

**DA LEGGERE SUBITO
COM'È L'AUDI 90 DA RALLY
LE GARE CLUB-INTERVISTA A LOMBARDI**

SPORTO **SPRINT**

18

INCHIESTA
**PERCHÈ LA F3
NON PIACE PIÙ**
AUTOCROSS
**L'ORIZZONTE
È ITALIANO**
PROTOTIPI
**È IL MOMENTO
DELLE «PICCOLE»**

GP S.MARINO

**IL MONDIALE F1
DÀ STRADA
ALLE McLAREN**



FotoAngeloOrsi

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXVIII - N. 18 - 3-9 maggio 1988 - L. 2.200 - Sped. in abb. postale gr. 11770

SEMAFORO BIANCOROSSO

IL VERO PERICOLO NON È SOLO LA MCLAREN

E SE ORA SENNA VINCE OGNI GP?

A IMOLA già durante le prove, giravano le prime battute su come sarebbe andato a finire il Gp di San Marino. C'è molta incertezza, si diceva: se piove vincerà Senna, se ci sarà il sole vincerà Prost! Un modo come un altro per sottolineare che il dominio biancorosso si annuncia-va assoluto e disarmante. Ma la gara imolese è voluta andare al di là di un ritornello aspettato, e ha suggerito un'ipotesi ancor più preoccupante di quella temutissima del dominio delle McLaren. Il rischio vero, adesso, è che a vincere sempre non sia la McLaren, intesa come squadra, bensì la... McLaren di Senna. Sì, perché se è vero che il «professore» Prost è in testa al mondiale e già sa brillare di quella stessa polvere magica che ha reso leggendario Lauda, è anche vero che il brasiliano rampante lo sta sottoponendo a una pressione inaspettata e insopportabile. Ayrton è stato il più veloce in Brasile nelle pre-prove, poi il più veloce nei test imolesi con la fresca arrivata Mp4/4, quindi più veloce nelle qualifiche del Gp di Rio, poi ancora più veloce nei test di Monza, infine nettamente più veloce di Prost nei due giorni di prove del Gp di San Marino. Ora, se la storia non cambia, finisce che Senna parte sempre davanti. Con una considerazione da non trascurare: lui di solito non sbaglia al via, e si sa che poi non è certo uno facile da superare. È vero, anche, che un campione del calibro di Prost ha mille risorse, ma è forse più prudente non farsi troppe illusioni. E l'impressione è che, di questi tempi, il primo a non farsene sia proprio Alain.

DALL'IMOLA BIANCOROSSA a quella rossa il passo è breve anche se il distacco è enorme. Che cosa sia potuto succedere nessuno lo capisce bene, ma nelle pagine che seguono ci sono molte opinioni interessanti che meritano di essere lette, come l'analisi del motorista His e il

parere tecnico dell'ex Forghieri. Resta il fatto che dai 10" del Brasile al giro di Imola il tracollo è stato così clamoroso da non poter non essere dipeso da qualche cosa in particolare. E il confronto va fatto non solo con le McLaren, ma anche e soprattutto con la Lotus di Piquet. A Rio un minuto ha separato Berger dal tri-campione del mondo; sul Santerno, invece, i due hanno viaggiato sempre con gli stessi tempi e con addirittura il brasiliano davanti all'austriaco. Una disfatta, se si pensa alla Ferrari arretrante di qualche tempo fa. Una copia, quest'ultima, di quella squadra '86 che ci si illudeva di aver gettato nel dimenticatoio per sempre. Adesso si tratta di riprendere il capo del filo e ripercorrere all'indietro il labirinto in cui si è finiti. È importante riuscirci in fretta perché stando così le cose è riaffiorato quel nervosismo che caratterizzò i difficili giorni di un anno fa e che allora era esclusivamente addebitato alla poca elasticità «umana» del nuovo

arrivato Barnard. Quando le cose vanno storte tutto diventa difficile: capita così che anche il sempre pacifico Postlethwaite si metta a imprecare con il tecnico Spallanzani durante le prove, e che l'allegria brigata dei meccanici ritrovi d'improvviso la paura di pronunciare qualsiasi parola. Arduo è coabitare con i momenti duri dopo aver assaporato troppo di sfuggita quelli del trionfo. Saltano in fretta le tradizionali barriere e straripano i si dice. Che Barnard, ad esempio, era a Maranello pronto a intervenire se c'era bisogno, che i test prenotati in gran segreto a Nardò per il 10 settembre saranno in



Che fatica con questi piloti! Per il direttore sportivo Jo Ramirez si preannuncia un'altra stagione con lavoro extra. Dopo ogni podio ci sono i premi da ritirare... (Colombo)

S O M M A R I O



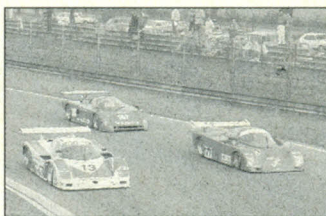
Una volta tanto in trionfo c'è un fotografo e a portarlo sono nientemeno che Alboreto, Patrese e Nannini, cioè la crema tricolore in F. 1. È successo a Mordano di Romagna per la consegna del prestigioso premio fotografico Villeneuve vinto dal nostro Ercole Colombo.

tutta fretta anticipati per provare subito la monoposto aspirata, che a Monza sia stato contattato Boutsen per venire alla corte di Maranello il prossimo anno. Tutto un rosario di voci di cui avete letto solo un estratto e che diventa difficile anche per il cronista più attento registrare in toto e, meglio ancora, vagliare sino in fondo. Autosprint, come è noto, si è sempre schierato (probabilmente unico) dalla parte di Barnard, mai capendo perché a Maranello si fosse scelto di prendere Maradona per poi metterlo a giocare nella squadra primavera, ma in questo momento è importantissimo che alla Ferrari non si presti troppo orecchio alla ridda di indiscrezioni e di polemiche sempre in agguato, per badare piuttosto a ritrovare in fretta la serenità e la voglia di lavorare per vincere.

QUESTA SETTIMANA si corre il Tour de Corse dove la Lancia tenta un'impresa mai riuscita in passato a nessuno: agguantare una vittoria che chiuderebbe il giro delle prove iridate per marche. In dodici mesi i torinesi le hanno vinte tutte meno, appunto, quella sull'isola di Napoleone. Si meritano davvero un convinto in bocca al lupo anche se, per bene che vadano le cose, tanto festoso il traguardo di Ajaccio non potrà mai più esserlo. Sono passati tre anni da quel tragico 2 maggio '85 in cui Attilio Bettega ha perso la vita, e ne sono passati due dall'ancor più tragico 2 maggio '86 quando la stessa ingrata sorte è toccata a Sergio Cresto e all'astro nascente Henri Toivonen. Ferite dolorose che non si rimarginano più e che rendono insopportabile il solo sentire il nome di questa gara peraltro affascinante. Se domenica la Lancia sarà prima saremo tutti orgogliosi per l'obiettivo così prestigioso raggiunto. Ma niente di più, perché la contentezza, ormai, non abita più lì.

Carlo Cavicchi

50
SPORTPROTOTIPI
Cresce
l'interesse
per le vetture
del Gruppo C2



FORMULA 1

Il Gp di San Marino dai nostri inviati	8
Tecnica: una nuova pinza Brembo	34

IL PERSONAGGIO

Claudio Lombardi, direttore tecnico Abarth	42
---	----

SPORTPROTOTIPI

Cresce l'interesse per le C2	50
------------------------------	----

FORMULA 3

Perché manca lo spettacolo	58
----------------------------	----

EUROAUTOCROSS

Il punto sul campionato	66
-------------------------	----

SULLA STRADA

La Nissan Patrol Turbodiesel	74
------------------------------	----

SPECIALE

Il punto sulle gare Club	84
--------------------------	----

74
SULLA STRADA
Una prova
in fuoristrada
con la Nissan
Patrol TD



RALLY

I segreti dell'Audi 90 Quattro Gr. A	92
Arriva il Tour de Corse	98

RUBRICHE

Tuttevelocità	4
Tuttestero	7
Tutteclub	40
Tutteproduzione	78
Lettere	90
Tutterally	97
Domenica Sprint	102
Compravendita	104
Italia Sprint	107
Dove corriamo	126

84
SPECIALE
Riparte
da Magione
la stagione
delle gare
di club



**AUTO
SPRINT**

n. 18 - Anno XXVIII
3-9 maggio 1988

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Vicedirettore

Roberto Guglielmi

Caporedattore

Alfredo Maria Rossi

Inviati speciali

Roberto Boccafoli

Giancarlo Cevenini

Cesare Maria Mannucci

Carlo Massagrande

Redattori

Gianni Antoniella, Diego Forti

Ettore Mingardi (segreteria)

Franco Nugnes

Angelo Orsi (fotoreporter)

Maurizio Ravaglia

Guido Schittone

Servizi speciali

Daniele Buzzonetti, Lino Manocchia

Giorgio Piola, Alessandro Stefanini,

Eugenio Zigliotto

Impaginazione

Morena Albertini, Giordano Capelli,

Franco Rossi

Segreteria di Redazione

Marisa Imbrogno

Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert**

Archivio: **Mirco Lazzari**

Collaboratori: Roberto Argenti, Luca Bartolini, Lino Ceccarelli, Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Gianni Cogni, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Andrea Ficarelli, Giorgio Gianuzzi, Martin Holmes, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Rolf Nieborg, Doug Nye, Ian Phillips, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Sergio Remondino, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Tommaso Tommasi, H. Jürgen Tücherer, Grahame Ward.

Il nostro indirizzo: 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono: 051/45.55.11, casella postale AD 1734 - 40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I, telecopier: 051/455418.

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo PARRINI & C. - Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - tel. 06/49.40.841 - Telefax 06/49.50.318 - Telex Dipari 62.61.69. 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 - Via Manzoni 37 - 20121 MILANO - tel. 02/63.131.

Fotoliti: Zincografica Felsinea, via Fossolo 48/2 - 40139 Bologna - tel. 051/49.22.50 - 54.24.10.

Fotocomposizione e stampa: Poligrafici il Borgo S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria, 6, tel. 051/45.70.18.

**AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATA NEL 1961**



**CONTI
EDITORE**
Direttore Editoriale
Adolfo Galleazzi



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CHIAMATE IL **1637** se utente del distretto di Bologna, Milano, Genova, Roma, Torino, Modena, Parma, Reggio Emilia, Rimini, Pescara, Comacchio, Ferrara, Fidenza, Fornovo, Porretta T., Ancona, Perugia, Firenze, Teramo, Ravenna e Lugo

**TELE
SPRINT**

OPPURE
(051)
997997
Se di altro distretto

Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP

A cura di Guido Schittone

LA BS MOTORSPORT È STATA MESSA IN LIQUIDAZIONE

IL BS MOTORSPORT di Bob Sparshot non esiste più. La scorsa settimana la squadra che vinse il primo campionato di Formula 3000, nel 1985 con Christian Danner, è stata messa in liquidazione volontaria la scorsa settimana in Gran Bretagna. Evidentemente la disastrosa stagione passata ha pesato molto sul presente di questo team. Pare, comunque, che una piccola società britannica sia intenzionata a rilevare completamente le strutture della scuderia di Sparshot. Questo nuovo gruppo dovrebbe essere in grado di garantire al team Bs la continuazione dell'attività sportiva.

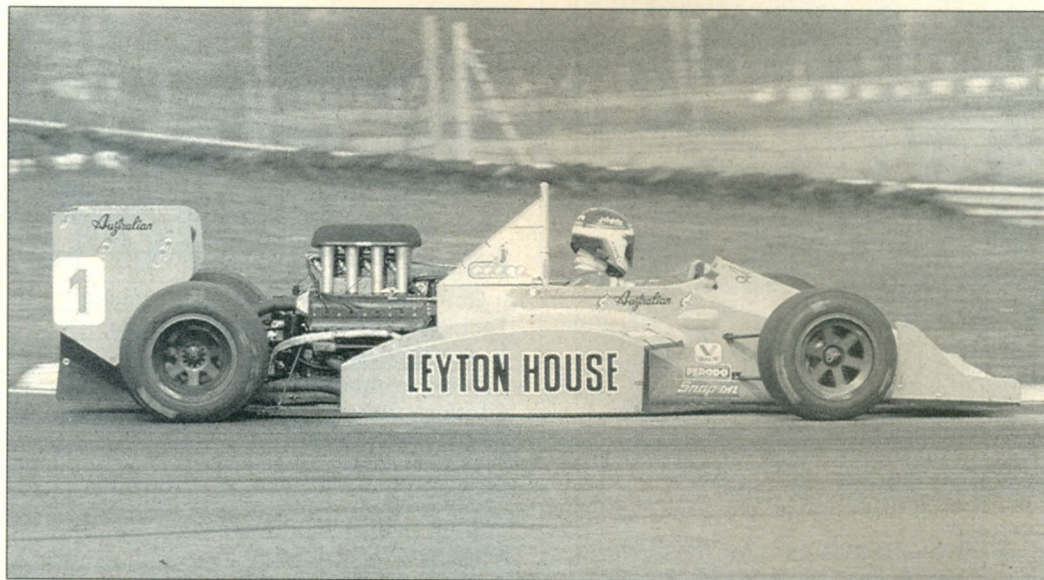
I GIAPPONESI INTERESSATI ALLA F. INDY

IL PRESIDENTE della Cart (l'associazione che gestisce il campionato di Formula Indy) John Frasco ha trascorso una settimana a Tokyo per discutere con alcuni dirigenti locali la possibilità di esportare la categoria in Giappone. «I piani sono invitanti — ha detto — e forse è giunto il momento per la Formula Indy di uscire dai propri confini. Spero di poter convincere il direttivo della Cart a inserire una gara giapponese nel calendario della prossima stagione». Come è noto una proposta del genere è giunta anche dall'Europa per bocca di Bernie Ecclestone che si è recato a Long Beach, nella seconda gara del campionato, per discutere con i dirigenti statunitensi su un possibile incontro di Formula 1 e Formula Indy da organizzare nel 1989.

DALLARA 388 ANCHE PER ZOBOLI

VITTORIO ZOBOLI, una delle rivelazioni di questa stagione agonistica nel campionato italiano di Formula 3, passerà tra breve alla guida di una nuova Dallara 388 a motore Alfa Romeo. Il pilota del team Cevenini fin qui ha utilizzato il modello dello scorso anno appartenuto a Andrea Chiesa. Il conduttore bolognese spera di esordire al volante della monoposto nelle prove di qualificazione del Gran Premio di Montecarlo di Formula 3, nel quale sarà invitato dagli organizzatori. Il team Cevenini si avvale della collaborazione tecnica dello specialista Udo Kloden.

■ **EARNHARDT.** Nel cuore degli appassionati statunitensi Earnhardt sta sostituendo il nome del mitico Richard Petty, plurivincitore del campionato Nascar riservato alle stock car. Il detentore degli ultimi due titoli della categoria sta dominando anche la stagione 1988 grazie a una serie strepitosa di affermazioni. L'ultima in ordine di tempo è arrivata domenica 24 aprile, quando Earnhardt, pur partendo con il tredicesimo tempo, ha trionfato battendo Sterling Marlin.



