha deciso di ampliare il numero dei collaboratori contando sul volontariato di ciascun nucleo familiare. Il risultato c'è stato: buona organizzazione e grande impegno di mogli e figli!

■ PROMESSA MANTENUTA. Primo nel Trofeo Opel, Stefano Ciresola vuol mantenere il primato e lo farà negli appuntamenti in Valcamonica e al Rally delle Poldie. Ciresola corre da quasi 10 anni e da allora aveva sempre promesso a tre suoi sponsor fedeli che un giorno o l'altro ce l'avrebbe fatta a vincere un assoluto: Abm Meccanica, Pochelo Motor Oil e Imperiale sono stati accontentati.

■ GARFAGNANA. In Garfagnana per il rallysprint c'erano addirittura due apripista d'eccezione: Paola De Martini e Paolo Andreucci. La ragazza elbana, ex campionessa femminile europea e mondiale impegnata quest'anno nel Trofeo Tradizione Terra, era alla guida di una Ford Sierra Cosworth. Paolo Andreucci, prima guida della Peugeot Italia, invece aveva per l'occasione una 106 Xsi versione stradale.

■ CINEMA. Festa da rally a Villa Conestabile, quartiere generale del Rally di Scorzè. Nel verde del parco che circonda la villa è stato proiettato un filmato che racchiude più di un decennio di storia rallyistica. Felicissimi i giovani piloti e appassionati che di alcune epiche imprese non avevano mai sentito parlare.

Iaria, sopra, non ha avuto avversari nella salita di Luzzi. Fermi Ritacca e Carlo Scola, il pilota reggiano ha inflitto 12" a Pecora, in basso, che con la Symbol ha ottenuto il secondo posto. Nel rallysprint della Garfagnana, Corvi, sotto a destra, si è nuovamente imposto dopo il successo del marzo scorso nella gara di Punta Ala. Il pilota spezzino ha vinto cinque prove sulle sei in programma



GALLA'

SALITA □ A LUZZI FERMI RITACCA E CARLO SCOLA

Per Iaria la gara diventa un monologo

LUZZI — Assolo del reggiano Antonino Iaria della Catania Corse nella 7. edizione della Luzzi-Sambucina, gara valida per la coppa Csaì 2. zona. Il caldo torrido che ha messo a dura prova uomini e mezzi non ha certo tenuto lontani i numerosi spettatori. Tornando alla gara: c'è da dire che certamente non sono mancati i colpi di scena, ad iniziare dalle prove, dove Ritacca si fermava sia nella prima salita che nella seconda per noie all'alimentazione e per la rottura di un semiasse. Mentre il giorno della gara a dare inizio ai colpi di scena era il siciliano Caristi che, con una Peugeot 205 Rallye usciva di strada. A parte una buona dose di spavento e qualche lieve ammacatura tutto si risolveva nel migliore dei modi. Successivamente è stata la volta di Surace che usciva senza danni ma con la vettura malconca. Nel Gruppo N vittoria del siciliano Bonaccorsi su Ford Escort Cosworth, seguito da Misasi anche lui su Ford Sierra Cosworth che per la troppa foga incappava in uno spettacolare testa coda che gli faceva perdere diversi secondi. Nella classe 2500 del Gr.N vittoria assegnata dai commissari tre mesi dopo lunghe verifiche, a Greta. Fuori classifica sono finiti: Donato e D'An-

drea. Nella classe 2000 vittorie di Chiodi seguito alla ruota da Priolo; nella classe 1300 si è imposto Vaccaro. Nel Gruppo A classe 1400 vittoria a tavolino per Barilla. Nella classe 1300 continua il dominio di Laudato, mentre nella classe 1600 Rizzo reclama Crucitti che viene trovato non conforme per quanto riguarda il collettore di scarico. Nel Gruppo delle vetture Sport, dopo l'uscita di scena del portacolori della Cosenza Corse, Antonio Ritacca e del cugino Carlo Scola, fermo anche lui per la rottura di un semiasse, trionfa di Iaria della Catania Corse. Nel Gruppo dei prototipo nazionale, classe 2500, continua a mietere successi Rizzo su Lucchini. Magistrale invece la gara di Franco Pecora secondo assoluto, seguito da Silvio Re-

Gaetano Tropea

GALLA'



VELOCITÀ IN SALITA

Luzzi (Cs), 22 agosto 1993

7. Luzzi-Sambucina

gara valida per la Coppa Csaì 2. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Iaria (Osella Pa9) 3'44"17; 2. Pecora (Symbol) 3'56"08; 3. Reda (Lucchini) 4'02"73; 4. D. Scola (Osella Pa 9) 4'04"92; 5. Giardina (Gisa) 4'09"58; 6. Rizzo (Lucchini Sp) 4'20"54; 7. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) 4'24"21; 8. Lepore (Lucchini) 4'28"58; 9. Crucitti (Alfa 33) 4'28"90; 10. Corallo (Osella Pa9) 4'29"41.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Vaccaro 4'45"32; 2. Dolce 4'46"77; 3. Rotella 4'37"13; 4. Paletta 4'52"73; 5. Morabito 4'55"33; 6. Magdalone 4'56"96; 7. Capobianco 4'59"64; 8. Scordo 5'00"37; 9. Battaglia 5'06"17 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Continolo (Fiat Uno) 5'41"35.

Classe 1600: 1. Crisaldi 4'58"68; 2. Marino 5'12"41 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Chiodi 4'43"90; 2. Priolo 4'44"93 (tutti su Peugeot 309 Gti).
Classe 2500: 1. Greta 4'35"80; 2. Eusebio 4'41"40; 3. Carpino 4'41"64; 4. D'antuono 4'50"82; 5. Fabiola 4'55"54; 6. Arcidiacono 4'58"04 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) 4'24"21; 2. Misasi (Ford Sierra Cosworth) 4'29"71.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Laudato 4'37"73; 2. Lombardo 4'38"68; 3. Serpa 4'42"09; 4. Telesca 4'49"92 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Barilla 4'56"50; 2. Bilardi 5'03"83; 3. Gerbino 3'11"40 (tutti su Fiat Uno).

Classe 2000: 1. Mucci (Fiat Ritmo 130) 4'36"85; 2. Lipari (Fiat Ritmo 130) 4'38"82; 3. Patrinicola (Peugeot 205 Gti) 4'53"38; 4. Mastronicola (Peugeot 205 Gti) 4'59"22.

Classe 2500: 1. Molinaro 4'47"04; 2. Cannatelli 4'56"86 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Giuseppe (Alfa 75) 4'30"43.

SPORT

Classe 2000: 1. Iaria (Osella Pa 9) 3'44"92.

Classe 2500: 1. Scola (Osella Pa 12) 4'04"92.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Rizzo (Lucchini) 4'20"54; 2. Lepore (Lucchini) 4'28"58; 3. Corallo (Osella) 4'29"41; 4. Lembo (Symbol) 4'35"31.

Classe 3000: 1. Pecora (Symbol) 3'56"08; 2. Reda (Lucchini) 4'02"73; 3. Giardina (Gisa) 4'09"59.

ZINI



RALLYSPRINT □ IN GARFAGNANA

Corvi torna al successo

CASTELVECCHIO PASCOLI — Riccardo Corvi ci ha preso gusto dopo diversi anni di amari ritiri il pilota spezzino ha piazzato, per la seconda volta nel giro di pochi mesi il suo colpo vincente. Era successo a Punta Ala il 21 marzo scorso al rallysprint Maremmano e si è ripetuto due domeniche fa in Garfagnana. Ha vinto infatti la sesta edizione del Rallysprint della Garfagnana. Corvi in coppia con Pierangelo Frandi, alla guida di una Opel Kadett Gsi 16V «firmata» Colombi, non ha in pratica avuto avversari. Cinque prove speciali vinte sulle sei in programma (anche se una in coabitazione con Cittadini e Rosati) sono il sigillo che non lascia possibilità di appello. Alle spalle del portacolori della Maremma Corse dopo una gara condita dalla sfortuna l'equipaggio Lenci-Taccini. I due a bordo di una Peugeot 309 Gti 16V sono partiti con un handicap. Sulla prima prova speciale hanno toccato perdendo quasi un minuto che diventa un gap abissale in una gara che si corre sul filo dei secondi. Poi se questo non bastasse qualche problemone ai freni e una errata scelta di gomme ha fatto il resto. Sorprendente la prova del pratese Orioli alla Guida di una Renault 5 Gt Turbo terzo assoluto e primo di Gruppo N. La corsa, seppur breve, è stata selettiva e molti sono stati gli equipaggi costretti al ritiro o a subire forti ritardi. Il valzer dei ritiri è stato aperto dal pilota locale Cittadini (Opel Astra). Un incidente, nel corso della terza prova, ha poi tolto dalla scena i fratelli Donati (Peugeot 205 Gti). Sempre un semiasse ha interrotto la gara del «pilota onorevole» Andrea Marcucci fino a quel momento quinto assoluto con la sua Peugeot 309 Gti 16V. Sfortuna nera per Carlo Andreucci che nel corso della quarta prova ha perso 55" per una toccata. L'ultima vittima illustre è stato l'emiliano David Pelloni (Opel Kadett Gsi 16V) fermo allo start dell'ultima prova con il cambio fuori uso.

Luciano Olivari



RALLYSPRINT

Castelvecchio Pascoli (Lu), 22 agosto 1993

6. rally della Garfagnana

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Corvi-Franci (Opel Kadett Gsi 16V) in 17'36"; 2. Lenci-Taccini (Peugeot 309 Gti 16V) a 20"; 3. Orioli-Santi (Renault 5 Gt Turbo) a 54"; 4. Visconti-Masseroni (Peugeot 205 Gti) a 58"; 5. Oliani-Maddaleni (Fiat Uno Turbo) a 1'; 6. Manera-Manera (Renault 5 Gt Turbo) a 1'02"; 7. Cittadini-Suffredini (Opel Astra Gsi) a 1'02"; 8. Zanni-Vaccari (Renault 5 Gt Turbo) a 1'04"; 9. De Bellis-Caroti (Peugeot 205 Gti) a 1'05"; 10. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'08".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. gaspari-Marovelli in 19'34"; 2. Melchiorri-Zona a 9"; 3. Stoppini-Mei a 14"; 4. Zanni-Franchini a 15"; 5. Bindi-Petroni a 16"; 6. Brighenti-Cornastri a 38"; 7. Rettiani-Lonati (Peugeot 106 Xsi) a 40"; 8. Giannasi-Salotti a 54"; 9. Bus-sandri-Quarantani a 59"; 10. Bacci-Togheri a 1'13"; 11. Bragagni-Musso a 1'15"; 12. Vivi-Fiandri a 1'22"; 13. Barsaglini-Raffaelli a 2'; 14. Neri-Marchetti a 2'22"; 15. Discini-Bosi a 2'54" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Porcella-Demartini in 19'17"; 2. Canton-Muzzarelli a 13"; 3. Baron-Scozzi (Peugeot 205 Gti) a 42"; 4. Vitarelli-Banti a 1'34"; 5. Pardini-Romano (Peugeot 205 Gti) a 2'06" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi 16V) in 18'44"; 2. Fluperi-Brugiati a 6"; 3. Tongiani-Trombetta (Opel Kadett 16V) a 6"; 4. Bruschini-Crudeli (Peugeot 309 Gti) a 13"; 5. Facchini-Bosi a 18"; 6. Zecchini-Dieci (Opel Kadett Gsi 16V) a 45"; 7. Gai-Bianchino a 48"; 8. Federighi-Bertuccelli a 54"; 9. Freggia-Beusa a 1'10"; 10. Ristori-Castigliani (Peugeot 309 Gti) a 1'12"; 11. Bizzarri-Francesconi a 1'16"; 12. Russi-Monti a 1'36"; 13. Semeraro-Mariani (Peugeot 205 Gti) a 1'50"; 14. Mariani-Perondi (Peugeot 205 Gti) a 2'; 15. Lazzeri-Maccioni a 2'10"; 16. Matteucci-Giunta (Opel Kadett Gsi) a 2'15"; 17. Gaicopoli-Bertelloni a 2'31" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