FALLITA LA TRATTATIVA CON BARBAZZA GENOVA: NIENTE F.3000

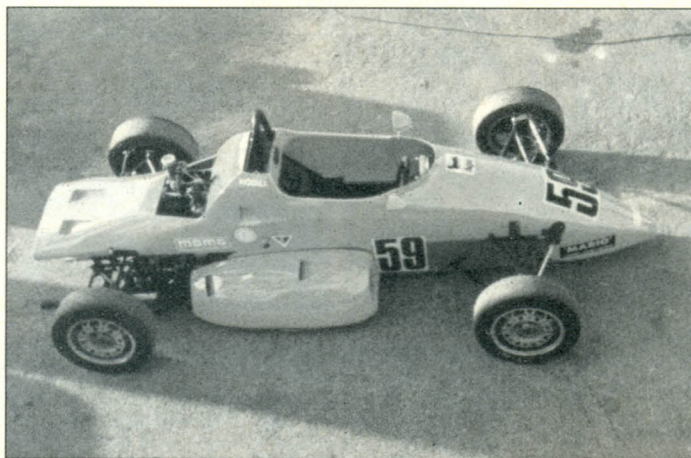
CESARE GARIBOLDI ha dato a Imola durante il week end del Gran Premio, l'annuncio ufficiale della sua non partecipazione alla prossima gara del campionato internazionale di Formula 3000. Il preparatore lombardo, infatti non ha trovato l'accordo con Fabrizio Barbazza che avrebbe dovuto essere il suo pilota di punta. Non si è trattata di una questione finanziaria, visto che Cesare aveva deciso di rientrare nella serie anche senza grossi mezzi economici alle spalle, quanto per disguidi vari, conditi anche da un piccolo giallo circa uno sponsor che ora si è rivelato inesistente. «Un vero peccato — ha detto il titolare del Genoa

Racing — perché ho già acquistato vettura e motore e ora mi trovo sul groppone tutto questo materiale. Spero di poter trovare un giovane valido, magari proveniente dalla Formula 3, da schierare nelle corse italiane. Comunque è una ...botta che non ci voleva». Dal canto suo Barbazza è riuscito a trovare sistemazione con Mario Crugnola che a partire dalla corsa di domenica dovrebbe mettere in pista una monoposto per il conduttore monzese che così farebbe il suo esordio in una categoria che ha conosciuto solo di sfuggita l'anno scorso a Imola (nella fotoOrsi una F.3000 del Genoa Racing).

UN PO' DI F.1 NELLA PANDA DI MOSCHELLA

È STATA presentata nei giorni scorsi la nuova Moschella Mb03 (nella foto Ciccarone), una monoposto di Formula Panda molto interessante. Riprendendo schemi tipici di monoposto di categoria maggiore, vedasi Formula 1, adotta una sofisticata linea aerodinamica, curata anche nella zona del retrotreno dove è presente una carenatura del propulsore. Le sospensioni

anteriori sono simili a quelle della Ligier mentre il telaio è una robusta monoscocca in alluminio. La monoposto ha mosso i primi passi all'autodromo «Riccardo Paletti» di Varano Melegari alla guida di Tiziano Frasson. Nelle gare del Trofeo Cadetti e del Trofeo Nazionale sarà guidata da Nobili e da Re Ambrogio che la porteranno al debutto.



SPEEDY VIVACIZZA ITALIA 7

C'È UNA nuova rubrica televisiva di carattere motoristico. Si chiama «Speedy» ed è uno dei punti di forza di Italia 7, una delle reti emergenti dell'etere italiano. La forza del programma consiste nel ritmo veloce, quasi da videoclip, dei servizi filmati, spiegati in modo molto chiaro e semplice. Tra le particolarità di «Speedy» (nella foto il logotipo della trasmissione) vi è l'attenzione rivolta agli aspetti meno conosciuti delle corse. La trasmissione, in onda ogni lunedì sera a partire dalle 23,00 circa, è divisa in due parti. Nella prima mezzora viene presentata una serie di rubriche di attualità mentre nella seconda «Speedy» è dedicata a un argomento monografico, un vero e proprio inserto speciale che andrà a toccare gli aspetti più vari.

PORSCHE-BRUN ESCLUSA DALL'IMSA

DOPO l'entusiasmante prestazione sostenuta da Massimo Sigala e Oscar Larrauri alla 3 Ore di Palm Beach i commissari sportivi dell'Imsa hanno verificato la loro Porsche 962C preparata dal team Brun, escludendola dalla classifica. Il motivo è l'utilizzo di un impianto di sovralimentazione di maggiori dimensioni del consentito. La cosa, comunque, è apparsa molto dubbia perché la verifica è stata sollecitata dall'idolo locale Foyt, infuriato dopo un contatto avuto in corsa con Larrauri. Un fatto del genere ha visto protagonisti anche Melgrati-Finotto con l'Alba-Ferrari: i due che stavano vincendo la classe Camel Lights sono stati retrocessi al secondo posto a favore del team Loring, una squadra ben vista dagli organizzatori locali. Un punto di demerito, quindi, per l'Imsa sempre ligia ai regolamenti sportivi.



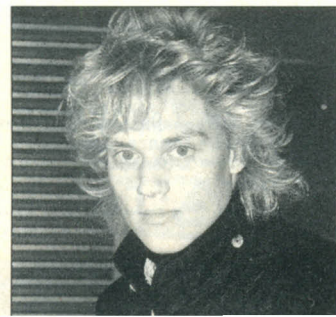
UN ALTRO FORMULISTA NEL CIVT

LARINI CON ALFA AL MUGELLO

NICOLA LARINI farà il suo debutto nel campionato italiano di velocità turismo domenica 8 maggio partecipando alla 2 Ore del Mugello, terza gara della serie e prima di miniendurance. Il toscano guiderà una delle Alfa Romeo 75 Turbo ufficiali. Della partita saranno anche, sempre con la vettura del Biscione, Riccardo Patrese e Alessandro Nannini che faranno coppia. Tra le novità della gara la presenza del pilota austriaco Wolfgang Tremli, in coppia con Naohiro Furuya sulla Sierra Cosworth della classe N1, e il ritorno di Carlo Rebai che guiderà la Sierra Rs500 assieme a Lella Lombardi. Gli orari della manifestazione sono stati strutturati in modo da poter soddisfare le esigenze di tutti. Il sabato dalle 8,30 alle 12,30 si svolgeranno le verifiche tecnico-sportive mentre dalle 8,00 alle 12,00 saranno a disposizione dei piloti tre turni di prove libere (due per il Gruppo N e uno per il Gruppo A. Le prove ufficiali inizieranno il pomeriggio. Dalle 14,30 alle 15,30 saranno riservate al Gr. N; dalle 16,00 alle 17,00 del Gr. A; dalle 17,30 alle 18,30 del Gr. N. La 2 Ore inizierà domenica mattina con i seguenti orari: 8,30 Gr. N; 10,00 Gr. A; 11,30:2. raggruppamento Gr. N; 14,30: Gr N; 16,00: Gr. A; 17,30: 2. raggruppamento Gr. N. Questa la classifica assoluta del campionato: 1. **Giorgio Francia** (nella Photo4) (Alfa Romeo 75 Turbo A2) 32; 2. **Giancarlo Naddeo** (Peugeot 205 Gti N4) 29; 3. **Gianfranco Brancatelli** (Alfa Romeo 75 Turbo A2) 24; 4. **Giovanni Rea** (A 112 N6) 22; 5. **Eugenio Corsini** (Ford Sierra Rs Cosworth N1) 21; 6. **Amerigo Biglazzi** (Alfa Romeo 33 4x4 A6 20); 7. **Renato Fruzzetti** (Renault 5 Gt Turbo N3) 19; 8. **Luciano Galluzzo** (Bmw M3 N1), **Maurizio Milla** (Toyota N4), **Giorgio Raffaelli** (Volkswagen Golf Gti 16V A3) 18.

ANDSKAR RITORNA IN 3000 A VALLELUNGA

IL BRAVO pilota svedese Steven Andskar (nella fotoStudio83) torna in Formula 3000. Il conduttore, che ha saltato la prima gara del campionato di Jerez, sarà della partita l'8 maggio a Vallelunga al volante di una March 88B schierata dal team Roni Motorsport, la squadra con la quale si è ben comportato nell'edizione 1987 del campionato intercontinentale. Come è noto il Roni Motorsport schiererà in cinque gare della serie un'altra monoposto per il giapponese Aguri Suzuki. La data d'esordio per l'attuale capoclassifica della serie nipponica sarà quella del 23 maggio, quando il promettente Aguri sarà al via del Gp di Pau, uno degli appuntamenti più prestigiosi della stagione.



PATRUCCO È ENTRATO NEL CLUB ITALIA

IL VICEPRESIDENTE della Confindustria Carlo Patrucco è entrato, in veste di pilota, nel club Italia, il sodalizio che raggruppa alcuni dei migliori piloti di auto storiche italiani. Patrucco esordirà nella sua nuova veste alla Mille Moglia rievocativa al volante di una Lancia Aurelia B20, una della autovetture che hanno contribuito a fare la storia del nostro motorismo sportivo.

IL CANADESE BERG NELLA SERIE AMERICAN INDY

ALLEN BERG, il veloce pilota canadese giunto in Formula 1 nel 1985, anno in cui guidò positivamente un'Osella, correrà nel campionato American Car Indy Series, la nuova serie riservata alle monoposto di Formula Indy costruite precedentemente al 1987. Il conduttore canadese che agli inizi degli Anni '80 era stato uno dei maggiori protagonisti del campionato britannico di Formula 3 farà tutta la stagione al volante di una March 86C mossa dal classico motore Cosworth Dfx sovralimentato.

Hanno collaborato: **Paolo Ciccarone, Lino Manocchia, Alessandro Stefanini**

LA REYNARD DEL TEAM SPIRIT A BARILLA

PAOLO BARILLA esordirà già dalla gara di Vallelunga dell'8 maggio al volante della seconda Reynard Rd88 del team Spirit. Come è noto la monoposto è stata lasciata libera dal vincitore della Coppa Europa di Formula 3 Steve Kempton, vittima di un grave incidente nel warm up della corsa inaugurale del campionato di Jerez de la Frontera. A Barilla, John Wickham, manager del team inglese, aveva chiesto l'eventuale disponibilità già dopo la corsa spagnola. Il pilota parmense si è liberato senza troppe difficoltà dal contratto che lo legava con il Cobra Motorsport di Colin Bennet, squadra molto buona ma che usa la poco competitiva March 88B, per salire sulla velocissima Reynard, autentica sorpresa della gara spagnola. L'accordo è andato in porto la scorsa settimana. Da segnalare che i rapporti tra Barilla e Wickham sono ottimi, essendo il team manager inglese il direttore sportivo del vincitore di Le Mans '84 nel campionato giapponese di Gruppo C.



ANCHE BELMONDO A LE MANS CON LA COUGAR

PAUL BELMONDO (nella Photo4) parteciperà alla 24 Ore di Le Mans al volante di una Cougar-Porsche. L'annuncio è stato dato la settimana scorsa. Il giovane francese, approdato quest'anno nel team Lola Motorsport di Formula 3000, guiderà la nuova biposto siglata C22. Gli equipaggi, pur esistenti già in lista di massima (pubblicato a pag. 56) sono ancora tutti da formare. Oltre a Paul Belmondo a pilotare la biposto francese saranno Roberto Ravaglia, Pierre-Henri Raphanel, Michel Fertè, Yves Courage, costruttore della Cougar, Regout e Leclerc. L'anno scorso Belmondo ha preso parte a Le Mans con una Porsche 962C del team Brun Motorsport, gestita dalla Gdba Motorsport, in coppia con Michel Trollé e De Thoissy.

«EVOLUZIONE» IN ONORE DELLA FERRARI

A COLORO i quali transitano spesso sull'autostrada A1 non sarà sfuggita un originale quanto affascinante scultura posta nel parcheggio Calvetto, pochi chilometri prima dell'uscita di Modena. Si tratta di un'opera dello scultore Franco Reggiani che ha intitolato la sua fatica «Evoluzione». Il soggetto è naturalmente la storia della Ferrari. La scultura si trova alla base di un nastro d'acciaio che sta ad identificare quello dell'autostrada. Questo monumento si ferma nella sua...evoluzione all'ultimo campionato del mondo di Formula 1 vinto da Jody Scheckter nel 1979. Il monumento dovrebbe rappresentare la prima pietra di un'iniziativa a più ampio raggio che prevede la realizzazione di una struttura complessa e culturale, nella quale sarà inserito un vero e proprio museo destinato a ospitare opere d'arte legate al mondo dell'automobile. Nella foto Stefanini la scultura di Franco Reggiani.

Hanno collaborato: Lino Manocchia, Wolfgang Monsehr, Grahame Ward

A UNO SVIZZERO LA SECONDA GARA DI F. OPEL LOTUS

ALL'AUTODROMO di Hockenheim si è disputata la seconda gara del campionato di Formula Opel Lotus. La serie, inaugurata quest'anno non ha tradito le attese e ha già proposto un altro nome oltre a quello del vincitore della corsa d'apertura Allard Kalf. Sull'autodromo tedesco a vincere è stato lo svizzero David Luyet, vincitore del Marlboro Challenge nel 1987, che ha dominato in lungo e in largo la corsa. Nelle prove Luyet aveva conquistato il secondo miglior tempo dietro al «protetto» di Jochen Mass Hein Harald Freitzen. Al via, però, Luyet si è portato al comando inseguito dall'olandese del team Lammers Kalf e da Marco Werner. A metà corsa Luyet ha preso un certo margine, mantenendolo fino alla conclusione della gara. Durante la competizione si è verificato uno spettacolare incidente tra Peter Kox e Michael Kahnt: nella zona del Motodrom i due si sono toccati. Il primo si è ritirato mentre il secondo è riuscito a portare al traguardo la propria monoposto sprovvista della carrozzeria in ventunesima posizione.

F. Opel Lotus

Hockenheim, 24 aprile 1988

2. gara del campionato tedesco

La classifica: 1. David Luyet 20 giri in 22'42"40 alla media di 139,201 kmh; 2. Kalf 22'43"91; 3. Werner 22'44"17; 4. Frentzen 22'48"74; 5. Von Gartzen 22'49"30; 6. Wietzke 22'55"12; 7. Faerber 22'58"39; 8. Grossman, 23'00"37; 9. Artz 23'03"34; 10. Oberndorfer 23'04"34.

□ Giro più veloce: Henz Harald Frentzen in 1'04"61 alla media di 146,764 kmh.

Classifica del campionato: Allard Kalf 35; David Luyet 20; Frank Faerber 19; Juergen Von Gartzen 18.

WINKELHOCK VINCE ANCHE AL «RING»

JOACHIM WINKELHOCK ha vinto ancora una volta nel campionato tedesco di Formula 3. Il pilota della Reynard ha conquistato la terza affermazione consecutiva ma questa volta Hans Peter Kaufmann con la Dallara 388 gli ha dato filo da torcere. Infatti lo svizzero ha pressato a lungo il fratello dello scomparso pilota di Formula 1. Ottimi i quarti posti di Kraemer e di Kelleners mentre Franco Forini ha ancora una volta deluso, giungendo solo al quinto posto.

FORMULA 3

Hockenheim, 2 maggio 1988

La classifica: Joachim Winkelhock (Reynard 883-Vw Spiess) 20 giri in 33'04"81 alla media di 164,763 kmh; 2. Kaufmann (Dallara 388-Vw Spiess) 33'05"68; 3. Kraemer (Bsr 388-Vw Spiess) 33'27"69; 4. Kelleners (Dallara 388-Vw Spiess) 33'28"75; 5. Forini (Dallara 388-Vw Spiess) 33'29"74; 6. Wedlinger (Ralt RT2-Alfa Romeo) 33'34"82; 7. Lohr (Dallara 388-Vw Spiess) 33'35"66; 8. Roppes (Reynard 883-Vw Spiess) 33'39"49; 9. Neuberger (Reynard 883-Toyota Tom's) 33'42"82; 10. Zakovski (Martini Mk55-Vw)

□ Giro più veloce: Hans Peter Kaufmann in 1'38"19 alla media di 166,526.

Classifica del campionato: Winkelhock 60; Hp Kaufmann 45; Kraemer 39; Rensing 36; Biela e Bartels 31.



ALTRA VITTORIA DELL'IRLANDESE IN FORMULA 3

DONNELLY PRENDE IL VOLO

BRANDS HATCH — Martin Donnelly ha preso il volo nel campionato Lucas di Formula 3. Il pilota irlandese del team Intersport ha infatti vinto anche la quinta gara del campionato al volante della Ralt Rt31 dell'anno scorso mossa dal motore Toyota Tom's a sedici valvole. Al secondo posto si è classificata la rivelazione della serie, il finlandese Jarvi Lehto (nella foto Sutton) che dopo la doppietta iniziale è tornato a segnare punti nella serie. La gara è stata molto spettacolare. In prima fila, dopo le prove di qualificazioni, si sono trovati Eddie Irvine e Jarvi Lehto con l'identico tempo, 1'06"8, al disotto del record della pista appartenente a Ayrton Senna con 1'08"76. Dietro loro si sono classificati Paul Warwick e Martin Donnelly, mentre il brasiliano Oswald Negri ha conquistato il primo posto nella corsa di repechage alla guida di una Reynard. Al via è scattato al comando Irvine che ha tenuto la posizione fino a metà gara. Da questo momento Donnelly ha scavalcato il giovane inglese e la stessa operazione è stata compiuta da Jarvi Lehto che si è insediato al secondo posto lanciandosi in una bella rimonta, nella quale ha fatto segnare il giro più veloce della gara. Verso la conclusione della corsa Damon Hill ha cercato di attaccare la monoposto di Irvine: i due sono arrivati in volata, mantenendo le rispettive posizioni. Tra i ritiri vanno segnalati quelli di Warwick, Brabham, Ratzemberger. Questi ultimi due si sono agganciati al 15. passaggio.

FORMULA 3

Brands Hatch, 24 aprile 1988

5. Gara del campionato Lucas

La classifica: 1. Martin Donnelly (Ralt RT32-Toyota Tom's) in 28'20"09 alla media di 166,692 kmh; 2. Lehto (Reynard 883-Toyota Tom's) 28'20"59; 3. Irvine (Ralt Rt32-Alfa Romeo) 28'26"04; 4. Hill (Ralt Rt32-Toyota Tom's) 28'26"89; 5. Hockenuil (Ralt Rt32-Volkswagen Spiess) 28'39"85; 6. Rydell (Reynard 883-Volkswagen

Spiess) 28'52"14; 7. Ryall (Reynard 873-Volkswagen Spiess) 28'52"01 (1. classe B); 8. Alcorn (Reynard 883-Toyota Tom's) 28'52"59.

□ Giro più veloce: Jarvi Lehto in 1'06"90 alla media di 169,420 kmh (nuovo record).
Classifica del campionato: Martin Donnelly 30; Jarvi Lehto 26; Damon Hill 15; Eddie Irvine 13; Gary Brabham 12; John Alcorn 9; Jonathan Bancroft 8; Paul Warwick 7; Ross Hockenuil 3; Philippe Favre 2.

FERTÈ VINCE ALL'ESORDIO

ALAIN FERTÈ non ha mai impiegato molto ad abituarsi alla guida della Ford Sierra Rs 500 Cosworth che la filiazione francese della Casa gli ha messo a disposizione. Il simpatico Alain ha infatti vinto all'esordio nella seconda prova del campionato transalpino di velocità turismo, disputatasi sull'autodromo di Bugatti Le Mans domenica 24 aprile. Per la serie si è trattata della prima corsa di miniendurance. Fertè ha diviso la vettura con l'inglese Andy Rouse, ovvero colui che si era aggiudicato la corsa inaugurale della serie. Nelle prove Fertè ha ottenuto la pole position precedendo di ben 2" la migliore delle Bmw M3, affidata al campione della categoria Fabien Giroix in coppia con Jean Pierre Malcher. Al via la Ford è andata al comando mentre la Bmw di Giroix ha dovuto abbandonare per problemi con la trasmissione. Il dominio della Sierra è stato netto tanto che al 10. passaggio Fertè si è trovato in testa con 30" di vantaggio sull'altra Sierra di Jean Pierre Jassaud e René Metge e 50" sulla Bmw M3 di Denis Morin Jean Noel Gouhier. Nella classifica del campionato è al comando Bleynie con 33 punti davanti a Pessiot.

TURISMO

Le Mans, 24 aprile 1988

2. Gara del campionato francese

La classifica: 1. Alain Fertè-Andy Rouse (Ford Sierra Rs500 Cosworth) 48 giri in 1'1"0"; 2. Metge-Jassaud (Ford Sierra Rs500-Cosworth) a 1 giro; 3. Morin-Gouhier (Bmw M3) a 1 giro; 4. Guitteny-Bleynie (Bmw M3) a 1 giro; 5. Salam-

Destic (Bmw M3) a 2 giri; 6. Guillemet-Delaunay (Ford Sierra Rs 500-Cosworth) a 3 giri; 7. Bassaler-Pessiot (Bmw 635 Csi) a 3 giri; 8. Tapy-Guinaud (Bmw 635 Csi) a 3 giri; 9. Malbete-Bondura (Audi 80 Gie) a 6 giri; 10. Gepe-Garcin (Toyota Corolla) a 7 giri.

□ Giro più veloce: Alain Fertè (Ford Sierra Rs 500-Cosworth) in 1'49"00.

ROLAND ASCH SI RIPETE CON LA 944 TURBO

SECONDA GARA e seconda vittoria per Roland Asch (nella foto Orsi) nella Coppa Porsche 944 Turbo. Il tedesco, che è il campione '87 della specialità, ha bissato a Hockenheim la felice prestazione di Monza. Partito benissimo non è stato più raggiunto da nessuno dei suoi diretti inseguitori; al secondo posto si è piazzato Wolfgang Wolf che ha approfittato del duello serrato tra Andy Bovensiepen e il pilota ospite di questa gara Manuel Reuter, il quale è finito contro la parte posteriore della vettura rivale ritirandosi. Bovensiepen, figlio di un noto preparatore di vetture Bmw, è riuscito comunque a concludere la corsa in una buona sesta posizione.

PORSCHE CUP

Hockenheim, 24 aprile 1988

2. gara del campionato

La classifica: 1. Roland Asch 20 giri in 25'31"74 alla media di 123,861 kmh; 2. Wolf 25'37"78; 3. Vigt 25'42"02; 4. Packer 25'43"04; 5. Schmitt 25'44"18; 6. Bovensiepen 25'51"93; 7. Koell 25'59"76; 8. Leuthwiller 26'04"22; 9. Goering 26'06"57; 10. Schrey 26'06"88.

□ Giro più veloce: Asch in 1'15"46 alla media di 125,661 kmh.



GIACOMELLI TRIONFA AL FUJI

VENI, VIDI, VICI di Bruno Giacomelli che ha trionfato nella terza gara del campionato giapponese di endurance al volante della Porsche 962C che divideva con il danese Kris Nissen. Il pilota bresciano era partito dalla sesta posizione dello schieramento. La prima parte di gara è stata dominata dall'altra Porsche di Cobb e Acheson finché non è transitata al comando la vettura ufficiale di Sala e Elgh. Alla fine Giacomelli e Nissen hanno compiuto una splendida rimonta vincendo questa importante corsa.

GRUPPO C

Fuji, 1 maggio 1988

3. gara del campionato giapponese

La classifica: 1. Porsche 962C (Giacomelli-Nissen) 224 giri alla media di 180,021 kmh; 2. Porsche 962 (Takahashi-Mogi) a 1 giro; 3. Porsche 962 (Cobb-Acheson) a 1 giro; 4. Porsche 962 (Nahasaka-Hoshino) a 3 giri; 5. Porsche 962 (Sala-Elgh) a 4 giri; 6. Toyota (Lees-Sekiya) a 5 giri; 7. Nissan (Hoshino-Takahashi) a 8 giri; 8. Nissan (Hasemi-Suzuki) a 9 giri; 9. Nissan (Olofsson-Wada) a 11 giri; 10. Toyota (Barilla-Nedelli) a 20 giri.

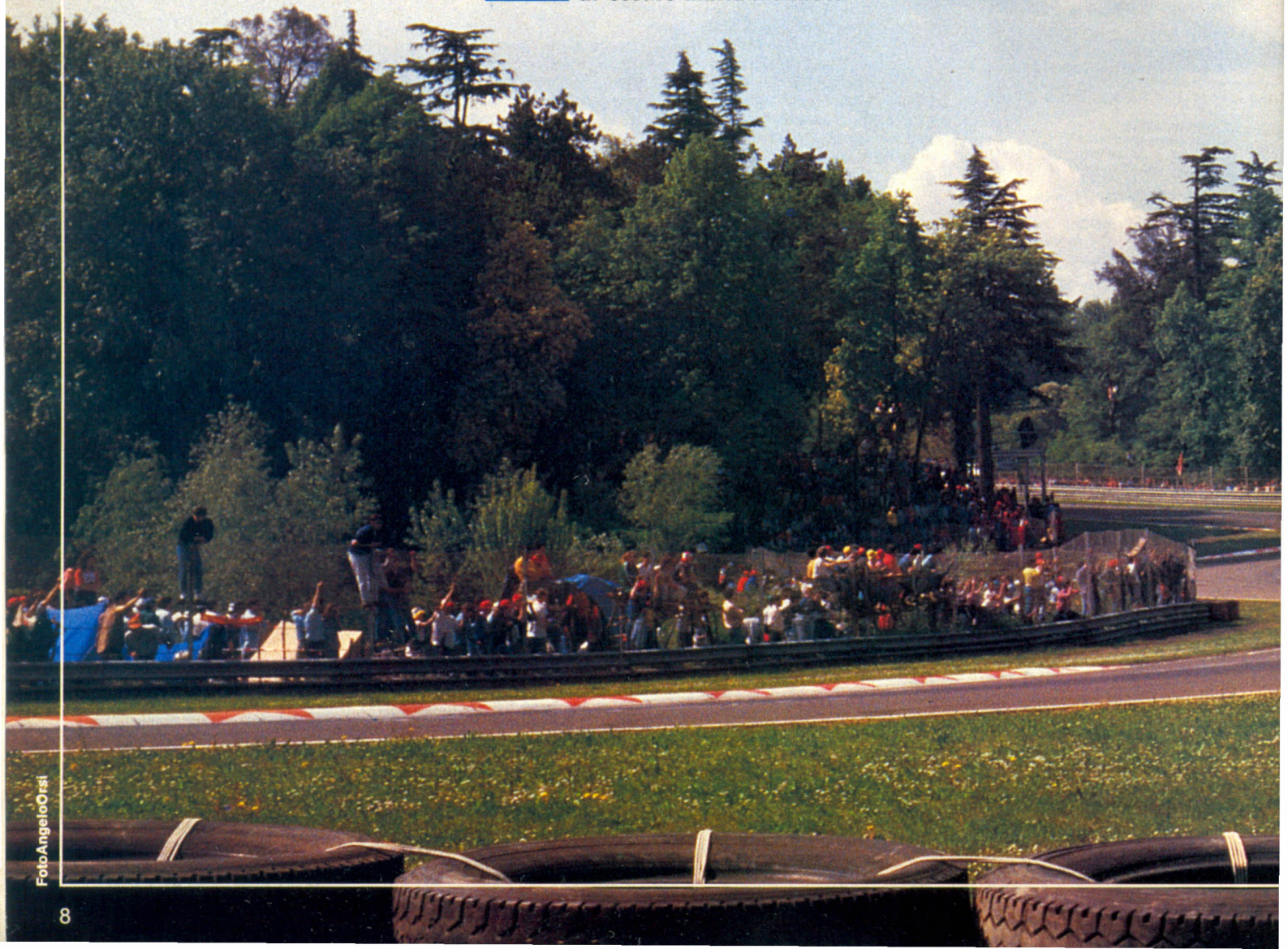
SENNA E PROST CONFERMANO SUL SANTERNO

LUPI SO

Nella foresta di Imola l'intero gregge del Circus viene letteralmente sbranato dai due implacabili piloti di Ron Dennis. Crolla la Ferrari con problemi di valvola, divertono gli aspirati prendendosi la rivincita dopo Rio

IMOLA — Molti se ne sono andati prima che la gara finisse, come si usa fare allo stadio quando una squadra perde per quattro a zero. Mentre le due McLaren «uccidevano» la corsa, ai box della Ferrari i volti erano di pietra e i numeri che rappresentano i valori funzionali del motore trasmessi dalla telemetria venivano seguiti sul monitor con lo stesso distacco con cui un bambino gioca ai videogames. Poco importa che

di Cesare Maria Mannucci



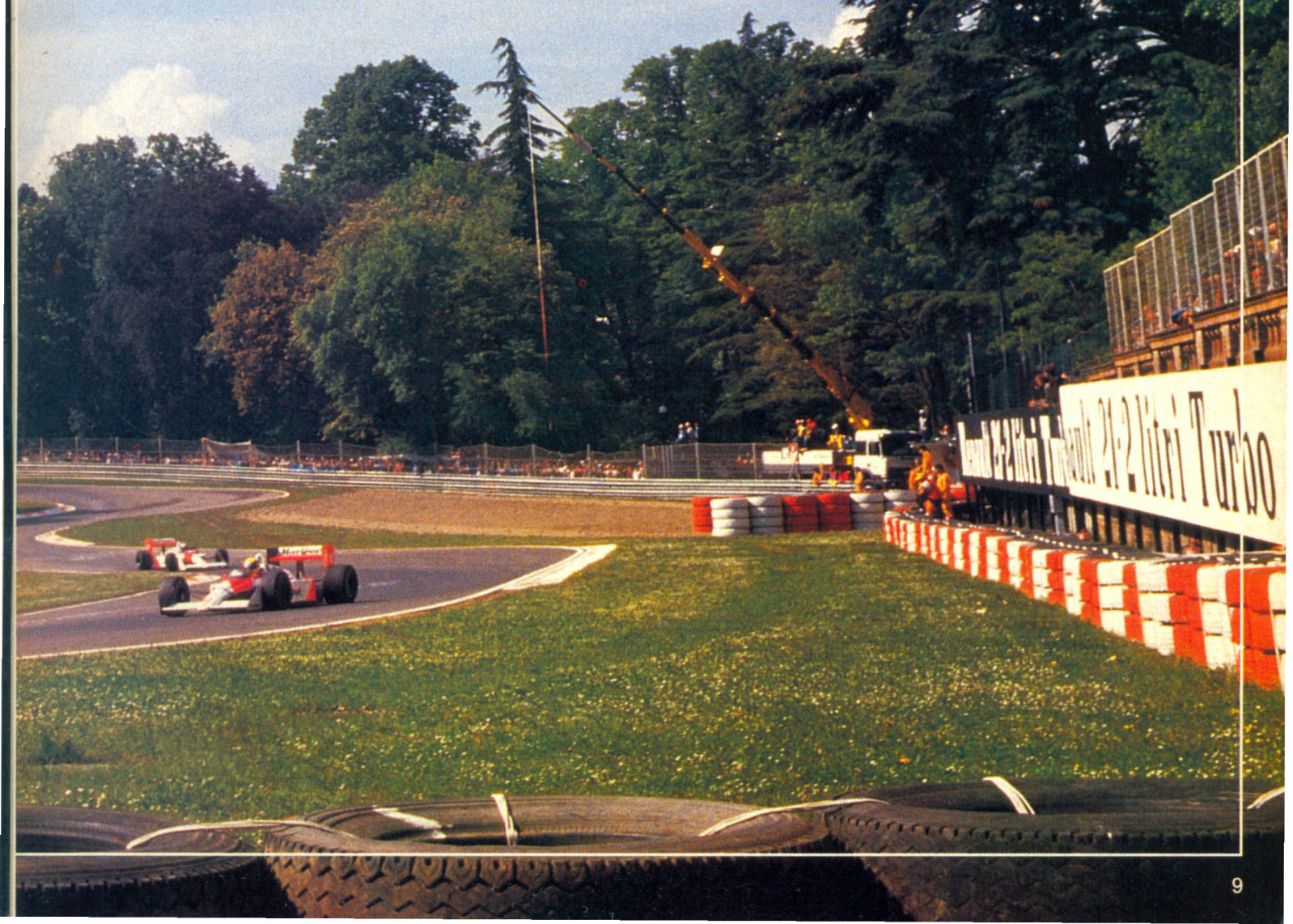
LO STRAPOTERE DELLA McLAREN

LITARI

in quel momento Alboreto fosse già doppiato e Berger fosse in procinto di esserlo. In realtà il Gp di San Marino era finito molto prima, esattamente al quinto giro, quando Prost aveva superato Berger. In quel preciso istante il motore Ferrari aveva evidenziato un funzionamento del tutto anomalo, provocato dalla valvola limitatrice che ricominciava a mandare in tilt tutta la gestione elettronica del motore. In poco