Classe 2500: 1. Orioli-Santi in 18'30"; 2. Manera-Manera a 8"; 3. Zanni-Vaccari a 10"; 4. Motta-Piattino a 17"; 5. Peruccini-Raffaelli a 29"; 6. Taddei-Bernardi a 39"; 7. Lucchesi-Cerè a 57"; 8. Simonetti-Migliorati a 1'10"; 9. Lencioni-Ballerini a 1'15"; 10. Marcolli-Bottelli a 1'22"; 11. Folegnani-Jacques (Bmw M3) a 1'33"; 12. Spinelli-Meacci a 1'44"; 13. Bonucci-Saracini a 4' (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Oliani-Maddaleni (Fiat Uno 70) in 18'36"; 2. Aquilini-Tortelli a 30"; 3. Bonacchi-Bidolfi (Fiat Uno 70) a 56"; 4. Gabrielli-Santi (Opel Corsa) a 1'12"; 5. Cantieri-Sanassi a 1'13"; 6. Zanotti-Ferri a 1'24"; 7. Benedetti-Paolini a 1'30"; 8. Morriconi-Meniconi (Rover 114 16V) a 1'30"; 9. Sangermani-Gazzaniga (Peugeot 106 Xsi) a 1'32"; 10. Franciosi-Frati (Opel Corsa) a 1'35"; 11. Pellegrini-Vecoli (Opel Corsa) a 1'39"; 12. Bellandi-Rossi a 2'12"; 13. Salvucci-Guerzoni a 2'43"; 14. Ricci-Mei a 3'08"; 15. Dinelli-Dinelli (Opel Corsa Gt) a 3'25"; 16. Trivellini-Pianaro (Fiat Cinquecento) a 4'23"; 17. Leonardi-Sodini a 9'15"; 18. Bergamini-Morani (Opel Corsa) a 10'50" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Visconti-Masseroni in 18'34"; 2. Abbatista-Ricci a 1'39"; 3. Tommasi-Tommasi (Alfa Romeo 33) a 1'45"; 4. Liverani-Bandi (Opel Corsa Gsi) a 3'15" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Corvi-Franci in 17'36"; 2. Lenci-Taccini (Peugeot 309 Gti 16V) a 20"; 3. Cittadini-Suffredini (Opel Astra Gsi 16V) a 1'02"; 4. De Bellis-Caroti (Peugeot 205 Gti) a 1'05"; 5. De Nuzzio-Gianesini a 1'10"; 6. Andreucci-Ambrosini (Peugeot 405 Mi 16V) a 1'18"; 7. Gregori-Bertachini a 1'48"; 8. De Bellis-Paoli (Peugeot 205 Gti) a 1'56"; 9. Heinen-Rovini a 3'; 10. Bianchi-Bisagno (Opel Manta Gte) a 3'; 11. Silicani-Rubecchi (Fiat Ritmo 130) a 3'10"; 12. Carrara-Bortoletto a 3'33"; 13. Suffredini-Luccarini (Opel Manta Gte) a 3'43"; 14. Mariotti-Bonanata (Vw Golf Gti 16V) a 4'01" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).



ENKEI



EFFETTO ESTETICO, AERODINAMICA, ROBUSTEZZA E LEGGEREZZA, SONO LE QUALITÀ PIÙ EVIDENTI DELLA RUOTA "ENKEI SPORT".

La sintesi perfetta fra design e tecnologia la rendono IDEALE PER L'UTILIZZO NELLE COMPETIZIONI DI RALLY E TURISMO.

La ruota "ENKEI" è disponibile in magnesio per il GR.N. e GR.A. e in lega di alluminio-magnesio con trattamento termico per il GR.N.



ENKEI EUROPE s.r.l.

Il programma "ENKEI SPORT" è distribuito da:

**GRECO
GOMME**

Racing s.r.l. TEL. 02/66019933 - FAX 02/66019944

AL VOLO

Indiscusso re delle strade della Liguria di Ponente **Paolo Duberti** è soddisfatto dei suoi risultati e dice che...

PIETRO GASPARRI

Con il successo al rally delle Valli Imperiesi ha raggiunto l'undicesimo alloro personale della sua carriera di pilota. Paolo Duberti, imperiese, 31 anni titolare di una distribuzione di articoli sportivi, è considerato l'indiscusso re delle strade della Liguria di Ponente: «Le nostre sono strade un po' particolari, strette, molto nervose, è difficile trovare dei rettilinei. È un continuo sali e scendi, fatte in gare ti pare di stare sulle montagne russe. È difficile guidare bene su queste strade dall'asfalto che consuma le gomme come fosse pane e che diventa scivoloso non appena vengono giù due gocce di pioggia. Andare forte qui, penso, sia un fatto "genetico". Bisogna esserci nati in Liguria, averle nel sangue».

— Sarà per questo che non ti sei mai avventurato più di tanto fuori dalla tua regione per cercare titoli tricolori che, sinceramente, potevano essere alla tua portata?

«Certo i miei maggiori risultati sportivi gli ho ottenuti su queste strade: nell'84 e '85 gli assoluti di Coppa Italia e poi ancora nell'88 con la Peugeot 205 Gti 6, assoluto sempre in Coppa Italia. Ma ho anche corso fuori regione ottenendo comunque risultati positivi. Il fatto poi che abbia deciso di non correre più di tanto fuori della Liguria è da ricercare soprattutto negli impegni di lavoro che mi hanno sempre impedito di dedicare tempo ai rally».

— Ti sarebbe piaciuto diventare un professionista?

«Tutto sommato no. In fondo sono stato io che ho deciso di non farne niente quando, nel

1985, la Chieri Corse mi offrì di correre nell'italiano con una Opel. Mi creava troppi problemi».

— Con questo successo ora occupi le parti alte della classifica di Coppa Italia 2. zona. Pensi di continuare per cercare il titolo?

«Penso proprio che non farò altre gare di zona. Preferirei, se il lavoro me lo permette, disputare qualche altro rally un po' più impegnativo».

— Forse sappiamo a quale gara ti riferisci...

«Certo: il Sanremo. Quest'anno è tutto asfalto e sicuramente i costi post-gara saranno ridotti. Visto che le strade in Liguria le conosco molto bene avrei veramente voglia di provarci ancora».

— A chi dedichi questa ennesima vittoria casalinga?

«Alla mia navigatrice. Sono dieci anni che corriamo insieme, in pratica da quando ho iniziato nel 1983. Abbiamo disputato una settantina di gare senza mai un problema. Se vogliamo anche questo è un record».

«Non ho nessun rimpianto per non essere diventato un pilota professionista nel 1985»

Davisod, in basso, con un distacco da Duberti di un minuto ha comunque conquistato il secondo posto ai Valli Imperiesi. A fianco, Ciresola e Scorzé ha vinto la sua prima gara dopo 10 anni di onorata attività rallistica



RALLY 1. SERIE □ AMEGLIO SUL PODIO

L'ultima prova è quella giusta

IMPERIA - Non c'è dubbio: è Paolo Duberti l'uomo da battere nei rally di coppa Italia in Riviera. Assistito dalla sua navigatrice Lucia Dominoni, si può permettere di vincere praticamente a guardia bassa. Così è stato ai Valli Imperiesi dello scorso anno. Così è accaduto in questa ventiduesima edizione: l'alfiere della Meteco Corse ha dovuto forzare soltanto per metà gara. Ha cominciato a condurre la classifica dalla seconda prova in poi aggiudicandosi 4 prove su 10. Per il resto, si è limitato a controllare gli avversari, riuscendo a staccare di oltre un minuto gli aostani Flavio Davisod e Mafalda Martinod, giunti al secondo posto. Ottimo è stato Danilo Ameglio, in coppia con Massimo Marinotto che ha conquistato la 3. posizione assoluta. Ameglio comportandosi da vero sprinter, ha tolto il bronzo proprio nell'ultima prova speciale per 5 secondi, dalle mani di Roberto Benazzo e Davide Bocca (Ford Escort Cosworth). Per i due l'amaro della quarta piazza è stato addolcito dalla conquista del Gruppo N. L'alta classifica del Valli Imperiesi continua a annoverare piloti del Ponente. L'«enfant prodige» Gioachino Corona (Peugeot 205 Gti) si è classificato 6. Alberto Drenon, alla sua prima uscita con la Ford Sierra Cosworth è giunto 7. e il bravissimo Edoardo Giordano si è inserito al 13. posto con la piccola Peugeot 106 Xsi Gr. A. Su i 105 partiti solo 70 hanno visto l'arrivo. Tra i ritirati: Leoni, Vallino, Viberti e Mondino.

RALLY 1. SERIE

Imperia, 22 agosto 1993
Valli Imperiesi
gara valida per la Coppa Italia 2. zona.

Le classifiche

Assoluta: 1. Duberti-Dominoni (Lancia Delta 16v) in 1.13'32"; 2. Davisod-Martinod (Lancia Delta 16v) a 1'04"; 3. Ameglio-Marinotto (Peugeot 205 Gti) a 1'18"; 4. Benazzo-Bocca (Ford Escort Cosworth) a 1'23"; 5. Corona-Gallo (Peugeot 205 Gti) a 1'55"; 6. Orengo-Ardissone (Ford Sierra Cosworth) a 2'32"; 7. Tortore-Fornara (Lancia Delta 16v) a 3'07"; 8. Castore-Grua (Opel Astra Gsi 16v) a 4'51"; 9. Allavena-Barisone (Peugeot 309 Gti 16v) a 4'52"; 10. Condro-Revellì (Peugeot 205 Gti) a 5'15".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Giordano-Benazzo (Peugeot 106 Xsi) in 1.19'47"; 2. Mentoni-Lanerì (Peugeot 205 Rallye) a 5'14"; 3. Chiodo-Chiodo (Opel Corsa Sr) a 6'48"; 4. Tasselli-Clerici (Peugeot 205 Rallye) a 7'48"; 5. Corrado-Revolon (Fiat Cinquecento) a 10'13".
Classe 1400: 1. Prato-Trimarchi (Peugeot 205 Rallye) in 1.23'12"; 2. Baruti-Bestagno (Peugeot 106 Xsi) a 0'12"; 3. Dominici-Pisano (Peugeot 205 Rallye) a 0'13"; 4. Biggi-Piazza (Peugeot 205 Rallye) a 1'38"; 5. Ponta-Malinarich (Peugeot 205 Rallye) a 1'56"; 6. Razzabonigo (Peugeot 205 Rallye) a 2'47"; 7. Navoni-Colombi (Peugeot 205 Rallye) a 2'51"; 8. Vernengo-Faticchi (Peugeot 205 Rallye) a 2'52"; 9. Odello-Longo (Citroën Ax Sport) a 4'08"; 10. Rolando-Silvestri (Peugeot 205 Rallye) a 4'30"; 11. Chiozzzone-Inguoscio (Peugeot 205 Rallye) a 5'30"; 12. Pastorino-Lamberti (Peugeot 205 Rallye) a 5'32"; 13. Bestagno-Guaschino (Peugeot 205 Rallye) a 6'42"; 14. Bosio-Brunengo (Opel Corsa Sr) a 6'42"; 15. Ricci-Seno (Peugeot 106 Xn) a 7'31"; 16. Frau-Nascimbene (Citroën AX Sport) a 7'55"; 17. Ameglio-Repetti (Peugeot 205 Rallye) a 7'59"; 18. Perilino-Palmero (Peugeot 106 Xsi) a 9'08".
Classe 1600: 1. Giordano-Siffredi (Opel Corsa Gsi) in 1.23'02"; 2. Sordi-Sartori (Opel Corsa Gsi) a 0'53"; 3. Stella-Bertinotti (Opel Corsa Gsi) a 1'20"; 4. Armelio-Bruno (Opel Corsa Gsi) a 2'27"; 5. Marras-Merano (Opel Corsa Gsi) a 6'38"; 6. Zunino-Coscia (Peugeot 205 Gti) a 7'50"; 7. Mastrazzo-Mastrazzo (Opel Corsa Gsi) a 10'53".
Classe 2000: 1. Castore-Grua (Opel Astra Gsi 16v) in 1.18'23"; 2. Allavena-Barisone (Peugeot 309 Gti 16v) a 0'01"; 3. Condro-Revellì (Peugeot 205 Gti) a 0'24"; 4. Gaetti-Ghirri (Opel Astra Gsi 16v) a 1'26"; 5. Roda-Concaro (Peugeot 309 Gti 16v) a 2'47"; 6. Bianchi-Pisana (Peugeot 205 Gti) a 3'07"; 7. Calvi-Ghisolfio (Opel Kadett Gsi 16v) a

3'12"; 8. Lozza-Fiorentini (Opel Astra Gsi 16v) a 3'27"; 9. Vischioni-Borra (Opel Astra Gsi 16v) a 5'52"; 10. Siena-Sossella (Opel Kadett Gsi 16v) a 6'46".

Classe 2500: 1. Colombo-Bracco (Renault Gt Turbo) in 1.20'13"; 2. Lanza-Borro (Renault 5 Gt Turbo) a 0'14"; 3. Bolla-Pin (Renault 5 Gt Turbo) a 5'01".
Classe oltre 2500: 1. Benazzo-Bocca (Ford Escort Cosworth) in 1.14'55"; 2. Orengo-Ardissone (Ford Escort Cosworth) a 1'09"; 3. Pigi-Lipari (Lancia Delta 16v) a 3'57"; 4. Ottino-Chiodo (Ford Escort Cosworth) a 4'10"; 5. Giordano-Casti (Ford Escort Cosworth) a 7'14".

GRUPPO A

Classe oltre 2500: 1. Duberti-Dominoni (Lancia Delta 16v) in 1.13'32"; 2. Davisod-Martinod (Lancia Delta 16v) a 1'04"; 3. Tortore-Fornara (Lancia Delta 16v) a 3'07"; 4. Artemio-Putz (Lancia Delta Hf) a 7'31"; 5. Paolucci-Lunetti (Lancia Delta 16v) a 9'46".

Classe 1600: 1. Canevari-Murdolo (Opel Corsa Gsi) in 1'24'39"; 2. Depeni-Ancospino (Alfa Romeo 33 Q.V.) a 0'48"; 3. Frione-Pellegrino (Opel Corsa Gsi) a 1'40"; 4. Utzler-D'Amore (Opel Corsa Gsi) a 1'46"; 5. Alessandro-Cusari (Opel Corsa Gsi) a 2'15"; 6. Cian-Pagani (Peugeot 205 Gti) a 5'24"; 7. Rognoni-Zamboni (Opel Corsa Gsi) a 7'14"; 8. Rebolini-Paglieri (Alfa Romeo 33 Q.V.) a 18'51".

Classe 2000: 1. Ameglio-Marinotto (Peugeot 205 Gti) in 1.14'50"; 2. Corona-Gallo (Peugeot 205 Gti) a 0'37"; 3. Gaiaudo-Serro (Peugeot 205 Gti) a 6'02"; 4. Trotti-Delfino (Opel Manta Gte) a 6'25"; 5. Montecchi-Erma (Peugeot 205 Gti) a 11'41"; 6. Saccone-Guliglia (Peugeot 205 Gti) a 13'50"; 7. Brusighini-Tirone (Opel Manta Gte) a 13'51".

Classe 2500: 1. Fulco-Pugliese (Fiat Uno Turbo) in 1.20'00"; 2. Mastrolinari-Carozzi (Renault 5 GT Turbo) a 2'33"; 3. Parrini-Bonfante (Renault 5 GT Turbo) a 8'05".

foto grafie PHOTO4



Paolo Duberti, sopra, impegnato con la sua Delta nel rally Valli Imperiesi

Natalino Famà

RALLYSPRINT □ A SCORZÈ

Spunta Ciresola

SCORZÈ — Il 3. Rally di Scorzè si è deciso il sabato. Il motivo è presto detto: Eugeni non si è presentato alle verifiche, Stival non c'è arrivato perché cambio e differenziale della sua auto si sono rotti prima; mentre Lovisetto ha avuto giusto il tempo di verificare e poi ha ceduto una valvola. Il successo è andato al 34enne veronese, Stefano Ciresola. È il suo primo assoluto. È stato bravo nel guidare l'Opel Kadett della Top Rally sulla quale c'era la piccola incognita legata all'interrogativo se gli ultimi sviluppi sull'assetto erano indovinati. Ma la novità del Rally città di Scorzè è rappresentata dal rinnovamento nelle alte posizioni di classifica, seppur favorito dalle defezioni della vigilia e da quelle in gara dovute a guasti o incidenti. Il secondo posto del pilota di Spilimbergo, Leonardo Zanin, navigato dalla moglie Anna Paola Serena, è un'altra delle sorprese, analogamente al terzo posto assoluto e al primo di Gruppo N conquistato dal ventenne dell'Opga Rally, Patrich Zamparini; come pure, procedendo a scorrere la classifica, troviamo volti sorridenti al quarto posto, con Monsutti, su Fiat Uno Turbo del Sandro Munari Racing e al quinto posto con Chiorboli. Il rally è vissuto sull'iniziale dominio della coppia Boselli-Salgaro, fermati dalla rottura del cambio dopo il riordino. Proprio il riordino è stato fatale anche a De Piccoli, per la verità poco in gara fin dal via per problemi alla frizione e poi penalizzato quando ha dovuto spingere l'auto per rimetterla in moto. Ha destato sorpresa il successo a pari merito con Boselli nella prova di apertura, del padovano Nicola Crivellari, «tradito» da un errore al C.O. della sua navigatrice quando già pregustava il piazzamento nei primi dieci. La rottura di un disco freno ha invece «tradito» Lino Acco, finito contro un albero senza danni fisici. Dei 108 verificati son partiti in 107. Trenta i ritirati e quindi 77 i classificati. Spettacolare il volo della coppia Simonato-Mescalchin.

Stefano Cossetti



RALLYSPRINT

Scorzè (Ve), 22 agosto 1993

3. Rally città di Scorzè

gara nazionale

La classifica

Assoluta: 1. Ciresola-Vedovato (Opel Kadett Gsi) in 15'46"; 2. Zanin-Serena (Opel Kadett Gsi) a 16"; 3. Zamprini-Guidolin (Opel Kadett Gsi) a 18"; 4. Monsutti-Iacolutti (Fiat Uno Turbo) 23"; 5. Chiorboli-Frosutto (Opel Astra Gsi) a 24"; 6. Fornasiero-Da Lozzo (Opel Astra Gsi) a 26"; 7. Fiocco-Fiocco (Opel Kadett Gsi) a 26"; 8. «Pignonen»-«Tanake» (Peugeot 309 Gti) a 28"; 9. Kaswalder-Mongera (Fiat Ritmo 130) a 33"; 10. Baroni-Miari (Renault 5 Gt Turbo) a 34".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Sikur-Furlan in 17'04"; 2. Schiavon-Giachetto a 16"; 3. Castagna-Vicentin a 20"; 4. Vindigni-Coslovich a 21"; 5. Farneti-Manoni a 23"; 6. Trovò-Libero a 31"; 7. Rocco-Cola (Citroën Ax Sport) a 51"; 8. Bellio-Berto a 1'14"; 9. Toffalini-Zantedeschi (Peugeot 106 Gsi) a 3'13"; 10. Petrone-Grespan a 6'54"; 11. Ploi-Ferpi a 9'53" (tutti gli altri su Peugeot 215 Rallye).

Classe 1600: 1. Valentini-Valentini (Opel Corsa Gsi) in 16'39"; 2. Ghegin-Dal Ponte (Opel Corsa Gsi) a 20"; 3. Chiavegato-Rinaldi a 53"; 4. Vallisneri-Nucifora a 1'13"; 5. Gottoli-Dalla Palma a 2'25"; 6. Da Capo-Baldo a 4'59" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Zamparini-Guidolin in 16'04"; 2. Chiorboli-Frosutto (Opel Astra Gsi) a 8"; 3. Fornasiero-Da Lozzo (Opel Astra Gsi) a 8"; 4. Fiocco-Fiocco (Opel Astra Gsi) a 8"; 5. «Pignonen»-«Tanake» (Peugeot 309 Gti) a 10"; 6. Mason-Vio (Peugeot 309 Gti) a 22"; 7. Campedelli-Baldisserreri (Opel Astra Gsi) a 49"; 8. Zaffalon-Serranti a 1'3"; 9. Patergnani-Ferro (Opel Astra Gsi) a 1'14"; 10. Cazzaro-Gorza a 1'16"; 11. Vardegna-Collatuzzo (Peugeot 205 Gti) a 1'28"; 12. Negro-Ongaro (Peugeot 309 Gti) a 1'38"; 13. Buttignol-Paterni a 1'51"; 14. Sansonetto-Franzin a 2'27"; 15. Stevani-Finotello (Renault Clio 16V) a 3'18". (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi).