tempo Berger è retrocesso dalla quarta all'ottava posizione e per la Ferrari è cominciato un lento e quasi grottesco calvario. E dire che nella notte tra sabato e domenica, a Maranello si era fatta l'alba in sala prova, cercando di risolvere la cronica mancanza di potenza che le qualifiche avevano evidenziato. Nessuno riusciva a spiegarsi perché appena la settimana prima, a Monza

segue



LUPI SOLITARI

segue

Ferrari e McLaren avessero girato sulle stesse velocità mentre adesso persino l'Eu-robrun si permetteva di sorpassare in accelerazione la Ferrari. Il Gp di San Marino è tutto qui, con la Ferrari che a Rio era parsa l'unica macchina in grado di impensierire la McLaren, che doveva cedere il passo a ben quattro vetture dotate di motore aspirato, e Senna e Prost in grado di girare costantemente due secondi sotto ai tempi che Piquet, Boutsen, Nannini e Mansell ottenevano correndo però sempre al limite dell'incidente e del testacoda.

QUANDO una vettura si permette di monopolizzare la prima fila, di doppiare tutte le altre, di girare sul piede dell'1'29", mentre le altre a fatica riescono a scendere sotto l'1'32", diventa persino troppo facile spiegare il trionfo di Senna, il secondo posto di Prost, la totale inconsistenza degli avversari. Di sicuro la F.1 si prepara a vivere una stagione che lascia poco spazio alla fantasia. Per cercare di fare dei paragoni, viene subito in mente l'annata '78, quella dell'invincibile Lotus a effetto suolo, e il più recente '84, l'anno della lotta in famiglia tra Prost e Lauda. Un vero peccato allora che l'unico elemento di incertezza che avrebbe potuto venire da questa gara, ossia il duello tra Senna e Prost, si sia subito risolto — così come era successo a Rio — in partenza. Questa volta è stato il francese a sbagliare il via a causa di un motore che tendeva a spegnersi ai bassi regimi. Una piccolezza, che però ha fatto sì che Senna potesse avviarsi subito in testa, mentre Prost transitava al primo giro in sesta posizione, impiegando poi sette giri per riguadagnare le spalle di Senna. Come a Rio, è mancato dunque il confronto diretto, ma così come Prost aveva dimostrato di essere comunque superiore in Brasile, oggi Senna ha ripagato il compagno di squadra con la stessa moneta, gestendo a proprio piacimento tutte le fasi della corsa, e controllando nel migliore dei modi il proprio vantaggio, che è oscillato costantemente sui dieci secondi. L'unico problema per Ayrton è venuto da una vettura doppiata, che gli ha danneggiato lo spoiler anteriore. Una sciocchezza che non ha inficiato in nessuna maniera le prestazioni della McLaren. La corsa di Senna è stata perfetta, così come quella di Prost. Adesso non resta che sperare che per Montecarlo i due possano finalmente correre muso contro coda, per aumentare quella spettacolarità che a Imola è sinceramente mancata.

L'ATTUALE superiorità della McLaren lascia, comunque, tutti di stucco. In una giornata dove nessuno è rimasto a piedi per il consumo, dove le gomme hanno consentito di effettuare tutta la gara senza soste, dove anche la temutissima carenza di affidabilità dei freni di fatto non è esistita, la

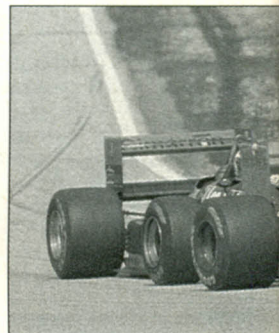


Sopra, Berger non può opporsi a Patrese e Nannini, già tallonati da Prost in grande rimonta. L'italiano della Benetton, è poi andato in testa-coda alla Tosa mentre era quarto. A destra in basso, Tarquini davanti a Sala (fotoOrsi). A fianco, il ritiro di Alboreto a sei giri dalla conclusione (fotoAmaduzzi)



McLaren ha doppiato tutti, dimostrandosi una vettura di un'altra categoria. Senz'altro merito del motore Honda, ma se consideriamo che Piquet faticava a scrollarsi di dosso Williams e Benetton lo stesso merito deve essere attribuito al telaio, che di colpo ha trasformato le altre vetture in mezzi obsoleti, non più adeguati ai tempi. La Ferrari era l'unica macchina che poteva farcela: in fondo a Rio era arrivata a soli otto secondi da Prost e quindi era lecito sperare. Invece il Gp di San Marino si è trasformato in una disfatta totale, come ormai non accadeva da tempo. Appena sceso dalla macchina, Berger aveva persino la forza di ridere: «È stata una situazione veramente ridicola. Oggi avevo cento cavalli in meno di Rio e di Monza. Negli allunghi macchine come la Minardi o la Coloni mi andavano via, non parliamo poi della Williams e della Benetton. Sicuramente deve esserci stato un grosso errore nell'allestire il motore, al massimo avrò avuto 570 cavalli». L'austriaco ha comunque supplito alla cronica mancanza di potenza, correndo ancora una volta alla sua maniera, mettendo agonismo ed esuberanza laddove non arrivava il motore. Un

esempio è stato il sorpasso all'ultimo giro ai danni di un Nannini ormai convinto di avere la quinta posizione in tasca. Berger è arrivato a velocità folle alla chichane delle Acque Minerali, l'ha saltata passando sui cordoli e lasciando di sasso il pilota della Benetton. Una manovra che ha fatto discutere — in un certo momento si era anche parlato di squalifica — ma che in una giornata all'insegna del grigiore e della mediocrità rappresenta l'unica occasione di esaltazione venuta da una Ferrari. Oggi Berger ha corso come Villeneuve, e, come il mitico canadese, non ha mai rinunciato a niente, anche quando le macchine aspirate lo passavano in piena velocità o in accelerazione a seconda dei casi. La gara di Alboreto è stata invece più opaca. Il milanese ha preso il via dal fondo, in quanto la sua vettura si è spenta nel giro di pre-griglia. Alboreto è risalito poi sino all'ottava posizione prima di fermarsi per la rottura del motore. Le uniche soddisfazioni per i piloti italiani sono così venute da Nannini, splendido protagonista insieme a Piquet, Boutsen, Mansell e Patrese dell'unica fase che ha tenuto con il fiato sospeso gli spettatori,



FERRARI/NOTO IL MALE MA NON IL RIMEDIO

PROGNOSI RISERVATA

IMOLA — È deluso, tiene gli occhi bassi. Capisce che la mancanza di potenza è alla base della disfatta. Ha analizzato la corsa con estrema freddezza: «Oggi la gara di Berger è stata completamente viziata dall'imprecisione della valvola. Non accampo scuse, dico questo con cognizione di causa in quanto abbiamo tutti i dati del motore, giro per giro, con la telemetria. Appena Berger è stato sorpassato da Prost sono cominciati i problemi. Durante le prove la colpa era nostra, era la wastegate che influiva sull'apertura della valvola. Siamo andati a Maranello, in sala prova abbiamo modificato tutta la programmazione. La

riprova che il nostro lavoro era stato giusto, è che nel warm-up della mattina Berger era andato piuttosto forte ad un solo secondo da Senna. In gara il motore di Berger aveva un comportamento che non aveva nulla in comune con quello usato nelle prove della mattina. Cosa sia successo ancora non lo so, ma da Monza ad oggi non possiamo certo aver peggiorato il motore in questa maniera». Tutti i problemi di gestione elettronica prendono comunque origine da una posizione errata della valvola sul polmone di aspirazione...

«Senz'altro. Per Monaco speriamo che arrivi la nuova soluzione, la

stiamo attualmente sperimentando in sala prova. Potrà sembrare strano, ma anche dopo questa gara sono fiducioso sul proseguimento del campionato. Il motore turbo ha dimostrato ancora una volta la sua superiorità. Nessuno è rimasto senza benzina. Oggi per noi è stata una disfatta, ma ne sappiamo esattamente le ragioni. I nostri sforzi devono continuare ad essere focalizzati sul motore turbo».

Entro questo mese dovrebbe però cominciare a girare la vettura a dodici cilindri con motore aspirato. «Il nostro motore va bene, ha già offerto dei risultati soddisfacenti sia in fatto di potenza che di affidabilità. Non spetta a me decidere con quale motore continuare. Posso dire che il potenziale del nostro turbo non è certo quello che si è visto oggi».

Decisamente più pessimista era Postlethwaite. «È stato un disastro. Non so se siamo al limite. Forse nei tracciati cittadini, dove non è necessaria molta potenza possiamo difenderci, ma su piste come questa non c'è niente da fare. Anch'io mi chiedo cosa sia successo. A Monza eravamo molto vicini alla McLaren, qui non siamo mai stati in gara».

Resta il fatto che una pista così impegnativa per i consumi, e che in un certo senso avrebbe dovuto ridurre la superiorità del motore Honda, ha messo invece in crisi totale il motore Ferrari. La valvola torna ad essere sul banco degli accusati, ma perché sul motore Honda non origina quasi mai dei problemi? L'attuale motore Ferrari ricorda la storia della coperta corta, lo aggiusti da una parte, si scopre dall'altra. Al di là dei problemi di posizionamento della valvola, delle noie con la mappatura, emerge in maniera cristallina il fatto che il vero responsabile per il doppiaggio che Berger ha dovuto subire, non è la valvola, ma il motore del tutto nuovo che la Honda ha costruito per quest'ultima stagione turbo, e che la Ferrari non ha voluto o potuto fare. Certo, Mansell e Boutsen che passano Berger come se fosse fermo, dimostrano che oggi la valvola ha forse le sue colpe. Ma anche se tutto avesse funzionato nel migliore dei modi, a quanti secondi di distacco da Senna sarebbe arrivato Gerhard Berger? (c.m.m.)

SURSUM CORDOLA

FARDELLI D'ITALIA

NONOSTANTE le giaculatorie e le novene ai tre numi tutelari dell'autodromo di Imola (San Marino, Santerno e Sangiovese) le Ferrari proprio non ce l'hanno fatta e non solo a contrastare le McLaren ma neppure a infastidire la Lotus di Piquet (come tutti sanno quella di Nakajima si infastidisce da sola...) o la Benetton di Boutsen. Va tuttavia detto che Berger ha dissentito da questa interpretazione: «Le nostre vetture non hanno dato fastidio? Allora volete prendermi in giro...». Poi, come Riccardo III (è non Patrese) si è allontanato mormorando: «Dei cavalli... il mio regno per dei cavalli!». I giapponesi della Honda, che, come si sa, al caso lasciano proprio poco, sospettando una possibile caduta dell'interesse (ovviamente degli altri...) per un campionato dominato da loro, hanno ingaggiato il loro connazionale Akira Kurosawa con l'incarico di scrivere delle sceneggiature interessanti per ogni Gran Premio: dopo aver fatto squalificare Senna in Brasile e fallire la partenza di Prost a Imola, il famoso cineasta è già al lavoro per Montecarlo. Voci di corridoio affermano che nel Principato, Senna (toccherà di nuovo a lui) partirà con Carolina e Casiraghi accovacciati sull'alettone posteriore. Oltre a ciò, a ogni passaggio alla curva del Casinò, parcheggerà la sua McLaren e farà una puntatina alla roulette. Su che numeri? 11 e 12, pieno e cavalli, naturalmente. Insomma: come già scrisse il Pascoli: «...dissi un nome e si levò alto un nitrito...».

Alfredo Maria Rossi

ossia il lungo ed estenuante duello alle spalle di Senna e Prost. Nannini ha così messo in evidenza tutte quelle doti intraviste all'epoca della Minardi. Veloce, tattico, Nannini ha vanificato la sua corsa al terzo posto con un testa coda alla curva della Tosa mentre si trovava in piena bagarre con Piquet. Dopo ha rimontato con ancor maggior determinazione, venendo beffato da Berger solo all'ultimo giro. Sullo stesso livello di Nannini poniamo anche Boutsen che ha disputato tre quarti di gara con il motore a sette cilindri. La Benetton si è comunque rivelata superiore alla Williams, in una giornata dove la generosità di Patrese e Mansell non è stata supportata dall'affidabilità della vettura di Patrick Head. Alla fine tra ruotate, frenate al limite e lotte all'ultima curva, l'ha spuntata Piquet, decisamente più aggressivo che a Rio. Il brasiliano ha corso con tanto mestiere, e il terzo posto è certamente più merito suo che della Lotus, «schiacciata» inesorabilmente dal confronto con la McLaren. Ma ad essere sinceri, a Imola tutti sono finiti sotto lo «schiacciasassi» di Ron Dennis. □

Ecco (a destra, foto Orsi) come si sono presentate, al primo giro, le monoposto alla Tosa: davanti a tutti c'è Senna, quindi Piquet, Nannini, Berger e via, via gli altri. In basso, Senna posteggia la sua McLaren subito dopo aver tagliato vittorioso il traguardo (foto Orsi). Nella pagina a fianco (foto Colombo), Caffi impegnato in un bel controsterzo con le debuttante Dallara 188. Il bresciano si è dovuto fermare nelle prime battute della corsa per la rottura del leveraggio del cambio