Classe 2500: 1. Monsutti-Iacolutti in 16'09"; 2. Baroni-Miari (Renault 5 Gt Turbo) a 11"; 3. Peruzzo-Mancin (Renault 5 Gt Turbo) a 16"; 4. Zanini-Zanini a 17"; 5. Bivio-Calli (Renault 5 Gt Turbo) a 19"; 6. Scalcon-Zorzi a 22"; 7. Baldan-Baldan (Renault 5 Gt Turbo) a 53"; 8. Lucchini-Mancini (Renault 5 Gt Turbo) a 59"; 9. Botosso-Carrara a 1'15"; 10. Lunardi-Segato a 2'02"; 11. Fianco-Polato a 5'55" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

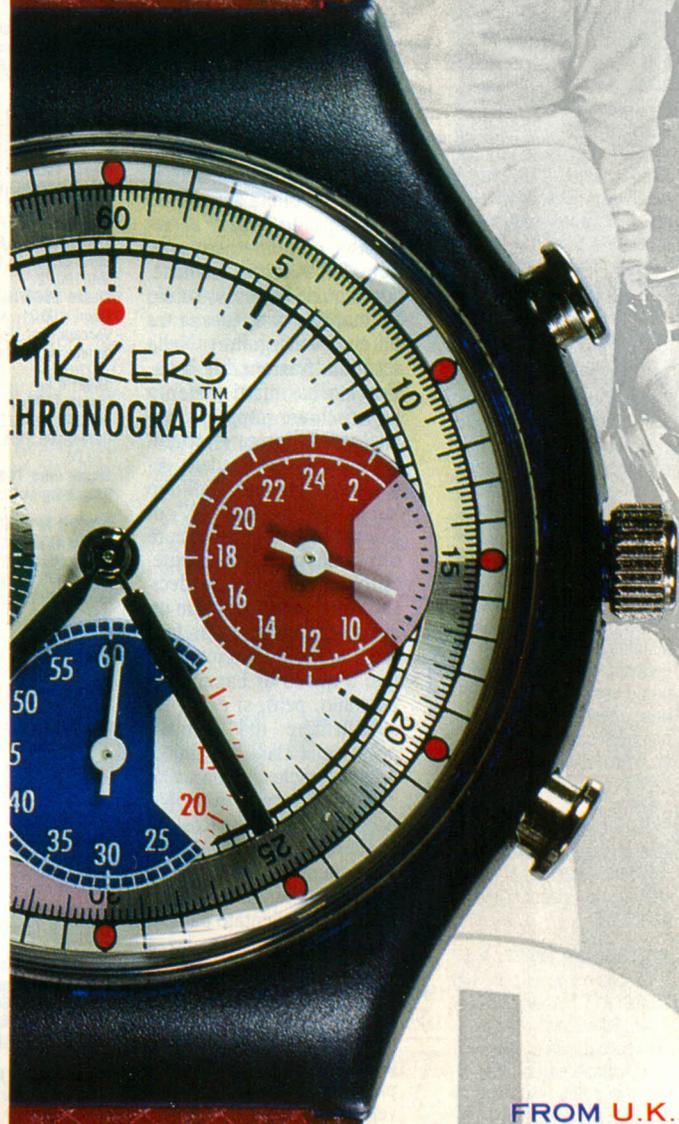
GRUPPO A

Classe 1400: 1. Bona-Ferin in 16'48"; 2. Nardin-Cesaro a 28"; 3. Merzi-Ballini a 36"; 4. Pompele-Dalla Valentina (Uno 70 Sx) a 44"; 5. Sartore-Sartore a 49"; 6. D'Abramo-Da Dalt a 55"; 7. Miolli-Bottoni (Uno 70) a 1'01"; 8. Favaretto-Favaretto a 1'10"; 9. Doretto-Di Cataldo a 1'14"; 10. Pagin-Megnato (Fiat Uno 70) a 1'19"; 11. Zani-Poletti (Fiat Uno 70) a 1'29"; 12. Crivellari-Faggian a 2'02"; 13. Delle Monache-Petracco (Fiat Uno 70 Sx) a 2'54"; 14. Brunello-Conte (Skoda Favorit 136L) a 3'22"; 15. Lunel-Sogus (Uno 70 S) a 7'11"; 16. Paganin-Palazzo (Citroën Ax Sport) a 12'26" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Caldart-Rossa (Toyota Corolla Gti) in 16'36"; 2. Boscarato-Giacomin a 1'21"; 3. Carro-Moscato a 3'13"; 4. Marzari-Vianello (Toyota Corolla Gti) a 3'58" (tutti gli altri su Opel corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Ciresola-Vedovato (Opel Kadett Gsi) in 15'46"; 2. Zanin-Serena (Opel Kadett Gsi) a 16"; 3. Kaswalder-Mongera (Fiat Ritmo 130) a 33"; 4. De Piccoli-Marangon (Peugeot 105 Mc 16) a 37"; 5. Luise-Bizzarro a 59"; 6. Romano-Rubini (Fiat Ritmo 130) a 1'; 7. Gozzo-Rubbiani (Peugeot 309 Gti) a 1'24"; 10. Sartoretto-Marigonda (Opel Kadett Gsi) a 1'28"; 11. Cavriani-Pozzer (Vw Golf Gti) a 1'40"; 12. Tomaselli-Zotta (Fiat Ritmo 130) a 2'20"; 13. De Toffol-Cortina a 2'48"; 14. dal Pont-De Bona a 9'26" (tutti gli altri su Opel Manta Gte).

UKIMID for CHANGE



FROM U.K.



GALA
INTERNATIONAL

DISTRIBUITO DA

35020 ALBIGNASEGO (PD) VIA L. DA ZARA 6
TEL. 049/8625414 FAX 049/8625413

Per Susan un nuovo prototipo

Luigi Susan negli anni scorsi campione europeo di autocross e per tre volte tricolore Vst nella classe Prototipi 4Wd, sta realizzando un nuovo prototipo particolarmente competitivo: «*Bisogna anticipare i tempi — afferma Susan — soprattutto in un momento come questo caratterizzato da grandi innovazioni tecnologiche. Il mio nuovo Prototipo, realizzato in acciaio e carbonio, mi permetterà di ridurre il peso di una settantina di chili, inoltre monterò due motori Suzuki 1100 cc, al posto degli attuali 1000 Yamaha*». L'esordio del nuovo proto-4Wd-Suzuki è previsto nel prossimo inverno nelle gare del Trofeo neve e ghiaccio organizzato dalla Padova Cross.

■ **ELETTROSOLARI.** Si è corso a Teesdorf il Gran Premio d'Austria per vetture elettrosolari a cui hanno partecipato una settantina di concorrenti e di questi una ventina provenienti dal nostro Paese. E tutto sommato i colori azzurri sono andati molto forte. Infatti il romagnolo Gianluigi Mazzoni alla guida di un prototipo denominato «Cartanfruit» si è classificato 3. assoluto e primo nella sesta categoria, dove secondo e terzo si sono classificati altri due italiani: Adriano Pesaresi e Paolo La Torre. Nella prima categoria si è invece imposto William Giannini e nella seconda Riccardo Falci. Nella categoria riservata ai motociclisti posto d'onore invece per Casini.

■ **CLUB FIAT SPORT.** A 17 anni dalla prima edizione del Trofeo A112 Abarth, nasce il Club Fiat Sport, che ha come scopo quello di riunire gli appassionati ed i protagonisti del trofeo monomarca Fiat del passato e del presente. Gli interessati possono contattare telefonicamente il signor. Carlo Pastorelli al numero: 010-384709.

■ **APPOGGIO.** Il nuovo delegato Csaì della Campania, Pasquale Cilento ha deciso di appoggiare due giovani sanniti che partecipano al Trofeo Rally Fiat Cinquecento-Sud Italia. Dopo il brillante risultato nella gara di Pescara i due saranno al via nel prossimo rally di Messina. È prevista la loro presenza anche a Varano in occasione della gara finale.

SLALOM □ A PARTANNA

Fazzino chiude alla prima

PARTANNA — È stata una vittoria meritata, quella conseguita da Vincenzo Fazzino, nella 10. Coppa Città di Partanna, valevole per il Trofeo centro-sud di slalom e per la Coppa Csaì 6. zona. Il pilota siracusano si è imposto grazie al responso cronometrico ottenuto nella prima manche, con il quale ha messo subito un margine di sicurezza tra lui e suoi inseguitori. Nella seconda frazione di gara, Fazzino ha infatti preferito non rischiare troppo, consigliato dalle precarie condizioni del fondo stradale, reso scivolosissimo dall'olio lasciato dalla Fiat 127 di Contarino e da altre vetture transitate precedentemente. Girolamo Virgilio ha deciso, a quel punto, di osare un pizzico in più abbassando il suo tempo, avvicinandosi così a quello di Fazzino. Il busetano, però, si è dovuto accontentare del secondo posto nella classifica finale, rallettato anche da una scelta di gomme troppo dure. Sul podio è salito anche Rosario Basile, che avrebbe potuto migliorarsi se non avesse colpito un birillo e se non fosse stato rallentato da noie al cambio. La quarta piazza è andata ad Andrea Raiti, alle prese con problemi di tenuta di strada, anche lui per una errata combinazione di pneumatici che hanno compromesso l'equilibrio della vettura. Solamente quinto Giovanni Castiglione, al volante di una Fiat 600, dietro alla schiera delle Fiat X1/9. Maurizio Angrisani, con una Renault 5 Turbo, ha vinto il Gr. N e Angelo Ferraro il Gr. A.

Dario Lucchese

SLALOM

Partanna (Tp), 22 agosto 1993
10. Coppa Città di Partanna
gara valida per la Coppa Csaì 6. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Fazzino 145,46; 2. Virgilio 146,81; 3. Basile 151,30; 4. Raiti 152,15; 5. Castiglione (Fiat 600) 152,79; 6. Pulvirenti 158,55; 7. Angrisani (Renault 5 Turbo) 159,10; 8. Fiore

159,94; 9. Tafuri (Renault 5 Turbo) 160,31; 10. Munafò (Fiat 127) 160,35 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. D'Amico 168,05; 2. Sciascia 171,84 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Russo 168,36; 2. Macaluso 170,29 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. La Corte (Fiat Ritmo 130) 165,99; 2. Petralito (Peugeot 205 Gti) 167,17; 3. Raspante (Opel Astra Gsi) 180,22.

Classe 2500: 1. Angrisani 159,10; 2. Tafuri 160,31; 3. Posante 162,61; 4. Vaccara (Fiat Uno Turbo) 177,45 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Ferraro (Peugeot 205 Gti) 166,23; 2. Corsello (Peugeot 205 Rallye) 166,57; 3. Feo (Opel Corsa GSI) 172,70.

Classe oltre 1600: 1. «Willers» (Lancia Delta Integrale 16V) 166,85.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Compagnino 168,32; 2. Di Gregorio 172,23; 3. Puccio 172,81; 4. Allegro 173,64; 5. Cascio 175,26; 6. Puleo 175,85; 7. Castellini 176,17; 8. Castellese 183,75; 9. Adragna 187,16; 10. Vento 191,34; 11. Catalogna 196,08.