LA CRONACA/LE VETTURE BIANCOROSSE ANNICHILISCONO TUTTI

UN GIRO TONDO

Senna e Prost scavano, praticamente fin dal via, un profondo solco fra loro e gli avversari che alla fine risulteranno tutti doppiati almeno una volta. La corsa è stata illuminata anche dalla grande prova di Nannini

di Guido Schittone

IMOLA — La giornata prometteva bene: il warm-up, infatti, era stato soleggiato, quasi volesse illuminare l'ennesimo dominio delle due McLaren. Ma ecco lo scherzo malandrino: mezz'ora prima del via arriva sul «Dino Ferrari» una pioggerellina sottile che non promette nulla di buono. Le squadre non sanno che pesci pigliare: gomme slick o scolpite? Per quest'ultime propendono i due della Benetton e Streiff, mentre l'indecisissimo Alliot si avvia verso lo schieramento con quelle da asciutto. Un minuto dopo decide di sostituirle con quelle da acqua e un attimo successivo prende la sua scelta: partirà con i pneumatici slick. Si tratta di una mossa giustissima, visto che passata la sfuriata della pioggia il cielo tende a rasserenarsi, ma non... per tutti. Andrea De Cesaris è fermo all'uscita della «pit lane» con la scocca della sua Rial in non perfette condizioni dopo la rottura nelle prove libere

di domenica mattina. Il riporto effettuato nella zona delle sospensioni anteriori non si è ancora seccato a dovere, per cui il romano decide di compiere solo un giro di corsa per vedere cosa succede. Al suo stesso livello è Michele Alboreto, il cui motore tende a non andare in moto. Il milanese della Ferrari riesce nell'impresa solo all'ultimo ed è costretto a partire dall'ultima posizione. Quando le monoposto rientrano dal giro di ricognizione è chiaro che la corsa delle due Ferrari sarà difficoltosa. Ma Berger e Alboreto sono in buona compagnia: al semaforo verde, infatti, Prost rimane quasi fermo sulla linea di partenza, permettendo a Senna di scattare come un indiatolato verso la Tosa davanti a Piquet, Patrese, Mansell e tutto il resto del gruppone. Al primo giro la situazione è già abbastanza... scontata: Senna è nettamente primo davanti a Piquet, Patrese, Berger, Prost, Nannini, Cheever e Boutsen. Nannini inizia al secon-

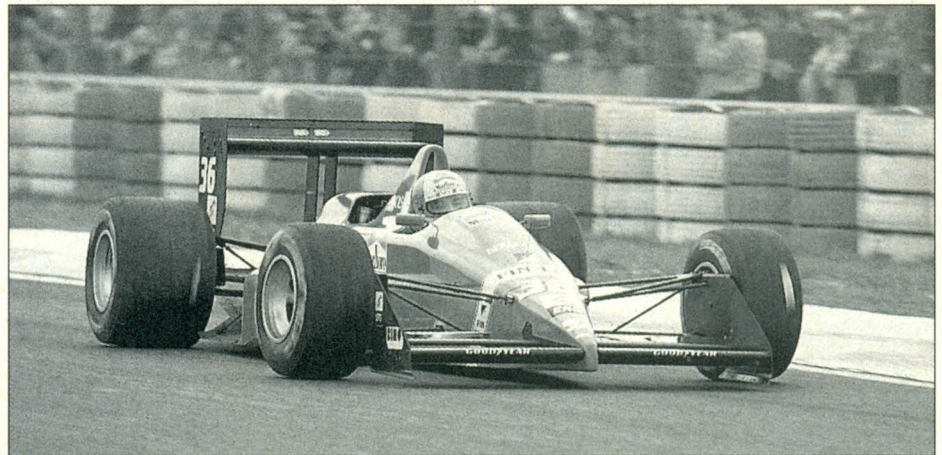
IL MOTIVO

SENNA RAPIDO E REGOLARE

IMOLA - C'è un pilota... misterioso che poteva rovinare la festa di Ayrton Senna. «Non l'ho riconosciuto — ha detto subito dopo la corsa il brasiliano — ma si trattava di uno che guidava un aspirato. Non mi ha visto e le nostre vetture si sono toccate leggermente con il risultato che da quel momento in poi ho avuto uno spoiler anteriore danneggiato. È stato l'unico spavento di questa corsa». Andare alla ricerca del doppiato fantasma è francamente impossibile anche analizzando i tempi sul giro del brasiliano che ha basato la sua prestazione soprattutto su una regolarità e un'intelligenza

tattica ormai completamente acquisite. La rincorsa di Prost, infatti, non ha minimamente scalfito il carattere di Ayrton che ha saputo rispondere, tempo su tempo, ai giri veloci inanellati dall'ex campione del mondo. Se si osserva il periodo che va dal 47 giro in poi si può notare come Prost le abbia tentate tutte per rimontare il suo giovane... allievo. Il francese è sceso sotto il tetto del 1'30" per due tornate di seguito. E Senna cosa ha fatto? Ha capito al volo la situazione e si è messo a girare su un margine di tutta tranquillità ma sempre più rapido di un secondo e mezzo dei tempi

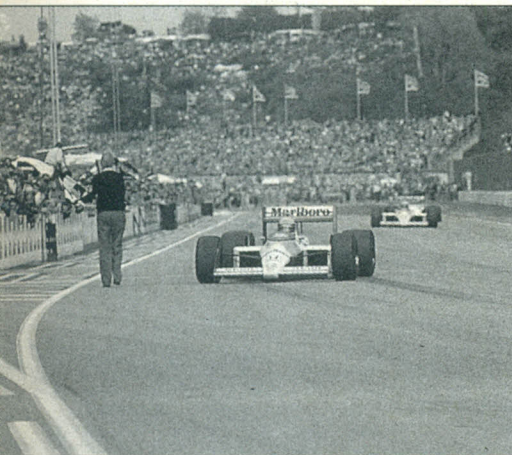
che aveva fatto segnare qualche tornata prima. Quando Prost, al cinquantatreesimo passaggio, ha fatto suo il rilevamento più veloce con 1'29"685, Senna ha risposto, tre giri più tardi con un perentorio 1'29"815, come per far comprendere ad Alain che ogni tentativo ulteriore sarebbe stato inutile. La corsa, nonostante il chiaro rallentamento finale di Ayrton, si è conclusa in quel momento, con Senna che si è permesso il lusso di perdere, volontariamente, più di due secondi al giro nei confronti del transalpino. Che i due abbiano avuto l'intenzione di terminare in parata? □



ancora una volta Prost a guadagnare un posto in classifica: il pilota della McLaren supera in pieno rettilineo la Ferrari di Berger, poi approfitta della potenza del motore per portarsi a ridosso di Piquet. Al quinto passaggio Senna ha un margine di oltre 6" rispetto al campione del mondo. Terzo è Prost, quarto Patrese, quinto Berger, sesto Nannini che il giro successivo infila alle «Acque Minerali» il ferrarista e se ne va, indisturbato, a prendere Patrese. Dal canto suo Prost imita il senese subito dopo, superando Piquet. La corsa ha già una sua fisionomia: le due McLaren sono in fuga e nessuno sembra in grado di fermarle. Alla decima tornata Senna ha un vantaggio di 7"512 sul compagno di team e addirittura di 12"520 sul plotone formato da Piquet, Patrese, Nannini. Berger è già staccato di 16"357, soli 3" davanti a un Boutsen che sembra recuperare terreno e Mansell è ottavo, Cheever nono mentre è magnifica la

prestazione di Streiff, decimo davanti a Warwick, Nakajima, Tarquini e Alboreto, in faticosa rimonta. Da questo momento Nannini è il mattatore. Il tutto comincia al 12. giro, quando il pilota della Benetton tenta con una manovra all'esterno di infilare Patrese alla Tosa. La monoposto campione del mondo è però più stabile in curva per cui Riccardo ha i suoi problemi a controllare la vettura rivale solo nel tratto veloce. Due giri dopo Nannini ci riprova ma ad avere successo è l'altro conduttore... Benetton. Boutsen, infatti, ha braccato la Ferrari di Berger e la supera facilmente alla «Tosa» gelando i tifosi dell'austriaco. Mentre Senna e Prost proseguono la loro marcia solitaria la Ferrari cade sempre più in crisi. Berger, infatti, si ritrova impotente di fronte alla maggiore velocità della Williams di Mansell che supera Gerhard al 20. passag-

segue



do passaggio il suo capolavoro: supera Cheever e si mette alla caccia di Patrese e Berger i quali, a loro volta sono pressati da Prost. Si ferma intanto Capelli con la coppia conica rotta, dopo che nel primo giro aveva occupato addirittura la nona posizione. Un altro che ha dovuto salutare la compagnia è De Cesaris che pur di non rischiare ha preferito parcheggiare la sua Rial ai box. Nelle retrovie Alboreto duella con Bailey, Caffi e Modena e sembra faticare a passarli. Al quarto passaggio è

DAI BOX

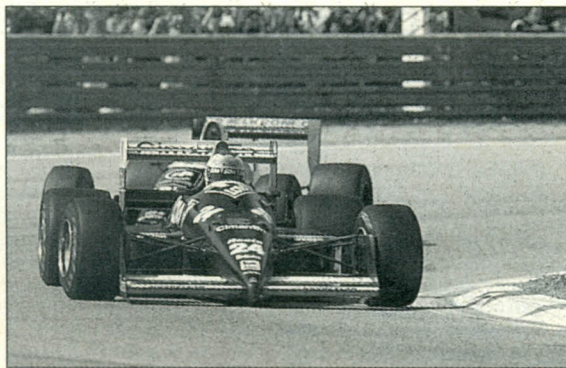
TOMBA E ROSSI PRESENTANO UN «TOTO GP»

LA RIELLO, sponsor della Benetton, ha lanciato un concorso riservato alla stampa. Una specie di «toto Gp» dove gli addetti ai lavori dovranno indovinare i tempi e i protagonisti delle prove e delle gare a partire dal GP di Montecarlo. A presentare il concorso due ospiti straordinari: nientemeno che Alberto Tomba e Paolo Rossi

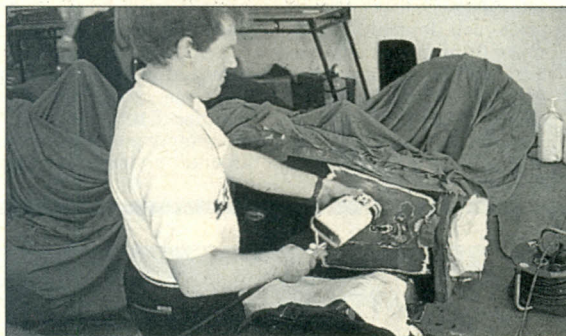
■ CON IL RITORNO della F. 1 in Europa, si è di nuovo scatenata la «guerra» per avere il motor home più bello e prestigioso. La Tag ne ha portato a Imola uno nuovo, molto più grande del precedente e con gli interni curati da un famoso architetto americano. La Scuderia Italia ha comperato da Ecclestone il motor home che apparteneva a Carl Hass. Si tratta dello stesso modello che la Orlandi ha realizzato per la Ferrari. A Maranello hanno comunque ordinato un nuovo motor home a due piani, sempre realizzato dall'Orlandi. Si dovrebbe vedere a Montecarlo.

■ UNA VOLTA a fumare il sigaro c'era Carl Hass, adesso c'è Julian Bailey, che tutte le volte che scende dalla sua Tyrrell si accende subito un gigantesco «Avana». E l'odore intenso del sigaro serve tante volte a coprire quello di... un motore Cosworth andato arrosto. Bailey è comunque un personaggio curioso. Per ragioni fiscali vive da due anni in Spagna e la sua avventura in F. 1 è sponsorizzata dalla Cavendish Finance, che altro non è che una società — del tutto legale e riconosciuta dallo stato Inglese — di strozzinaggio.

■ ORAMA! Ecclestone si comporta con la Fisa come se si trattasse di una cosa di sua proprietà. Herbie Blash, da sempre suo tuttofare privato, segue ufficialmente i rapporti con le televisioni, vestito con maglioni e camicia che riproducono il logotipo della Fisa. Charly Whiting, sino allo scorso anno responsabile della macchina di Patrese, non avendo trovato nessun posto, è stato inserito nell'organico degli uomini Fisa addetti al controllo delle valvole. Il colmo è stato comunque raggiunto quando dal motor home della Foca hanno cominciato a distribuire ombrelli, magliette, cappellini e felpe con il marchio ufficiale della Federazione. Pensare che una volta Ecclestone e Balestre si parlavano solo attraverso gli avvocati...

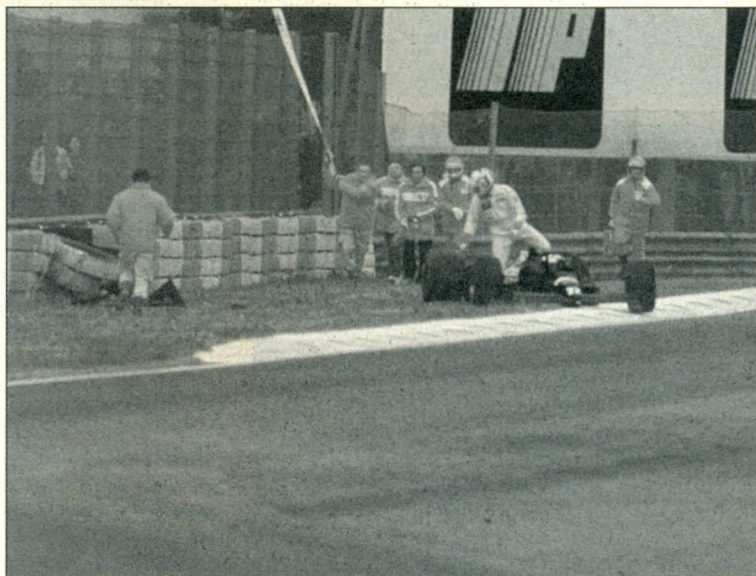


Sopra, Sala con la Minardi precede una Lola. (fotoColombo) Sotto, così i meccanici della Rial hanno tentato di rappezzare la scocca del muletto che ha ceduto durante il warm up (fotoAmaduzzi)



I GUAI DELLA RIAL SCOCCA COSTRUITA MALE

IMOLA — Per la Rial il week end di Imola è stato un autentico incubo. Dopo i numerosi guai occorsi nelle prove a De Cesaris si riteneva che tutto potesse andare a posto la domenica. Invece proprio nel Warm-up la Rial e soprattutto il pilota laziale, sono ricaduti nel terrore. Dopo pochi giri Andrea si è fermato al box. Aveva notato che i bracci superiori della sospensione anteriore si muovevano. Il mistero è stato svelato in tutta fretta. Sverniciando la scocca si è scoperto che questa aveva ceduto mettendo in bella evidenza la mancanza della fibra di carbonio nei punti anteriori di maggiore sollecitazione. «Un difetto di costruzione — ha detto il progettista Gustav Brunner — visto che sulla monoposto incidentata da Andrea il venerdì tutto era in



regola. Ora dovremo lavorare sodo in modo da preparare le due scocche in tempo per Montecarlo». A parte la fragilità strutturale della vettura è apparso chiaro a tutti quanti che avere schierato De Cesaris alla via ha rappresentato un grosso rischio, visto che la zona incrinata è stata riparata alla meno peggio, rendendo molto precaria la sicurezza

generale della bella monoposto tedesca. Bisogna ricordare che il team ha fatto partire la vettura in assetto esplorativo, lasciando a De Cesaris la facoltà di decidere se disputare la gara o fermarsi subito. □

■ IL TEAM EuroBrun ha raggiunto un accordo di sponsorizzazione con la Elf per la fornitura del carburante per tutto il campionato.