Classe 700: 1. Reina 161,95; 2. Faro 163,11; 3. D'Antoni 164,43; 4. Basile (Fiat 500) 167,50; 5. Di Nica (Fiat Abarth 695) 170,42; 6. Oddo V. (Fiat 500) 185,54 (tutti gli altri su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Cardella 161,30; 2. Marino 167,86; 3. Vigorito (A112) 171,05; 4. Poma (A112) 176,49; 5. Gioacchino Arresta (Fiat Panda) 180,89 (tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1150: 1. Munafò (Fiat 127) 160,35; 2. Gentile (Fiat 127) 161,18; 3. Ferlito 164,04; 4. Lo Nigro 166,01; 5. Ienna 167,22; 6. Oddo G. 170,45; 7. Lo Biundo 170,60; 8. Viola (Fiat 127) 173,22; 9. Cacioppo 174,06; 10. Amari 175,55; 11. Savona 176,08; 12. Cordaro (Fiat 127) 180,61; 13. Giuseppe Arresta 180,66; 14. Ganci 181,29; 15. Burgio 181,74; 16. Contarino (Fiat 127) 185,68; 17. Gugliuzza 187,45; 18. Diana (Fiat 127) 348,84 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Raiti 152,15; 2. Di Giorgi 160,50; 3. Piazza 160,97; 4. Lauricella (Simca Rally 2) 171,88; 5. Lana 178,98; 6. Sortino (Fiat 128 Si) 201,87 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Basile 151,30; 2. Pulvirenti 158,55; 3. Fiore 159,94; 4. Evola 162,41; 5. Lo Piccolo 174,80 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Fazzino (Fiat X1/9) 145,46.

Classe 3000: 1. Zappalà (Fiat Uno Turbo) 176,54; 2. Mazzeo (Fiat Ritmo 130) 185,71.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Agosta 162,37; 2. Giacalone (Fiat 500) 163,81; 3. Ascuitto 173,16; 4. Amorello 176,31 (tutti gli altri su Fiat 600).

Classe 1600: 1. Virgilio (Fiat X1/9) 146,81.

Classe 2000: 1. Castiglione (Fiat 600) 152,79.

SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Interlandi (Ams Cosworth) 163,04.



È bastata la prima manche a Fazzino, nella foto, per imporre la sua legge e vincere la 10. Coppa città di Partanna, slalom valido per la 6. zona

IN CAMPANIA

Vinaccia conquista la sfida «caliente»

S. BARTOLOMEO IN GALDO — In un assoluto pomeriggio d'agosto si è consumata la sfida «caliente» tra Luigi Vinaccia e Salvatore Catapano, entrambi al volante di una Fiat X1/9 2000 prototipo. La quarta edizione dello Slalom di S. Bartolomeo in Galdo, organizzato dal Team Foggia Corse e che ha visto al via trentasette vetture, è vissuto sul duello tra il più esperto pilota di S. Agata sui due Golfi, in cerca di riscatto dopo alcune prove deludenti, ed il più giovane rivale sanguineo. Ad avere la meglio è stato proprio Vinaccia, che ha inflitto a Catapano un distacco di 2"29. Brevemente la cronaca. Nella prima manche Catapano è più veloce di un soffio di Vinaccia ma incorre, fatto alquanto insolito per lui, in una doppia penalità per abbattimento di birilli. Nella seconda salita, invece, Vinaccia otteneva praticamente lo stesso tempo, mentre Catapano, apparso meno in forma del portacolori dell'Autosport Sorrento, otteneva un «crono» superiore a quello del vincitore. Ottima la prova, conclusasi sul terzo gradino del podio, di Pasquale Ceriello, che rientrato da poco alle gare con la sua X1/9 1600, appare in costante crescita. Fatto nuovo in casa Pepe: il giovane

nipote Giovanni ha preceduto per la prima volta il più esperto zio Domenico, di appena 0"23. La famiglia locale al volante, rispettivamente, di una X1/9 2000 e di una Fiat 850/2000, entrambe curate dal veronese Luciano De Fanti. Seguono in classifica Mario Testa e Pietro Scrocca, entrambi su X1/9 2000, Francesco Boccia (X1/9 1600), Michele Di Gioia (A 112) e Francesco Cerbo su X1/9 1300. In gruppo N scontata vittoria del teramano Pierluigi Piccioni su Renault 5 Gt Turbo.

Rosario Moselli

SLALOM

S. Bartolomeo (Bn), 22 agosto 1993

4. Slalom Città di S. Bartolomeo in Galdo
Gara Nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Vinaccia (Fiat X1/9 2000) 158,38; 2. Catapano (Fiat X1/9 2000) 160,67; 3. Ceriello (Fiat X1/9 1600) 162,24; 4. Pepe G. (Fiat X1/9 2000) 163,06; 5. Pepe D. (Fiat 850/2000) 163,29; 6. Testa (Fiat X1/9 2000) 166,74; 7. Scrocca (Fiat X1/9 2000) 168,29; 8. Boccia (Fiat X1/9 2000) 168,30; 9. Di Gioia (A 112) 175,64; 10. Cerbo (Fiat X1/9 2000) 176,09.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Sponsillo 185,27; 2. Rega (Citroën Ax Sport) 190,88; 3. Capuano 193,09; 4. Izzo 213,19 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Ruggiero (Peugeot 205 Gti) 197,13.

Classe oltre 1300: 1. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 176,45.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Tasillo 192,40; 2. Iacoviello 192,57; 3. Pepe M. 193,01; 4. Prota 193,30; 5. D'Agostino 199,22.

Classe 700: 1. Cirucci (Fiat 500) 217,81.

Classe 1000: 1. Bufis (A 112) 192,50.

Classe 1150: 1. Di Gioia (A 112) 175,64.

Classe 1300: 1. Cerbo 176,09; 2. Rizzo 180,10; 3. Ventriglia 186,24; 4. Villanova (Fiat Ritmo 130) 195,96 (tutti gli altri su Fiat X1/9).



GALLA'

F. RALLY □ REDOLFI FA L'INSEGUITORE A VARANO

Tra chicane e birilli Maroni imprendibile

VARANO DE' MELEGARI — Da parte degli organizzatori del team Tre Stelle di Salsomaggiore l'obiettivo è stato raggiunto. Renato Fuochi e soci si erano posti come traguardo quello di far svolgere all'interno dell'autodromo di Varano de' Melegari una gara di Formula Rally tutto spettacolo, che appassionasse il pubblico e facesse emergere valori tecnici di rilievo. Così è stato, con la partecipazione di una sessantina di piloti di sei diverse regioni. Su un tracciato molto divertente di un chilometro, ricavato tra chicane e birilli, il «Riccardo Paletti» è stato teatro della vittoria assoluta conquistata dal lecchese Benvenuto Maroni. Con il prototipo junior il pilota lombardo, portacolori della scuderia 4 Assi di Treviso, ha dominato il secondo raggruppamento fino a 1600

con una guida spettacolare senza commettere errori. Maroni si è aggiudicato il prestigioso Trofeo Seat Autocentro Camorali prevalendo nell'assoluta con 8"42 sulla possente Porsche 911 3.3 turbo che il pilota-preparatore bergamasco Orlando Redolfi ha guidato con estrema determinazione, vincendo il secondo raggruppamento oltre 1600 cc. Redolfi ha preceduto di pochi decimi Walter Pagliari, Stefano Comandini e Giuliano Maioli. La giornata si è aperta con le prove di qualificazioni, dominate dal campionissimo Augusto Cesari. Con il Prototipo Lancia S4 autopreparato nella versione '93 monoposto, il portacolori del team Supergara è stato l'unico pilota a scendere sotto il muro del minuto (59"9). Dopo una semifinale vinta senza problemi, il sette volte cam-

pione italiano degli slalom è stato protagonista di un colpo di scena: Cesari, 50enne di Gattinara, opposto al 28enne di Lucca, Gianluca Vita (Toyota Celica 4Wd-team Orlando), nella finalissima ha dovuto ritirarsi per un problema di pescaggio della benzina. Vita, galvanizzato dalla vittoria, si è trasformato in uno showman impegnandosi in derapate da manuale, mandando in delirio il pubblico in tribuna. Più staccati i due lancisti Dell'Asta e Cremonesi. Nel primo raggruppamento Mario Travagin (Tre Stelle) ha preceduto Luigi Vitrani (Junior Jolly), entrambi su Renault 5 Gt Turbo. Miglior tempo in prova è stato quello di Giovanni Bottazzi (Alfa 33-Biesse Corse) che in finale ha però dovuto cedere il passo per problemi al motore.

Giuseppe Macchi

FORMULA RALLY

Varano (Pr), 22 agosto 1993

Trofeo Tre stelle

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Maroni (Prototipo junior) in 5'06"93; 2. Redolfi (Porsche 911 3.3 Turbo) a 8"42; 3. Pagliari (Pagliari prototipo) a 9"49; 4. Comandini (Fiat X1/9) 9"91; 5. Vita (Toyota Celica 4wd) a 10"39; 6. Maioli (Ford Sierra Cosworth) a 10"80; 7. Rizzi (Dallara Fiat X1/9) a 14"96; 8. Ungari (Fiat X1/9) a 19"24; 9. Dall'Asta (Lancia Delta Integrale) a 28"00; 10. Travagin (Renault 5 Gt Turbo) a 34"01.

Primo raggruppamento: 1. Travagin (Renault 5 Gt Turbo) a 5'40"94; 2. Vitrani (Renault 5 Turbo) a 7"84; 3. Iacaruso (Ford Sierra Cosworth) a 10"80; 4. Giovanni Bottazzi (Alfa 33) a 21"29.

Secondo raggruppamento

classe 1600: 1. Maroni (Prototipo junior) in 5'06"93; 2. Rizzi (Dallara X1/9) a 14"96; 3. Ungari (Fiat X1/9) a 1 giro; 4. Negri (Volkswagen Golf Gti) a 1 giro.
classe oltre 1600: 1. Redolfi (Porsche 911 3.3 Turbo) in 5'15"35; 2. Pagliari (Pagliari prototipo) a 1'07"; 3. Comandini (Fiat X1/9) a 1'49"; 4. Maioli (Ford Sierra Cosworth) a 2'38".

Terzo raggruppamento: 1. Vita (Toyota Celica 4Wd) in 5'17"32; 2. Dall'Asta a 18"61; 3. Cremonesi (Lancia Delta Integrale) a 24"05; 4. Cesari (Prototipo Lancia S4) a 1 giro.

Classe 1600: 1. Ceriali 162,24; 2. Boccia 168,30; 3. Anna Fogliata 204,40 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Morabito (Talbot Ti) 181,65; 2. Pagnello (Citroën Visa Gt) 195,17; 3. Rosa (Vw Golf Gti) 195,28.

Classe oltre 2000: 1. Manucci (Renault 5 Gt Turbo) 179,54.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Gala (Fiat 600) 201,22.

Classe 1600: 1. Delle Cave (Fiat X1/9) 178,88.

Classe 2000: 1. Vinaccia 158,38; 2. Capatano 160,67; 3. Pepe G. 163,06; 4. Pepe D. (Fiat 850) 163,29; 5. Testa 166,74; 6. Scrocca 168,29 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

motorquality

ADVERTIME

• Sistemi frenanti BREMBO da competizione. Dischi Serie Oro per vetture stradali.

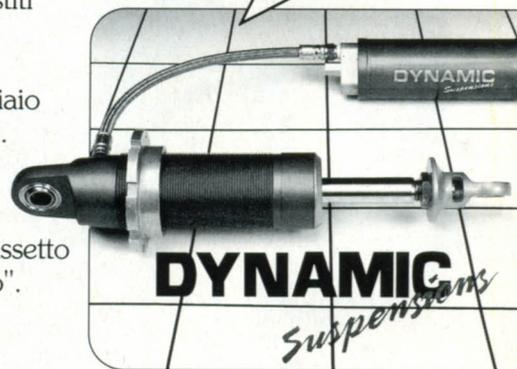
• Pastiglie freno senza amianto ad altissime prestazioni.