UN GIRO TONDO

segue

gio. La situazione vede Senna e Prost ai primi due posti, in vantaggio su Piquet di ben 30"194, mentre il trio composto da Patrese, Nannini e Boutsen è a 32"002, quindi seguono Mansell e Berger. Alboreto è nel frattempo salito in 12. posizione ma il milanese (o la Ferrari) non entusiasma. Il sorpasso di Nannini ai danni di Patrese è comunque nell'aria. Il padovano ha rotto uno scarico e non riesce a distanziare la Benetton. Così allarga, impotente, alla Tosa e fa passare lo scatenato Alessandro al 24. giro. Nella tornata successiva Boutsen infila al Tamburello la Williams che in breve è sfilata anche dalla monoposto di Mansell. In testa la situazione è decisamente monotona: Senna sembra controllare Prost che dal canto suo vuole risparmiare la meccanica e probabilmente i consumi in vista del finale. Al terzo posto Piquet ha i suoi problemi a frenare le cariche di Nannini e Boutsen, magnifico protagonista con un motore che sta andando a sette cilindri. Ai tre si è ormai accodato anche Mansell che approfitta del difficile doppiaggio di Campos per portarsi davanti al belga, che ha frenato male alla variante alta. Nannini compie poi un'autentica prodezza: va all'esterno della Lotus di Piquet alla «Tosa»: le

due monoposto si sfiorano, quasi si toccano, poi la Benetton sembra prendere il largo e passa. Ma è una gioia di breve durata perché il campione del mondo si riprende la sua posizione facendo, probabilmente innervosire il senese. Infatti Alessandro compie un errore al 35. giro girandosi alla Tosa quel tanto che basta per far passare Mansell e Boutsen, retrocedendo al sesto posto. Al quarantesimo passaggio ciò che non era riuscito a Nannini riesce al conduttore inglese della Williams che alla Rivazza saluta il brasiliano. Ma anche per lui la gioia è di breve durata: forse ha chiesto troppo al suo propulsore Judd e Nigel si vede ancora una volta la Lotus davanti al passaggio successivo. Nel frattempo si è fermato ai box lo splendido Tarquini, fino a quel momento 13. davanti alla Minardi di Sala e alla Lola di Dalmás. L'abruzzese ha rotto la ghiottina dell'acceleratore. Un vero peccato! Ma c'è chi starà peggio di lui: Mansell si fermerà due giri dopo, Patrese sosterrà ai box per cambiare le gomme e perderà la sua posizione, mentre Alboreto subirà l'onta del ritiro per rottura del motore. L'ultima emozione è ancora per Nannini che viene superato da un Berger scatenato alla «variante alta», perdendo due punti conquistati «pericolosamente» in un giorno targato McLaren. □



Sopra (Attualfoto), il culmine del bellissimo duello combattuto fra Piquet e Nannini: le due monoposto sono a contatto nel momento in cui l'italiano tenta di superare il brasiliano. A destra, Patrese ai box durante il warm up (fotoAmaduzzi)

Sopra De Cesaris mentre scende dalla sua Rial dopo l'incidente che lo ha visto protagonista durante le prove. (fotoOrsi). A destra, Mansell che ha appena passato Piquet, purtroppo il sogno dell'inglese durerà poco



I PERCHÉ DEL GP/RISPONDE BRIAN HART

PUNITA LA FERRARI DA SAMURAI OFFESI

Gli uomini dell'Honda secondo il motorista inglese sono stati feriti dal successo di Berger a Suzuka. Nell'inverno hanno lavorato senza sosta per vendicarsi, mentre a Maranello si sono cullati sugli allori



IMOLA — Occhi fissi sul cronometro eppoi uno sguardo d'intesa con Ken Tyrrell. Brian Hart, 50 anni, professione motorista, attualmente responsabile della preparazione dei propulsori Ford Cosworth forniti al team del «Boscaiolo», segue questo Gran Premio Sanmarinese con il pensiero al prossimo anno quando metterà in vendita un proprio motore aspirato. È allo stesso tempo studente e... lavoratore in questa F.1 in continuo cambiamento. E ancor prima di rispondere ai nostri «perché» Brian lancia una proposta che, allo stesso tempo è un grido d'allarme per questo campionato.

«Perbacco, non vedete che esistono due campionati? Da parte mia voglio fare a Balesstre e alla Fia una proposta: dividiamo il mondiale 1988 in due gironi. Il primo denominato campionato McLaren e riservato a Senna e Prost, il secondo lo potremmo chiamare il torneo degli amici e ci mettiamo dentro tutti gli altri».

— Perché la McLaren è su un altro pianeta?

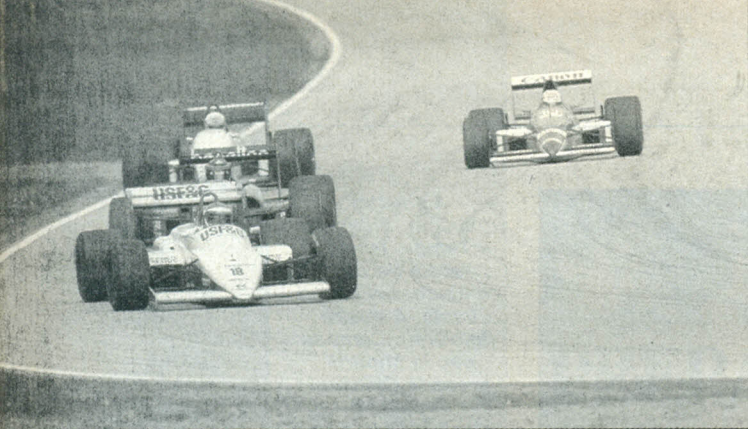
«Per essere un team vincente occorre mettere insieme, mescolandoli bene, un certo numero di ingredienti. In inglese usiamo un



Prost, in alto, sembra dire a Senna: «Attento, perché le partenze non le sbaglio sempre!». Sopra, Alliot davanti a Gugelmin: finiranno entrambi anche se staccati (foto Orsi). Sopra a destra, Modena, Bailey e Caffi nelle prime battute. A lato, Streiff decimo con l'Ags (foto Amaduzzi)



termine "package", che rende bene l'idea e tradotto in italiano potrebbe suonare così: un buon motore, un ottimo telaio, un pilota poco amico dei freni e una direzione tecnica capace di mescolare questa bella macedonia, magari poggiandovi sopra una ciliegina. La McLaren è tutto questo. La ciliegina è rappresentata dalla perfezione che il team di Ron Dennis si può permettere anche in materia di componentistica. Un esempio lampante che il motore o il telaio o il pilota presi da soli non bastano, viene dalla Lotus. Piquet ha lo stesso motore di Senna e Prost, eppure si becca minuti, se



Sopra, Cheever ha sfiorato la zona punti: ha concluso settimo con l'Arrows (fotoOrsi). Sotto, Capelli si ferma al secondo giro per il cedimento della trasmissione (fotoLazzari)

non addirittura dei giri».

— Perché i motori Honda sono, o sembrano, così superiori?

«Il fatto che tre motori Honda abbiano occupato i primi tre posti di questo Gran Premio testimonia che durante l'inverno a Tokyo non sono caduti in letargo. I giapponesi sono superiori agli altri perché hanno saputo ottimizzare i consumi rispetto alla potenza richiesta. Non so dove stia il segreto di questo successo, ma non credo sia da attribuire solo all'elettronica come molti sostengono. Certo l'Honda è all'avanguardia, ma questo non è sufficiente a spiegare la sua enorme differenza rispetto alle altre vetture».

— Perché molti tecnici dicono che la McLaren ha una specie di «overboost»?

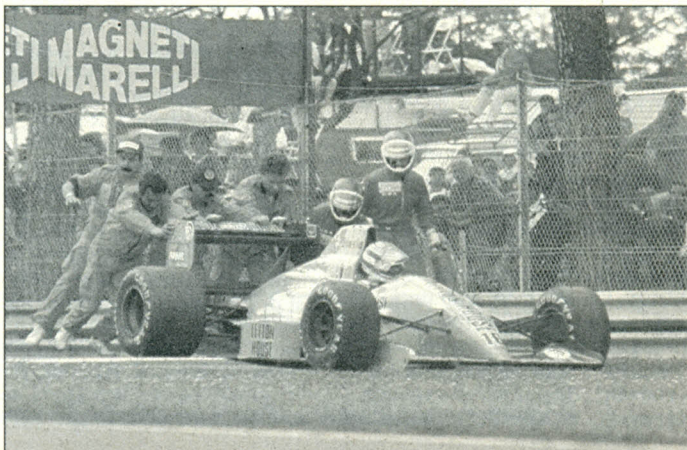
«Ovviamente nessuno ha informazioni precise. Certo osservando da lontano la corsa di Prost a Rio e di Senna a Imola si ha l'impressione che ciò possa avvenire. È facile credere che i giapponesi siano arrivati alla sofisticazione tecnica di tarare i loro motori per le 2,3 atmosfere per consentire ai piloti, in situazioni particolari, di portarsi alle 2,5 atmosfere consentite dal regolamento».

— Perché la Ferrari non ha mantenuto quella superiorità che era la prerogativa modenese alla fine dello scorso campionato? E perché a Imola hanno fatto peggio di Rio?

«Non è certo una novità affermare che quella imolese per la Ferrari è stata una giornata da dimenticare. Se mi fosse concessa una battuta, direi che la Ferrari ha vissuto il suo giorno più bello lo scorso anno quando è andata a umiliare i giapponesi proprio in casa loro, a Suzuka. È stato il giorno più bello, dicevo, ma anche forse il più brutto. Infatti la cosa peggiore che potesse fare Berger era quella di ferire l'orgoglio nazionale dei giapponesi certamente prostrati dalla batosta casalinga. È facile vedere i giapponesini al lavoro per tutto l'inverno, piegati senza sosta sui dati della sconfitta analizzando cause ed effetti e pronti a ritrovare la competitività

persa. Al contrario i tecnici italiani hanno dato l'impressione di essere paghi di quella parziale vittoria e di essersi cullati su una falsa o, per lo meno provvisoria, superiorità non mettendo a frutto l'inverno e facendosi trovare spiazzati di fronte a una ovvia e arrebbante reazione nipponica. Qui a Imola rispetto a Rio è facile immaginare che il problema principale a cui si sono trovati di fronte Berger e Alboreto è stato quello della scarsa potenza sia in gara, sia in prova. Infatti basta rilevare la velocità massima al termine del rettilineo principale, in particolare durante le giornate di prova, quando sul rendimento del motore non incideva il problema dei consumi, per capire la disfatta della Ferrari. Io credo comunque che al di là dei problemi motoristici, alla Ferrari ci sia tuttora un problema aerodinamico. Mi sembra che i telai italiani non siano curati nei dettagli come quelli della McLaren».

— Perché a Imola i motori aspirati sono andati così bene? «Piano, piano. Voglio precisare che per me tra turbo e aspirati c'è ancora una gran differenza. A Imola sono andati molto bene i Ford che sembrano aver superato le noie riguardanti l'affidabilità, questo è vero. Ma i Judd hanno ancora molti problemi. Eppoi diciamo la verità, a Imola sono venuti a mancare alcuni turbo...».



— Perché non crede che in questo campionato si possa assistere a una sfida tra motori aspirati e turbo?

«Il discorso è più complesso. Per quanto riguarda l'Honda abbiamo già detto che è al di sopra delle parti. Il Ford, se prosegue su questa strada, mantenendo nell'incremento delle potenze uno standard di affidabilità pari a quello di Imola, potrà avvicinarsi al propulsore Ferrari. Per quanto riguarda i motori Cosworth, invece, non credo abbiano ulteriori spazi di miglioramento in fatto di potenza. Direi quindi che i team che utilizzano questo motore possono solo confidare nelle doti di affidabilità. Questo è il panorama che, secondo me, farà da sfondo a tutto il mondiale '88».

— Perché, parlando di affidabilità, al Gp di San Marino sono arrivati così in tanti?

«In effetti c'è da rimanere sbalorditi scorrendo la classifica finale di questo Gp. Tanto più se si fa il confronto con le precedenti edizioni della corsa. Questo significa che la professionalità dei team sta subendo un'evoluzione straordinaria. Evidentemente l'effetto McLaren, con il suo esempio di perizia tecnica e gestionale, si fa sentire in maniera pressante. In più c'è da dire che la reintroduzione dei propulsori aspirati ha dato una mano notevole anche a quei team non certo felici in fatto di risorse economiche. La gestione con motori turbocompressi è molto onerosa e costringe chi non ha mezzi a raschiare spesso il fondo del barile. La prima conseguenza sono le rotture. Eppoi la gestione tecnica dei motori aspirati è assai più semplice. Anche a livello di componentistica si agisce su un piano diverso, più basso. Vedrete, in futuro, ci sarà da divertirsi di più. Lo scontro Nannini-Patrese di Imola è solo un assaggio: vedrete il prossimo anno...».

Eugenio Zigiotti

DAI BOX

LIGIER VINCE IL GP DELLE MISS

GUY LIGIER si sarà consolato, dopo la non qualificazione delle sue monoposto, quando ha saputo che Deborah Predicatori, «Ragazza Ligier», appunto, aveva vinto, nella finale che si è tenuta al Baccarà di Lugo, il titolo di «Ragazza Formula 1 1988». Deborah, che ha sedici anni ed è triestina, ha preceduto Stefania Mazzolo, «Ragazza Lotus» e Rosy Macchia, «Ragazza Rial».

■ IL MAGGIOR canale televisivo francese TF 1, recentemente privatizzato, ha preso la decisione di irradiare in diretta tutte le prove del campionato del mondo, sino allo scorso anno del tutto ignorate. La decisione non è certo merito dei successi di Prost, quanto piuttosto che il nuovo proprietario di TF 1 è il signor Bouygues, sponsor dell'AgS. Bouygues che è titolare della più grande impresa europea di lavori pubblici, attualmente impegnata nella costruzione del tunnel sotto la Manica, intende portare nel giro di due anni la AgS su posizioni di assoluto rilievo.

■ MA ALLA FISA chi comanda? All'inizio della stagione si era detto che le pre-qualifiche sarebbero state effettuate dalle otto alle nove, Ecclestone lo aveva dichiarato pubblicamente, poi era stato fatto un clamoroso dietrofront. Adesso la cosa si è ripetuta. Si è infatti «scoperto» che le cinque vetture che devono pre-qualificarsi a ogni Gp non cambieranno sino a Adelaide, mentre in un primo momento si era deciso che con la prima gara della seconda parte del campionato, sarebbero state le cinque vetture a aver ottenuto i peggiori risultati nei primi otto Gp della stagione a doversi pre-qualificare. Così per Larrauri, Modena, Tarquini, De Cesaris e Caffi, l'agonia durerà sino all'Australia.

■ CHI HA DETTO che Senna e Prost non vanno d'accordo? Prima di arrivare a Imola, i due piloti della McLaren hanno trascorso insieme tre giorni di totale relax nella clinica fisioterapica di Willy Dungi, il famoso massaggiatore di Niki Lauda.

■ LA SEZIONE di Imola del partito dei «verdi» ha presentato un esposto in comune dove si protesta formalmente per l'effettuazione del Gp. La Formula Uno viene addirittura definita uno spettacolo osce- nof Ciociolina come Prost?

DAI BOX

GUERRA E PACE IN TV

IN ATTESA che il governo chiarisca tutti gli aspetti relativi ai diritti per la diretta televisiva, a Imola si è scatenata la guerra tra le televisioni che agiscono sul territorio nazionale. La Rai, con una decisione molto discutibile, essendo produttrice delle riprese, ha richiesto all'Eurovisione — ottenendolo — di escludere Telemontecarlo e Capodistria dalla possibilità di trasmettere in diretta le immagini della corsa. L'Eurovisione ha acconsentito scatenando subito le ire di Telemontecarlo, che in un primo momento aveva pensato di restituire la stessa moneta alla Rai, minacciando di escludere la televisione nazionale dalla possibilità di irradiare in diretta il Gp di Monaco. Tutto si è poi risolto nel migliore dei modi con la Rai che ha consentito all'emittente monegasca di trasmettere in diretta.