• Kit tubazioni freno in teflon rivestiti in treccia d'acciaio.

Raccordi pressati o recuperabili in acciaio inox o leghe leggere.

• Molle speciali per "l'assetto sportivo".

Ammortizzatori speciali per Formula - Sport - Rally e Turismo.



DYNAMIC
Suspensions

mq[®]
da Tecnico a Tecnico.

Motorquality spa

Via Venezia
20099 Sesto S. Giovanni (MI)
Tel. (02) 24.09.631
Telefax: (02) 22.47.64.20

ANTEPRIMA
LA NUOVA VOLKSWAGEN

Una moda che non Passat

La Casa tedesca festeggia i vent'anni di vita di questo modello con la quarta generazione. Punto di forza è la sicurezza

Prezzo: lire 43.000.000 (indicativo per la Variant 2.0 16V); **Cilindrata:** 1984 cc

Potenza max: 150 cv; **Velocità max:** 213 kmh

ARTURO RIZZOLI



Proprio vent'anni fa iniziava, sempre nel cuore dell'estate, la fortunata storia della Passat. Era un periodo in cui la Volkswagen andava a giocare le carte decisive del proprio futuro: il ciclo del Maggiolino era inequivocabilmente arrivato al capolinea e in un panorama non meno difficile di quello attuale, con la crisi energetica

che arrivò di lì a poco, occorreano idee nuove. Ora, venti anni dopo, la Passat misura il proprio successo sui sei milioni e duecentomila vetture prodotte; durante tutto questo tempo il colosso di Wolfsburg ha comunque provveduto ad un costante rinnovamento del modello: nel novembre del 1980 arrivò la seconda generazione, cui seguì la

terza nell'aprile dell'88, per arrivare sino all'ultimo, odierno, capitolo. L'aggiornamento della «media» della Volkswagen per questa quarta generazione si è mosso verso due direttrici precise: la continuità della tradizione e la ricerca di uno standard di sicurezza sempre più elevato. Per quel che riguarda il primo punto, si nota che la linea è caratteriz-





STILE. La nuova Passat ha forme più tondeggianti della progenitrice nella parte posteriore, ciò si nota soprattutto nella berlina a tre volumi.

ABITACOLO. La plancia ha una disposizione orientata verso il guidatore per rendere la lettura di tutti gli strumenti e l'accesso ai comandi più agevoli.

STORIA. Ecco le quattro generazioni della Passat prodotte in 6.200.000 esemplari nei venti anni di vita

zata da una notevole fluidità delle forme, sono assenti gli spigoli, la parentela con la progenitrice è chiara, ma lo stile appare decisamente al passo con i tempi. Appunto per rispondere alle esigenze di un mercato, per quanto rallentato in questi ultimi mesi, sempre più esigente, gli interventi si sono indirizzati verso la ricerca di forme sempre più accattivanti. Le fiancate sono state modificate per dare alla vettura un'immagine più dinamica, ugualmente la parte posteriore si presenta ora più arrotondata, in particolare modo sulla berlina tre volumi, che è dotata di gruppi ottici posteriori più grandi e meglio visibili. Inoltre è molto appariscente il cambiamento del muso con una griglia per il radiatore piuttosto stret-

ta e larga tra i fari; al di sotto, nello scudo, sono collocati gli indicatori di direzione e i fari antinebbia.

SICUREZZA. Su questo campo un po' tutti i costruttori stanno conducendo attualmente le rispettive battaglie di mercato. La nuova Passat non poteva quindi certo trascurare questo importante aspetto. L'ultima nata della Volkswagen monta infatti di serie su tutti i modelli l'air-bag per guidatore e passeggero. Le cinture di sicurezza sono inoltre dotate di un tenditore che interviene in caso di collisione ad una velocità superiore ai 15 kmh, in quella situazione, in 12 millesimi di secondo, le cinture vengono fatte aderire al corpo in modo da limitare le lesioni di nor-

ma causate da un imperfetto ancoraggio. La carrozzeria è stata poi dotata di una serie di rinforzi in grado di superare i severi crash-test che entreranno in vigore negli Stati Uniti a partire dall'autunno del prossimo anno. A ciò bisogna poi aggiungere che tutti modelli della Passat con potenza superiore ai 115 cv dispongono di serie dell'Abs. A proposito di potenza, va detto che in Italia arriveranno le seguenti motorizzazioni a benzina: 1800 cc con 90 cv, sull'allestimento Cl e Gl (più lussuoso), 2000 cc 115 cv Gl, 150 cv 16V (motore nuovo per l'Italia) Gt (allestimento sportivo lussuoso) e 2900 cc V6 con 174 cv Syncro Variant; mentre i motori turbodiesel saranno due: 1900 cc con 75 cv sulla Cl e 1900 cc con 90 cv sulla Gl. ■



Nuovo motore con 150 cavalli

Il 2 litri 16V, da 136 cv, finora disponibile sarà sostituito da una nuova unità da 150 cv con valvole di ammissione inclinate di 25 gradi.

Motore: anteriore trasversale 4 cilindri, cilindrata 1984; alesaggio \times corsa 82,2 \times 92,8 mm; rapporto di compressione 10,5:1; alimentazione a iniezione Digifant; distribuzione bialbero in testa con quattro valvole per cilindro; potenza massima 150 cv a 6000 giri; coppia massima 18,3 a 4800 giri.

Trasmissione: Trazione anteriore; cambio manuale a cinque; frizione monodisco a secco.

Autotelaio: scocca autoportante; sospensione anteriore a ruote indipendenti Mc Pherson con bracci trasversali triangolari inferiori, barra stabilizzatrice e braccio a terra; sospensione posteriore a bracci collegati con supporti; freni a disco sulle quattro ruote anteriori autoventilanti con Abs e servocomando; sterzo a cremagliera con servocomando; ruote in lega 6 \times 15 pollici; pneumatici 205/50 \times 15.

Dimensioni e peso: lunghezza 4595 mm; larghezza 1720 mm; passo 2625 mm; carreggiata anteriore 1479; carreggiata posteriore 1428; volume bagagliaio da 465 a 1500 litri; serbatoio carburante 70 litri; peso 1345 kg.

Prestazioni e consumo: Velocità massima 213 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 9"7; consumo a 120 13 km/litro.

La scheda
TECNICA

a cura di
ETTORE MINGARDI
ARTURO RIZZOLI

Il cliente Vw e Audi è protetto

In occasione della presentazione delle nuove Passat e Golf Cabrio, lo stesso presidente e direttore generale dell'Autogerma, Bent-Axel Schlesinger, ha annunciato il varo della nuova formula di contratto denominata «cliente protetto» destinata agli acquirenti delle Volkswagen e delle Audi. Nel pacchetto di garanzie a salvaguardia dei diritti del consumatore, sono stabiliti alcuni punti molto importanti come il fatto che il deposito a garanzia versato dal cliente non dovrà superare il 10% del prezzo «chiavi in mano» del veicolo, cifra che, inoltre, resta bloccata se la consegna avviene entro 90 giorni dalla sottoscrizione dell'accordo di acquisto. Il termine della consegna dell'auto viene chiaramente indicato nel contratto e la tolleranza massima ammessa è di 45 giorni, dopo tale termine il cliente ha la facoltà di rinunciare alla vettura ottenendo la restituzione dell'anticipo maggiorato degli interessi al tasso legale, questa prassi è applicabile anche se il prezzo alla consegna, trascorsi i 90 giorni, sarà maggiore del 5%.

■ **ROVER.** La Casa Britannica si è assicurata un contratto di fornitura di quelli davvero rilevanti: 2000 vetture destinate all'Avis, per l'autonoleggio. Ai listini attuali il valore dell'acquisto è di oltre 43 miliardi di lire, e si tratta della più grossa fornitura mai fatta dalla Rover a un solo cliente. Le vetture dell'intera gamma della Casa britannica verranno messe a disposizione degli autonoleggi Avis dapprima in Italia, Germania e Spagna e poi, in seguito, in Francia e Portogallo.

■ **SEAT.** Filippo Girola è stato nominato recentemente direttore vendite della Seat Italia. Milanese, 50enne, Girola è approdato in Seat Italia, dopo una lunga esperienza maturata alla Pirelli, nel 1985, dal 1991 era alla direzione dell'area nord della Seat Italia. Sempre a proposito della Seat Italia va segnalato che alla fine del mese di agosto è avvenuto il trasferimento nella nuova sede di via Cusago n. 186 a Milano, con questo cambio di «casa» è mutato anche il numero di telefono che è 02-489421.

Due sono le versioni: Avantegarde a lato e base al centro



DISPONIBILI DUE ALLESTIMENTI E TRE MOTORI

Doppio strip per la Golf



L'arrivo della nuova Golf Cabrio coincide con l'introduzione di alcune interessanti novità che vanno oltre l'impiego di una carrozzeria derivata da quella dell'analogo modello berlina. Prima di tutto sono stati previsti due livelli di allestimento: alla «base» sarà infatti affiancata una versione speciale denominata Avantegarde, quest'ultima ha una connotazione sportivo-elegante. La Avantegarde è facilmente distinguibile anche al primo colpo d'occhio: i passaruota sono maggiorati, i cerchi sono in lega e montano pneumatici maggiorati, il telaio è stato ribassato di 10 mm, la zona dei sottoporta è verniciata in nero, mentre la griglia del radiatore è in tinta con la carrozzeria. La differenziazione dell'offerta trova una precisa giustificazione nell'analisi di mercato condotta sull'acquirente delle cabrio. Infatti, «mediamente», l'automobilista che sceglie la «scoperta» è di otto anni più gio-

vane rispetto a quello che acquista l'analogo modello berlina, inoltre ha un grado di istruzione medio-alta e gode una buona affermazione sociale. Tutto ciò significa però che il giovane cliente potrebbe avvicinarsi alla spider quando non è ancora completamente affermato,

così si spiega un'offerta che propone un modello d'entrata con un costo che dovrebbe aggirarsi attorno ai 29-30 milioni di lire, mentre la versione top arriverà a un prezzo di una quarantina di milioni. La strada della differenziazione, oltre che per l'allestimento, è stata anche

perseguita sul fronte motoristico. Se prima la Golf Cabrio non consentiva alcuna possibilità di scelta sul piano motoristico, ora sono disponibili tre soluzioni: vi sono infatti due unità di 1800 cc, una capace di 75 cv, che si traducono una velocità massima di 160 kmh, e l'altra dotata di 90 cv per 172 kmh; infine c'è anche un due litri che con i suoi 115 cv che spinge la Golf Cabrio fino a 190 kmh. Sotto il nuovo vestito vi sono interessanti soluzioni, ad esempio il blocco motore-trasmissione ha una diversa collocazione ed è stato ancorato in modo tale da smorzare le vibrazioni. Inoltre la capote elettro-idraulica ha una sola leva per lo sbloccaggio, la sua sistemazione, a vettura scoperta, è stata modificata in modo da migliorare la capienza del bagaglio, in più ora è possibile viaggiare anche senza il copri-capote; infine per migliorare la marcia alle alte velocità è stato installato un frangivento posteriore.