■ **IN SEGUITO** alle dichiarazioni di Piquet rilasciate a Playboy, Imola ha accolto piuttosto freddamente il pilota brasiliano. Addirittura su uno striscione posto sulla tribuna d'arrivo campeggiava la scritta «Nelson, la curva del Tamburello ti aspetta».

■ **GÜNTHER SCHMIDT**, titolare della Rial, sta ricominciando a comportarsi nello stesso modo incomprensibile che aveva messo in mostra ai tempi dell'Ats, e dopo l'italiano Frison, ora passato alla Zakspeed, sono in molti a volerse ne andare. Addirittura in Brasile Schmidt ha tolto il pignone del cambio sotto gli occhi stravolti del meccanico, in quanto, secondo il boss tedesco, non si trattava di quello giusto.

■ **RALPH BELLAMY**, dopo essere stato «congedato» dalla Lola, potrebbe accasarsi con la Tyrrell, in quanto l'attuale progettista Brian Leslie non riesce a sviluppare adeguatamente la vettura in pista e Maurice Philippe tende a rimanere sempre più in fabbrica.

■ **È SUCCESSO** durante la sessione cronometrata del venerdì. Schneider è in scia al compagno di squadra Ghinzani. Entrambi sono impegnati ad ottenere il tempo. Piercarlo arriva lungo alla Tosa, sconfitta nella via di fuga e... Schneider lo segue compiendo la medesima escursione. All'inizio del campionato il giovane pilota tedesco aveva detto che avrebbe seguito tutti i consigli di Ghinzani. Così però rischia di esagerare...



A sinistra (fotoOrsi), Alboreto e Tomba, faccia a faccia fra due campioni nel box di Imola. A destra (fotoOrsi), Campos con la Minardi precede Ghinzani al debutto stagionale in gara con la Zakspeed. Nella pagina a fianco (Photo4), attimi di terrore per Prost in prova quando si è trovato agganciato alla Ligier di Arnoux



L'OMBRA DI UNO SCANDALO SUGLI ASPIRATI

NITROMETANO NELLA BENZINA

IMOLA - Si torna a parlare di nitrometano nella benzina destinata ai motori aspirati e questo suggerisce antipatiche ombre. A sentire radio-box un team soprattutto sarebbe nell'occhio del ciclone. Lo si capirebbe bene confrontando le prestazioni velocistiche in prova con quelle che gli stessi piloti ottengono in gara. Perché? Semplice: finora la Fisa si è limitata a verificare il carburante solo dopo la corsa e mai dopo le qualificazioni, ergo... Addirittura in Brasile c'è chi giura che nel team sospetto, si sia corso un rischio terribile: per errore sarebbe stato montato un motore «speciale» anche per la gara. Ecco allora che una volta che i responsabili se ne sono accorti, è stata operata la sostituzione che è terminata proprio a pochi minuti dalla partenza.

SE I MORMORII sono fondati, il rischio cui va incontro chi sgarra è molto grosso perché il presidente Balestre ha sbandierato ai quattro venti che chi verrà pescato a ricorrere a espedienti fuori dal regolamento sarà immediatamente escluso dal campionato del mondo in corso e addirittura anche da quelli futuri. Un azzardo, quindi, giustificato solo dall'incremento di potenza che il nitrometano aggiunto alla benzina può assicurare (si parla di almeno una ventina di cavalli). I vecchi del box, quelli

che hanno l'orecchio allenato e buona memoria per rifarsi al passato, giurano che ci siano degli otto cilindri a 90 gradi che funzionano a un numero di giri ben più alto dello standard. Il

team di cui si vocifera è adesso sotto attenta osservazione della Fisa, che, già da Montecarlo, potrebbe introdurre le nuove verifiche della benzina anche dopo le qualifiche. (c.m.m.)

SI ALLARGA IL MERCATO MOTORI

GRAN BALLO DEI PROPULSORI

IMOLA - Siamo alla seconda gara del campionato, e già fervono le trattative sia per i motori che per i piloti. Sul fronte dei propulsori a tenere banco è la Renault. Già dallo scorso anno, il progettista Bernard Dudot ha terminato un motore a dieci cilindri di 75 gradi che da diversi mesi sta girando al banco. Il ritorno della Renault è sempre più certo e sarebbe sempre appoggiato dalla Elf che rientrerebbe così in maniera massiccia in F.1. Nei programmi della Renault c'è l'intenzione di fornire due squadre. Una sarà l'Ags, protetta dal potentissimo uomo d'affari Bouygues, proprietario di Tf 1. Nell'89 il team francese vorrebbe avere Alboreto. L'altra squadra sarebbe la Williams che ricoprirebbe comunque il ruolo di punta della Renault. Williams in virtù dell'operazione Renault, ha comunque preso la decisione di abbandonare a fine anno i motori Judd. Il rapporto avrebbe potuto continuare se Judd avesse rinunciato ai molteplici impegni in F. Indy e F. 3000 che inevitabilmente si ripercuotono sulla qualità del lavoro in F.1. Alla Renault, facendo affidamento sull'attuale sponsorizzazione della Elf, ha richiesto il motore anche la Lotus, ottenendo però solo risposte evasive da parte dei francesi che non intendono impegnarsi con più di due squadre. La disponibilità di motori per il prossimo anno è così destinata ad aumentare. Sul mercato ci saranno il Lamborghini, il Judd vedovo Williams, mentre per la March dipenderà dall'esito dei collaudi del motore Lamborghini, che sarà comunque a disposizione di altre squadre, il Renault, il dodici cilindri che la Cosworth sta preparando per la Benetton, mentre Mader dovrebbe abbandonare l'obsoleto Cosworth Dfz in favore del più moderno Dfr. (c.m.m.)

GRANDE INTERESSE DEI GIAPPONESI PER LA F. 1

IL SOL LEVANTE STA PREPARANDO L'INVASIONE

IMOLA — È in continuo aumento l'interesse dell'industria giapponese per lo sport automobilistico. È stata infatti creata una commissione federale permanente di tutti i Costruttori composta da: Toyota, Nissan, Mazda, Mitsubishi, Honda, Subaru, Isuzu, Suzuki e Daihatsu. Questa commissione ha avuto a Tokyo due incontri con Gabriele Cadrigher e il presidente della Bpca Max Mosley, per verifi-

care l'effettivo interesse dell'industria nipponica nei vari campionati controllati dalla Fisa. Per quanto riguarda il campionato Silhouette, le adesioni sono state minime per non dire nulle. Solo Nissan e Subaru hanno dimostrato un timido interessamento, ma in realtà il campionato voluto a tutti i costi da Bernie Ecclestone continua a non coinvolgere nessuno ad esclusione dell'Alfa Romeo, che finirà probabilmente per organizzare un proprio trofeo con le 164 costruite dalla Brabham sulla falsariga della serie Procar che si correva nel 1980 con le Bmw M1. In realtà i giapponesi temono che Ecclestone possa poi cambiare improvvisamente i regolamenti, come era successo per il campionato mondiale Gr. A, una categoria che se avesse continuato a godere di una validità intercontinentale, avrebbe avuto una grandissima partecipazione di vetture giapponesi. Situazione molto più chiara invece per la F. 1. Il prossimo anno — a stagione inoltrata — dovrebbe essere pronto il motore che la Toyota sta progettando in collaborazione con la Yamaha. Già nel mese di gennaio Autosprint aveva spiegato cosa c'era dietro l'improvviso stop al programma del motore Cosworth a testata a cinque valvole Yamaha che avrebbe dovuto equipaggiare la Benetton e che invece non si vedrà quest'anno. Adesso la Yamaha è coinvolta nel programma Toyota, e i due marchi, che appartengono allo stesso gruppo, stanno progettando insieme un nuovo propulsore aspirato a dodici cilindri, caratterizzato da un elevatissimo regime di rotazione. Questo motore sarà poi costruito dalla «Tom's» l'affiliazione sportiva della casa giapponese. Difficilmente però questo motore sarà disponibile all'inizio della stagione '89. A Suzuka, durante il Gp del Giappone, la Toyota ha trattato sia con la Williams, che alla fine di questa stagione abbandonerà i motori Judd, sia con la Lotus, che al termine di questo campionato concluderà la sua collaborazione con la Honda. I giapponesi però non se la sono sentita di impegnarsi subito per il prossimo campionato. Entro la fine dell'88 invece si dovrebbe vedere il primo esemplare del dodici cilindri boxer progettato da Chiti per conto della Subaru. Sono stati gli stessi giapponesi a volere questa architettura, di non facile alloggiamento, su una vettura di F. 1, visto, tra l'altro, che hanno già previsto, in tutti i dettagli, l'installazione su un ipotetico telaio. Altra casa interessata alla F. 1 è la Nissan, forte dei successi che la sua vettura sta ottenendo in America nel campionato Imsa. Già lo scorso anno la Nissan aveva addirittura trattato con Ecclestone per l'acquisizione della Brabham, per entrare in F. 1 prima che il presidente della Foca definisse l'accordo con l'Alfa Romeo. Anche la Nissan ha in fase di realizzazione un motore a dodici cilindri per la F1 ed è già stata avviata anche una trattativa con la Lotus. Quello che è certo, nel 1989, la Honda non sarà più la sola a rappresentare il Paese del Sol Levante. (c.m.m.).

dove erano impegnate le vetture. Questo sistema di trasmissione è stato migliorato e potenziato per la stagione di corse 1988. In ogni momento della corsa a Tokyo sanno cosa succede alla vettura e quali interventi fare a seconda dei problemi che si verificano. Con la tecnologia impiegata attualmente, non è difficile immaginare il grande capo Soichiro Honda seguire in Tv le corse e impartire ordini ai tecnici in pista. Sempre nel libro, si parla anche del perché Sakurai è stato sostituito con Goto: in Giappone non tollerano la presenza di personalità di spicco all'interno di un gruppo, e Sakurai era ritenuto troppo «presente» nella F. 1.

Paolo Ciccarone

TECNOLOGIA

INGEGNERI VIA SATELLITE

IMOLA — La telemetria continua ad essere sempre più presente in F. 1 ormai da tempo. In un libro uscito di recente in Giappone, pubblicato dalla Honda per festeggiare il suo titolo mondiale, la casa nipponica ha svelato che l'uso dei dati telemetrici si è spinto fino a limiti ritenuti quasi da fantascienza. Infatti i motori e altri parametri di controllo della Williams e della Lotus, venivano seguiti costantemente dal Giappone, mentre era in corso la gara. I dati raccolti in pista venivano inviati via satellite al reparto corse di Waki (Tokyo) dove un gruppo di 20 ingegneri controllava che tutto fosse in ordine e in caso di problemi interveniva, collegandosi via telefono con il circuito

LE PROVE/LE MCLAREN INFLIGGONO UN DISTACCO ABISSALE DOPO SENNA E PROST DUE SECONDI VUOTI

Il brasiliano, nuovamente in pole come a Rio, ha vinto la sfida con il compagno di squadra Terzo con la Lotus, Piquet è lontanissimo dai due, ma precede Nannini primo fra gli aspirati

IMOLA — Al tavolo da poker di Imola si sono seduti solo in due: da una parte Ayrton Senna, dall'altra Alain Prost. E gli altri potenziali contendenti? Naturalmente sono stati a osservare, avviliti e col morale sotto i tacchi, la marcia regolare, sicura, quasi sfrontata delle due McLaren Mp4/4, alle quali si potrebbe dedicare un intero capitolo dei «prodigi della scienza e della tecnica». Prove senza pathos, dunque, scontate dall'inizio alla fine. Ayrton Senna al «Dino Ferrari» ha probabilmente conquistato la pole position meno faticosa di tutta la sua carriera. Per scendere a 1'27"148 ha impiegato pochissimo, tanto che ha trascorso gli ultimi venti minuti a controllare le mosse del suo unico, vero, rivale, un Alain Prost che nella sessione di venerdì gli era stato davanti di pochissimo, ma che il sabato ha... pagato a caro prezzo una disattenzione di René Arnoux che l'ha spedito fuori pista alla Tosa. Ma si sa ai ...potenti le cose non vanno mai del tutto storte: pur guardando gli altri da bordo pista, Alain è rimasto al secondo posto della classifica con 1'28"919 e con un margine di oltre due secondi su Nelson Piquet, terzo in 1'30"500. **«Il fatto è — ha detto Senna — che la McLaren è nata bene: dispone di un motore eccezionale e di un telaio facilissimo da mettere a punto e da guidare. Non so cosa succederà in futuro, ma ritengo che i nostri rivali abbiano avuto molte difficoltà nel costruire vetture improntate al regolamento del 1988».**

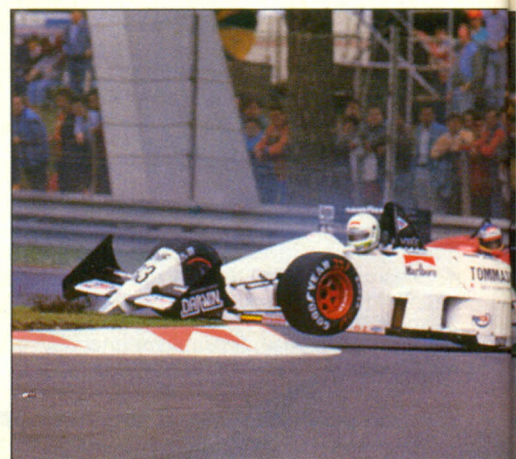
CAPIRE dove risiede la superiorità McLaren è impresa difficilissima. Tralasciando il piccolo giallo avvenuto dopo le prove (di cui leggerete a parte) c'è da rilevare che la Lotus di Piquet, prima delle dirette inseguatrici, si è trovata sul groppone un distacco di 3"352, roba che se fosse accaduta qualche anno fa avrebbe costretto Gerard Ducarouge a vedere la sua creatura nelle ultime file dello schieramento. È certo, comunque, che una buona dose di predominio dipenda dal motore Honda che non ha il minimo problema a girare vicino alle 2,5 atmosfere concesse dal regolamento. Una qualità che non appartiene al sei cilindri Ferrari, colpevole principale della brusca caduta di tono nelle prestazioni di Berger, quinto dietro alla Benetton aspirata di Nannini, e di Alboreto, decimo preceduto anche dalla March di Capelli. In tutte e due le sessioni



ufficiali le vetture italiane hanno tribolato come dannate in accelerazione e in rettilo, con uno svantaggio di velocità massima di 6,75 kmh rispetto alla McLaren di Prost. La differenza diventa molto più ampia se si guardano i rilevamenti effettuati sul traguardo, ovvero centinaia di metri dopo la variante bassa: in quel punto la McLaren godeva di un vantaggio sulla Ferrari di 13,27 kmh, un'eternità che dimostra quanta fatica faccia il propulsore di Maranello a prendere i giri. È stato logico, quindi, che il team italiano sia caduto dapprima nel nervosismo e poi nello sconforto più totale: **«È molto triste ammetterlo — ha commentato Berger — ma più lavoriamo, peggio andiamo».** Che poi le «rosse» paghino qualcosa in termini aerodinamici è un altro dubbio che a Imola, con un propulsore in quelle condizioni, non si è potuto verificare.