Particolare attenzione sulla Golf Cabrio è stata dedicata alla sicurezza: ecco una delle prove di ribaltamento per verificare la resistenza del roll-bar

LA NOVITÀ DI ALMERAS

Una 911 costruita in kevlar

Almeras non finisce mai di stupire con le proprie interpretazioni della Porsche, marchio al quale è legato da anni e con il quale si è costruito una solita reputazione di preparatore, sia per la strada che per la pista. L'ultima creazione dei fratelli di Montpellier si chiama 911 Turbo Rs Look Almeras e il primo esemplare (nella foto sotto) è stato proposto in un colore verde menta che non può certo passare inosservato. Al di là della colorazione, salta poi subito all'occhio il nuovo muso, in kevlar come tutta la carrozzeria che, seguendo lo stile della nuova 911 che debutterà al prossimo Salone di Francoforte, ha i fari non più in posizione verticale ma inclinati. Nell'ampio scudo anteriore spiccano le vistose pre-

se d'aria laterali per il rafforzamento dei freni. Gli specchietti retrovisori laterali, per evidenti ragioni aerodinamiche, sono integrati alle portiere. Le ruote sono di 18 pollici e la forma richiama una soluzione già vista anni addietro sulle Porsche di Gr.C. La grande aggressività esteriore trova poi supporto in un propulsore che eroga 400 cv. La personalizzazione della vettura prosegue all'interno: selleria e strumenti possono essere in tinta con la carrozzeria. Il costo della trasformazione può oscillare tra i 54 e gli 81 milioni di lire a seconda degli allestimenti. L'indirizzo di Almeras Frères è Z.I. de la Lauze, route de Sète -34435 St. Jean de Vedas Cédex, telefono 0033/ 67.425735 fax 0033/ 67.472227



MATRIMONIO A FRANCOFORTE

La Lotus alla Bugatti

Al quartier generale della Bugatti, a Campogalliano in provincia di Modena, ufficialmente non si vuole parlare dell'operazione di acquisizione della Lotus, ma il tutto è praticamente concluso. La trattativa per acquistare la prestigiosa Casa inglese è partita un paio di mesi fa con l'obiettivo primario di acquisire la Lotus Engineering, per gli indubbi vantaggi che la Bugatti avrebbe potuto trarre con i travasi di know-how per quel che riguarda autotelai e sospensioni; poi il discorso si è spostato anche sulla Lotus Cars. Secondo fonti molto attendibili l'operazione di acquisto della Lotus da parte della Bugatti mancano solo degli ultimi dettagli, inoltre necessità di marketing e di comunicazione inducono comunque a spostare l'annuncio ufficiale del «matrimonio» all'appuntamento di una ribalta internazionale importante come il prossimo Salone di Francoforte di inizio settembre. Infine va detto che il piano di acquisizione prevede che i marchi Bugatti e Lotus continueranno a conservare ciascuno la propria identità.

A TU PER TU

In California con una super-car da produrre in 25-30 esemplari all'anno sta per rinascere il prestigioso marchio di **Giotto Bizzarrini**. L'ingegnere toscano spiega tutta l'operazione

ARTURO RIZZOLI

Uno dei nomi più prestigiosi del mondo dell'automobilismo si accinge a tornare sulla ribalta mondiale con una vettura che fin dal primo colpo d'occhio lascia affascinati. Giotto Bizzarrini, che con il suo estro ha contribuito alla nascita di vetture che hanno rappresentato autentiche pietre miliari nella storia delle auto sportive e da corsa, come la Ferrari Gto e la Lamborghini Miura, sta lavorando a un progetto ambizioso: riportare in vita il suo marchio per una super-car da produrre negli Stati Uniti assieme a un uomo d'affari americano, di nome Barry Watkins e al designer Luis Romo, che vanta esperienze con Chrysler e Mazda. Ma vediamo di capire con lo stesso ingegnere Bizzarrini i dettagli dell'operazione.

— Cosa manca perché le vetture con il suo nome tornino ad essere prodotte?

«Banalmente si potrebbe dire un po' di soldi. In realtà l'operazione è presto spiegata: con l'uomo d'affari americano e lo stilista Luis Romo abbiamo messo assieme un piano preciso per impiantare in California una piccola factory per la produzione di 25-30 super-car all'anno, più o meno i volumi dell'impresa che avevo messo su a Livor-

no negli anni '60. Il primo prototipo, come vedete, lo abbiamo già realizzato, però per fare partire un'operazione del genere occorrono circa dieci milioni di dollari, circa sedici miliardi di lire. Barry Watkins è in grado di garantire una parte della base economica, e ora sta cercando altri soci per avviare il tutto».

— Fare un prototipo non è un'impresa difficile, ma lei crede nella possibilità di mandare in porto tutta l'operazione?

«Aspetto da un momento all'altro una chiamata dall'America per trasferirmi in California a lavorare. L'entusiasmo per il mio lavoro è infatti sempre grande, ma bisogna anche essere realisti e non dimenticare il difficile momento economico. Nella mia vita ho realizzato oltre quaranta prototipi, molti sono rimasti tali anche in frangenti in cui la congiuntura economica era ben più favorevole, quindi il momento facile o difficile incide relativamente, così io spero davvero di potere realizzare la Bz 2001, questo è infatti il nome della futura Bizzarrini».

— Ci può descrivere i contenuti della vettura?

«Lo stile è stato definito assieme a Luis Romo cercando di richiamare soluzioni carat-

teristiche di vetture da me realizzate in passato. La vettura sarà poi costruita su un telaio da me progettato, per il motore non è stata ancora presa una decisione definitiva. Le ipotesi finora esaminate sono state quella del V12 Lamborghini o di altre unità costruite da Carlo Chiti. Per una questione di rapidità il primo prototipo è stato realizzato sulla base di una Ferrari Testarossa di Watkins, promotore di tutta l'iniziativa. La nostra Bz 2001 è nata spider, senza capote o hardtop di sorta, per ora; ma se le esigenze commerciali lo imporranno si studierà la soluzione per coprire l'auto».

— E il prezzo...

«Personalmente sono convinto che lo spazio per vetture da un miliardo e passa, come la Bugatti o la McLaren stradale, si sia molto ridotto. Il nostro obiettivo è quindi quello di arrivare a fare un'auto da 150.000 dollari, poco meno di 240 milioni di lire».

— Come può una super-car stare in un simile limite di prezzo?

«La mia filosofia è sempre stata quella che una "sportiva" deve avere alte prestazioni e peso contenuto, sono quindi convinto che si debba rinunciare a finiture particolari, e quindi costose: ci deve essere l'essenziale. Io sono un nemico del peso: se un'auto pesa più di 1100 kg diventa un carro armato. Fare delle super-car da oltre 300 kmh che pesano 1600 kg è solo un esercizio stilistico: le prestazioni ci sono sulla carta ma non si riescono a sfruttare, è una pazzia».



Le forme della Bz 2001, deliberate dal designer Luis Romo assieme a Giotto Bizzarrini, sono tondeggianti e ricordano le creazioni dell'ingegnere toscano



DIVENTA PILOTA

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

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

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH
Autodromo di Magione
06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/841669
849393 (velocità)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Luccardi 94

VELOCITA'

4-5 SETTEMBRE

PERGUSA
Campionato italiano
SuperTurismo e Turismo
Ente Autodromo Pergusa
Tel. 0935/25660

5 SETTEMBRE

ALBAGETE
Campionato internazionale
Formula 3000
Circuito La Torrecica
Tel. 003467/242510-2-3

FUJI
Campionato giapponese
Formula 3000
Vicio/Fisco Club/Fuji
Tel. 0081/3/34092391

MUGELLO
Campionato italiano
Formula 3
Coppa Renault Clio
Saim Mugello
Tel. 055/8495800

SILVERSTONE
Campionato inglese
Formula 3
Brdc Silverstone Circuit
Tel. 0044/327/857271

ALBI
Campionato francese F.3
SuperTurismo
Peugeot 905 Spider Cup
Asa Albi
Tel. 0033/63/549400

CITTA' DEL MESSICO
Campionato Panamericano
Formula 3
Città del Messico

STOCK-CAR A DARLINGTON
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

BINETTO
Camp. italiano Spercar Gt
Prototipi e F. 2000
Autodromo del Levante
Tel. 080/9920467-9921148

MONZA
Targa Tricolore Porsche
Carrera Alpenpokal
Sias Monza Tel. 039/24821

VARANO
Challenge italiano
Trofeo Cinquecento
Sogesa Varano
Tel. 0521/242820

RALLY

2-5 SETTEMBRE

RALLY MONT BLANC
Campionato europeo
coefficiente 5
Asa Mont Blanc
Tel. 0033/50/52960

4-5 SETTEMBRE

RALLY DEL GRAPPOLO
Coppa Italia 1. zona
coefficiente 3
S. Damiano Rally Club
Tel. 0141/975154
RALLY VALLE CAMONICA
Coppa Italia 3. zona
coefficiente 5
Ac Brescia
Tel. 030/40561

5 SETTEMBRE

RALLY DEL SAGITTARIO
Rallysprint
Ac Pordenone
Tel. 0434/208965-6-7

ALTRE SPECIALITA'

5 SETTEMBRE

TURCKHEIM TROIS EPIS
Campionato europeo
della montagna
Asac d'Alsace
Tel. 0033/88/360434

SALITA LIMA-ABETONE
Campionato italiano
Coppa Csaì 1. zona
Club Motoristico
Appennino Pistoiese
Tel. 0573/631237-fax 622390

SALITA CEFALU'-GIBILMANNA
Coppa Csaì 2. zona
Comune di Cefalù

SLALOM MOLINI TRIORA
Campionato italiano
Supergara
Tel. 0173/65425

SLALOM PIGNATARO PASTORANO-GIANO
Coppa Csaì 4. zona
Rombo Team Napoli
Tel. 081/8904526

SLALOM S. GIOVANNI IN FIORE
Coppa Csaì 5. zona
Cosenza Corse
Tel. 0984/72895

SLALOM VAL DIRILLO
Nazionale
Melluzzo Corse
Tel. Catania

SLALOM CITTA' DI COSSOINE
Nazionale
Ac Sassari
Tel. 079/271462

VELOCITA' SU TERRA A PERGOLA
Campionato italiano
Usp Catria
Tel. 0721/734086

FORMULA RALLY A FORO BOARIO
Nazionale
Team Padova Cross
Tel. 049/9630465

telesprint

SERVIZIO QUOTIDIANO
DI INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE

CON LA **SIP**

chiamate il

1637

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

051 oppure
997.997
se di altro distretto



SETTIMANALI NAZIONALI

OKY MOTORI

NUOVA ANTENNATRE 19.50 sabato
ESPANSIONE TV 20.00 sabato
RADIO TELE GARDA 15.30 sabato
GRP TV 22.30 venerdì
 13.30 sabato
RETE 9 TAI 20.55 sabato
 12.20 domenica
ALTAITALIA TV 19.50 sabato
 09.30 domenica
RETE AZZURRA 15.00 sabato
 12.30 e 23.00 lunedì
TELE BELLUNO 23.30 giovedì
 18.00 sabato
TELE COMMERCIALE ALPINA 21.00 sabato
 22.00 mercoledì
PRIMO CANALE 22.00 giovedì
 22.00 mercoledì
TELEARCOBALENO 23.45 venerdì
 13.30 domenica
ANTENNA 1 20.30 sabato
 14.00 domenica
NUOVA RETE 22.30 venerdì
TV PARMA 21.15 sabato
 18.10 domenica
TELE MONTIMARE 22.30 sabato
 13.00 domenica
TELE MAREMMA 15.30 sabato
 15.00 domenica
NOI TV 21.30 sabato
 15.45 lunedì

TELEREGIONE

21.30 venerdì
 17.30 sabato
TELE 2000 22.30 venerdì
 21.00 domenica
RETE CAPRI 22.00 venerdì
SUPER TV 21.40 martedì

MOTOR NEWS

TELECUPOLE 23.00 lunedì
TELENOVA 23.00 mercoledì
TELE FRIULI 23.30 venerdì
 16.20 lunedì
TELE ARENA 23.40 venerdì
TELE ALTO VENETO 23.15 venerdì
 13.30 domenica
RETE 7 11.30 sabato

TELEREGGIO

18.40 giovedì
 13.30 domenica
TELEREGIONE TOSCANA 14.30 giovedì
 24.00 domenica

RETE 24 H

22.30 giovedì
 16.30 sabato

TVRS

15.15 venerdì
 23.00 sabato

TELE LAZIO

21.20 venerdì
CANALE 10 20.30 lunedì

TELESPAZIO

22.30 sabato
 13.30 domenica

TELESCIROCCO

23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

LUNEDÌ

TELEMONTECARLO 24,15 Crono
RETEMIA 20.40 L'uomo e i motori

MARTEDÌ

TELE + 2 19.45 Sport time auto
ODEON TV 23.15 Automania

MERCOLEDÌ

TELE + 2 13.45 Sport time auto (replica)

VENERDÌ

TELE + 2 13.45 Sport time auto (replica)
CINQUESTELLE 22.00 Motori non stop
ODEON TV 23.15 Tuttofuoristrada

SABATO

TELEMONTECARLO 13.00 Crono (replica)
RAI 2 14.30 Tg2 Motori
TIVU ITALIA 19.30 Ruote in pista

DOMENICA

ITALIA 1 11.45 Grand Prix
CINQUESTELLE 12.30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13.00 Motorclicp



Servizi sul 1000 Laghi andranno in onda su Tele + 2 domenica 5 alle ore 18.30 e su Eurosport, venerdì 3 alle ore 20.30

LE GARE

SUPERTURISMO

RAI 1
 Sabato 4 ore 16.00 diretta da Pergusa
TELE + 2
 Domenica 5 ore 1.00 sintesi della gara

KART

RAI 3
 Sabato 4 ore 17.30 mondiale 125 - eliminatorie.
 Domenica 5 ore 1.10 mondiale 125 - finale

SPECIALI

FORMULA 1

EUROSPORT
 Mercoledì 1 ore 22.00 Grand Prix Magazine con replica giovedì 2 ore 13.00

F. 3000

EUROSPORT
 Venerdì 3 ore 20.30 sintesi gare di Nurburgring e Spa

RAI 3

Mercoledì 1 ore 15.30 sintesi della gara di Spa

DTM

RAI 3
 Mercoledì 1 ore 15.50 sintesi della gara di Singen

EUROSPORT

Mercoledì 1 ore 19.00 sintesi della gara di Singen

RALLY

EUROSPORT
 Venerdì 3 ore 20.30 sintesi del rally 1000 Laghi

TELE + 2

Domenica 5 ore 16.30 sintesi del rally 1000 Laghi

SUPERTURISMO

TELE + 2
 Domenica 5 ore 1.00 sintesi della gara di Pergusa

Servizi sulla F.3000 saranno trasmessi da Rai 3 mercoledì 1 alle ore 15.30 e da Eurosport, venerdì 3 alle ore 20.30



SUPERTURISMO □ PERGUSA CHIAMA

Tempo di due ore

Ritorna sui teleschermi in diretta Rai il SuperTurismo. Dopo un mese di ferie la serie tricolore approda sul circuito siciliano di Pergusa. È questa una gara, se vogliamo, anomala rispetto alle altre: infatti in questa occasione a differenza di due gare sprint Le SuperTurismo saranno impegnate in una mini endurance di due ore. Sabato 4 Rai Uno si collegherà in diretta alle ore 16.00, telecronista Mario Poltronieri, per seguire la caldissima gara di: Tarquini (Alfa 155), Giovanardi (Peugeot 405 Mi 16) e dell'attuale capo classifica Roberto Ravaglia (Bmw 318i). I tre, in pratica, si giocheranno il titolo.



Sabato diretta ore 11,00

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

MERCOLEDÌ 1
 ore 18.00 Dtm sintesi della gara di Singen
 ore 22.00 F. 1 Grand Prix Magazine

GIOVEDÌ 2

ore 13.00 Grand Prix Magazine (replica)

VENERDÌ 3
 ore 20.30 International Motorsport

SABATO 4

ore 9.00 International Motorsport (replica)

LUNEDÌ 6
 ore 13.00 International Motorsport (replica)

RUBRICHE TV LOCALI

LUNEDÌ

Lombardia
TELEVERBANO
 21.45 Tuttoralry video

Emilia Romagna

TELE RADIO CITTÀ
 20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)

MARTEDÌ

Puglia
CANALE 10
 10.40 Top Autonews

Lombardia

RETE 55
 19.30 Tuttoralry video
TELESTUDIOTRE
 22.00 Tuttoralry video

MERCOLEDÌ

Marche
TVRS
 23.00 Ruote e motori

GIOVEDÌ

Puglia
CANALE 10
 10.40 Top Autonews

Emilia Romagna

RETE 7
 18.30 World Cross Motori

Toscana

TV PRATO
 21.50 Il fuoristrada

Campania

TELEOMERO
 23.30 Racing Team

Lazio

RETE ORO
 19.45 Semaforo verde

Lombardia

TELEVERBANO
 18.00 Tuttoralry video

VENERDÌ

Piemonte
VIDEOGRUPPO
 20.00 Hot Rod

Toscana

TELEREGIONE
 22.00 Gente Motori

SABATO

Piemonte
VIDEOGRUPPO
 24.00 Hot Rod

Lombardia

ANTENNA 3
 19.50 Monza motori

Liguria

CANALE 7
 20.30 Starting (replica domenica 19.00)

EUROMIXER
 20.30 Starting (replica domenica 19.00)

TELENORD
 20.30 Starting (replica domenica 19.00)

Emilia Romagna

REGGIO TRE TV
 23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEUNIVERSO
 13.30 Starter

Toscana

CANALE 27
 23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEIDEA
 19.50 Starting (replica domenica 13.00)

Marche

TVRS
 15.20 Ruote e motori

Lazio

RGM
 15.00 Starting (replica domenica 19.00)

GOLD TV
 13.50 Starting (replica lunedì 23.30)

TVA 40
 22.30 Tva 40 Motor (replica domenica 14.00)

Puglia

CANALE 10
 10.40 Top Autonews

DOMENICA

Lombardia

BERGAMO TV
 18.00 Motorshow

Lazio

TELE UNIVERSO
 13.00 Starting
TELE MONTE GIOVE
 15.00 Starting
QUARTA RETE ROMA
 23.45 Starting

bastian contrario

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

So bene che questa vi farà arrabbiare più del necessario; ma in periodo post-vanzanziero le teste, bollite dal caldo, iniziano a sfrigolare rivolgendosi già al mercato dell'anno prossimo. E puntualmente, dietro alle elucubrazioni più deliranti, prende corpo il lugubre coro delle lamentele. Ahi, ah, questo lo lasceranno a piedi; quest'altro non troverà mai un volante, perché non ha soldi e non ha sponsor. Uhi, uhi, com'è crudele questo Circus di gladiatori che ti prende, ti mastica e ti butta in un canto. E tutti a piangere sulle disgrazie proprie e altrui. Dicevo, stavolta magari se la prenderanno in parecchi. Ma anche sforzandomi, la sorte di questi cassintegrati della F.1 non mi commuove più di tanto. Anzi, non mi commuove più di Beautiful, il che è tutto dire. Avrò anche la sensibilità di una foca, ma non ho mai visto un pilota appiedato lavare i vetri agli incroci e se c'è qualcosa che mi preoccupa sono i cassintegrati veri, quelli che tornano dalle vacanze e scoprono che potevano anche restarci. Non, come sostiene qualcuno, perché abbia l'anima di Cippiuti: semplicemente perché non vorrei capitasse anche a me. Ma il giorno che il cuoco di un McDonald (ci sono i cuochi nei McDonald?) verrà a lamentarsi perché, dopo una stagione in un ristorante a cinque stelle, gli tocca tornare a friggere hamburger, spero

di avere abbastanza fiato per gridargli in faccia a centodieci decibel: sei un fesso. E allora, perché non si dovrebbe fare lo stesso con gli assi — piantati in asso — del volante?

Il mestiere di pilota non è, obiettivamente, un mestiere, anche se a differenza — per esempio — dei pierre delle discoteche comporta una certa dignità e una fatica mica da ridere, oltre al rischio di lasciarci la ghirba. Però è un po' come il poker: un gioco. A mio personalissimo avviso il poker è un gioco cretino, ma lasciamo perdere. Puoi anche essere il più bravo di tutti, ma se non ti capitano in mano le carte giuste c'è poco da fare. Oppure puoi avere carte buone e carte cattive, ma non riuscire a vincere perché ti difetta la faccia di bronzo per nascondere i sentimenti, anche quando stai bluffando. E questo è anche più grave. Accidenti, che bella metafora che mi è scappata fuori.

Ma soprattutto, il poker, la lippa, il saltamartino e la Formula Uno hanno una cosa in comune: le regole. Non solo quelle scritte e codificate, anche quelle retaggio di anni e anni di giocate. Quel codice non scritto di comportamento per cui se dai un calcio nelle balle al tuo avversario sei uno scorretto, ma se lo fai davanti all'arbitro sei uno stupido, e se invece non lo fai giocando a pallanuoto, dove nessuno ti vede, devi cambiare sport.

Il gioco ha le sue regole, e devi starci. E poi non venitemi a parlare di valigie e di gente dal cuore troppo tenero. È tutta una questione di proporzioni. Se sei arrivato fino alla Formula Uno è altamente probabile che tu sia passato impunemente sopra a un tot di gente, a iniziare da quando avevi il moccio al naso e correvi in kart, passando per l'età dei brufoli e delle formulette promozionali, fino al telefonino e alla Tremila, o quel che è. Il pelo sullo stomaco è cresciuto anche a te, cara vittima del sistema, e se adesso hai trovato qualcuno che ne ha di più è inutile che stai tanto a lamentarti. Se proprio vuoi restare nel giro, fai un passo indietro e prendi la rincorsa. Se la tua valigia non è niente per qualcuno, sbattila in testa a qualcun altro. Ma non piangere sui volantini perduti perché l'automobilismo non è solo imparare a controllare il sovrasterzo. E lo sapevi dal principio, o dovevi saperlo dai film western, che un poker d'assi va bene ma una pistola è meglio.

ORSI