IL COMMENTO alle prove non può prescindere da un accenno alle prestazioni superbe di due piloti che hanno molte caratteristiche in comune: Nannini e Tarquini. Il primo ha conquistato il quarto tempo con una Benetton in netto progresso; il secondo, pur guidando per il team più piccolo dell'intero circus e con una monoposto che rende alle altre un vantaggio di almeno 40 kg, è riuscito a partire con il 17. rilievo assoluto. Un miracolo dovuto alle qualità di guida di un talento naturale, del quale finalmente si stanno accorgendo in tanti. Non ci sono state pre-qualifiche per l'esclusione dell'Osella.

Guido Schittone





BMS 188 AL DEBUTTO

LA NUOVA DALLARA CONVINCINE

LOTUS - La vettura sembra avere compiuto qualche piccolo passo in avanti rispetto a Rio. Venerdi Piquet ha preferito girare quasi sempre con il muletto, mentre Nakajima ha perso tempo ai box per far riparare la carrozzeria danneggiata da un pezzo metallico trovato in pista. Sabato il campione del mondo ha rotto il cambio nella sessione libera, ma in quella ufficiale è riuscito a conquistare il terzo tempo pur lamentandosi di una trazione ancora imperfetta.

TYRRELL - Ancora una volta le nuove 017 non hanno entusiasmato. Bayley ha... battuto il suo compagno di team Palmer, dopo aver sofferto di continui guasti di alimentazione. Palmer è rimasto fermo sul percorso nelle libere del sabato e nelle prove ufficiali si è lamentato di un sottosterzo che sembra cronico su questa vettura.

WILLIAMS - Le due Fw12 sono state al di sotto delle attese: il venerdì Mansell ha scoperto di avere i rapporti al cambio troppo lunghi, mentre nelle libere del sabato ha guidato il muletto dopo che sulla sua vettura erano stati evidenziati problemi ai radiatori. Nel turno finale l'inglese è semplicemente andato più piano di un Patrese in gran forma che in precedenza aveva sofferto nel sistemare a dovere le sospensioni attive.

ZAKSPEED - La sessione bagnata del venerdì aveva illuso Ghinzani e Schneider. La doccia fredda è venuta il sabato: il bergamasco è riuscito a qualificarsi nonostante mille guai con la Wastegate. Peggio è andata al giovane tedesco, fermo e fuori dalla griglia con il propulsore rotto.

MCLAREN - Tutto è filato liscio come l'olio. L'unico inconveniente è capitato il venerdì, quando Senna si è fermato con un guasto alle farfalle del collettore del turbo. Poi ha messo a posto la vettura per il turno finale conquistando facilmente la pole. Per quanto riguarda Prost c'è da dire che è partito in ritardo nelle libere del sabato per un problema al leveraggio del cambio. Nel turno decisivo è stato spedito fuori pista

segue

In alto a sinistra, Berger va in testacoda davanti ai box durante l'ultima ora di prove

(FotoStefanini).

L'austriaco, sopra, è ormai fermo: anche se non ha toccato, ha rovinato il primo treno di gomme a disposizione. Poi, nonostante l'impegno, non è andato oltre il quinto tempo

(FotoOrsi).

A sinistra, Ghinzani le ha provate tutte pur di conquistare la qualificazione con la Zakspeed: tanto ardimento è stato premiato

(FotoOrsi).

Sotto a sinistra, Modena perde il musetto: l'italiano avversato da mille problemi è stato l'ultimo a entrare in griglia

(FotoAmaduzzi).

mentre le due Ligier sono rimaste clamorosamente fuori

(FotoOrsi)



GP SAN MARINO

LA NUOVA DALLARA...

segue

da Arnoux mentre tentava di strappare a Ayrton la pole.

AGS - È la grande sorpresa «tecnica» delle prove: la vettura è molto ben rifinita e ora, che a Gonfaron hanno costruito anche il muletto, Streiff può guidare in assoluta tranquillità. Il suo 13. tempo la dice lunga sulla qualità di una monoposto che non ha sofferto della minima defaillance.

MARCH - La 881 è bella, ma troppi guasti hanno frenato Capelli e Gugelmin. Il milanese venerdì non è riuscito a girare con regolarità a causa di un guasto persistente alla centralina del motore Judd. Il sabato ha per tre

volte rischiato di perdere il musetto, che si staccava sistematicamente. Nel turno decisivo ha agguantato con grinta il nono posto, ma subito dopo un dechappamento a un pneumatico posteriore destro al Tamburello ha fatto vedere le travecole al giovane milanese. Le due March sono apparse molto in difficoltà nelle curve lente.

ARROWS - Il problema maggiore delle vetture di Cheever e Warwick è l'affidabilità del turbo Megatron. Entrambi i piloti hanno rotto nel turno finale, quando avrebbero potuto fare molto meglio del 7. e 14. posto.

BENETTON - Un grande Nannini ha fatto marciare la Benetton a livello d'eccellenza assoluta. Pochi gli inconvenienti sulla sua monoposto: un calo di giri il venerdì... e praticamente nessuno



IL CASO/SCIOLTI I DUBBI PER LO SCALINO AL FONDO PIATTO GIALLO McLAREN IN VERIFICA

IMOLA — Più che un giallo è stato un thriller, visto che dopo una grande paura c'è stata l'assoluzione liberatoria. Però la grana nella quale è incappata la McLaren di Prost subito dopo le prove del sabato è stato il fatto che ha movimentato l'atmosfera del paddock. È accaduto tutto molto casualmente: la monoposto del francese è giunta ai box sul camion di soccorso che la trasportava dopo averla recuperata nella scomoda posizione in cui si era venuta a trovare alla Tosa. Appena sollevata dalla gru la Mp4/4 ha mostrato in tutta la sua interezza un fondo piatto poco ortodosso e, quel che è peggio, lo ha fatto di fronte ai commissari tecnici. Messa a terra, la vettura ha rilevato un'altra parte in odore di sospetto: la gomma posteriore sinistra recante il marchio del venerdì e non quello del sabato! Abbastanza per far circolare nel paddock voce di una possibile

esclusione di Prost dalla gara dell'indomani. Il tutto, come accennato, si è risolto in una bolla di sapone. Per quanto riguarda la gomma c'è stato un errore da parte dei commissari che non avevano provveduto alla verniciatura di una delle coperture inutilizzate il giorno precedente. Ma è stato sul fondo piatto che si sono scatenate le più svariate fantasie. In realtà la vettura presentava dietro all'asse delle ruote anteriori uno scalino dello spessore di 3 mm che però era della carrozzeria stessa. L'assoluzione è venuta con formula piena, essendo stata giudicata la... pecca regolamentare frutto più di una scarsa rifinitura che di una precisa volontà di frodare il regolamento. Tutto bene ciò che finisce bene: lo stesso problema è stato riscontrato anche sulle Ferrari e sulle Minardi. Naturalmente i team sono corsi ai ripari prima del warm-up della domenica. □



Sopra, lo scalino scoperto sotto il muso McLaren. A lato, Prost mostra il particolare contestato agli uomini del team (FotoOrsi)



In alto, Capelli nonostante la disavventura in prova è riuscito a ottenere un ottimo nono tempo (FotoOrsi). Sopra, Cheever in difficoltà alla Variante Alta, mentre i fotografi si mettono in salvo come possono. E meno male che Eddie, quando si è reso conto di non poter voltare, ha cominciato a sbracciarsi dall'abitacolo (FotoAmaduzzi)

il sabato, se non avesse trovato troppo traffico in pista il senese avrebbe potuto addirittura migliorare il suo quarto tempo. Diverso il discorso per Boutsen: il belga non ha praticamente girato il venerdì a seguito della rottura del motore e della trasmissione. Nel turno finale ha rimediato con l'ottava prestazione.

RIAL - De Cesaris ha rischiato di mandare a gambe all'aria la strategia del team tedesco. Nelle libere del venerdì il laziale ha pensato bene di distruggere la monoposto da gara, volando all'entrata del curvone che immette nella zona della variante bassa. Non essendo pronto il muletto ha costretto i meccanici a lavorare fino a notte per poter partire nelle prove libere del sabato. Travaglio concluso? Niente affatto! Sono bastati pochi giri perché sulla Rial si rompesse

chi cerca... Tarquini trova un tesoro. L'abruzzese è stato splendido in tutte e due le giornate, conquistando un 17. tempo assoluto che equivale a una vittoria. Una prestazione incredibile, considerando che l'ex campione del mondo di Kart non ha certo guidato con la tranquillità psicologica di altri colleghi che hanno megateam e... muletti alle spalle. Tra i pochi inconvenienti della monoposto umbra è da rilevare il difettoso funzionamento della pompa meccanica della benzina nelle prove del venerdì.

MINARDI - Il venerdì sia Campos, sia Sala sono andati al di sotto delle attese per problemi di messa a punto delle sospensioni. Il giorno successivo Campos ha fatto pochi giri nelle prove libere, per via di un filo di collegamento elettrico staccatosi, mentre nel

quello da asciutto. Cose che capitano, si è detto, ma che non fanno altro che innervosire ancora di più un pilota che non sta vivendo un buon periodo. Sabato Alboreto si è lamentato del traffico in pista, oltre che del... motore. Dal canto suo Berger è andato in testacoda all'uscita della variante bassa, compromettendo l'efficienza del primo treno di gomme. Successivamente ha fatto quello che ha potuto, ma è rimasto impotente davanti alla realtà di un propulsore molto lento in accelerazione.

LOLA - Dopo una buona prima giornata sul bagnato l'Ecurie Larrousse - Calmels è andata in crisi: Alliot non ha fatto meglio del 15. tempo mentre Yannick Dalmas si è fermato con la centralina proprio all'inizio del turno. Avrebbe dovuto salire sul muletto che, stranamente, non gli è stato affidato. Nel complesso le Lola Lc88 sono apparse veloci, ma non come ci si poteva attendere. Il maggior problema palesato ha riguardato le sospensioni.

EUROBRUN - Anche la squadra di Paolo Pavanello non è riuscita a portare a Imola il muletto. Modena si è qualificato con il 26 tempo, soffrendo parecchio sia il venerdì sia il sabato. Nella prima giornata il campione di Formula 3000 è rimasto senza benzina, mentre l'assetto della sua monoposto non è sembrato eccezionale. Larrauri non si è qualificato ponendo fine anzitempo a una trasferta da dimenticare nella quale è stato protagonista di due uscite di pista alla «Tosa» nella giornata di venerdì.

BMS DALLARA - Prove al di sotto delle attese per l'ultima arrivata nel circus iridato. La vettura però, c'è e lo ha dimostrato la prestazione di Caffi il venerdì, quando per lungo tempo ha occupato la 7. posizione. Il sabato è iniziato sotto cattivi auspici per la Scuderia Italia. Caffi è uscito con la vettura assettata per l'asciutto (la più nuova delle due) ma ha percorso pochi giri prima che la forcella dell'innesto della seconda marcia si rompesse. Nella sessione decisiva la storia si è ripetuta: appena uscito con la vettura «buona» si è accorto che la seconda marcia continuava a fare le bizzie. Ha dovuto attendere molto tempo ai box prima che i meccanici gli assemblassero alla meno peggio la Dallara di scorta. Quando Caffi è ritornato in pista l'asfalto era sporco a causa dell'olio lasciato dalla Arrows di Cheever e non è andato più in là di un decoroso 24. tempo che non ha reso giustizia al potenziale della giovane vettura italiana. □

DAI BOX

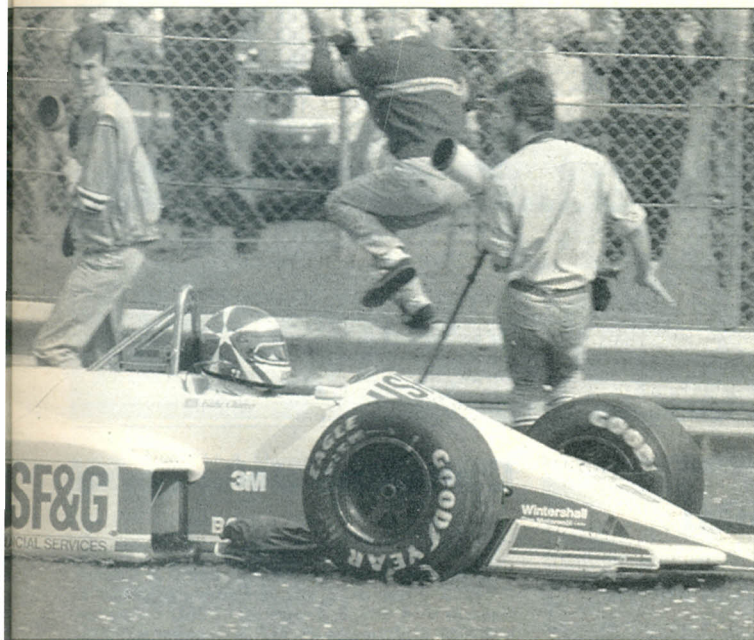
UN PREMIO PER CHI È BUONO CON LA FISA

DRAMAI il mito di Jim Clark sta diventando per Balestre una specie di ossessione. Il presidente della Fisa ha pubblicamente dichiarato di considerare Jim Clark come il più grande pilota della storia. Allo scomparso pilota della Lotus ha dedicato, l'apposito trofeo destinato al miglior pilota al volante di una vettura con motore aspirato. Adesso si è aggiunto un altro riconoscimento, sempre nel nome dell'asso scozzese. Si tratta di un premio di 110 milioni di lire che la Fisa assegnerà al pilota che avrà dato prova di maggior talento, di valore sportivo, di fair play e di correttezza, sia riguardo i colleghi che verso la Federazione. In compenso la Fisa ha tolto da quest'anno il premio in denaro che andava ai primi tre classificati del campionato del mondo

■ **PIÙ ACCLAMATO** degli stessi piloti, Alberto Tomba, grande appassionato di macchine da corsa, ha seguito con grande interesse tutto il week end imolese. Tomba non ha potuto disputare la gara delle Alfa 164 sembra per un veto arrivato dalla Federazione di sci. E a giudicare dai numeri che il superasso delle nevi aveva fatto due settimane prima, sempre sulla pista di Imola, al volante di una Lamborghini Countach, le altre «celebrità» hanno tirato un sospiro di sollievo quando hanno saputo che Albertone non correva. La «bomba» poteva esplodere anche sulle quattro ruote.

■ **LA ZAKSPEED**, delusa dai risultati ottenuti con l'attuale motore ha deciso di stringere i tempi, passando entro la fine della stagione al motore aspirato. La vettura, alla cui realizzazione ha collaborato Gianni Marelli, e che adesso viene seguita dal tecnico italiano Nino Frison, arrivato dalla Rial, ospiterà inizialmente il motore Cosworth preparato da Mader, poi il prossimo anno la Zakspeed utilizzerà un motore 12 cilindri da lei stessa costruito. La Zakspeed-Ford debutterà al Gp del Portogallo.

■ **PER EVITARE** gli ingorghi del traffico, Piero Lardi Ferrari entrava e usciva dal circuito alla guida di una piccola Cagiva 125. Il figlio del costruttore modenese ha una autentica passione per le moto di questa marca, oltre che per gli aeromodelli, a cui dedica molto del suo tempo libero.



il differenziale. Ennesima corsa contro il tempo dei meccanici e De Cesaris è riuscito a qualificarsi al 16. posto, dimostrando che questa monoposto ha un ottimo potenziale.

COLONI - Potenzialmente la monoposto realizzata dalla Casa dell'ex campione di Formula 3 è molto valida. Purtroppo il team si è presentato a Imola con la solita vettura di Rio dotata dei dischi in acciaio. Non avendo il roll bar in titanio, la Coloni pesa molto più delle concorrenti, pagando un handicap di partenza non da poco. Inoltre il tanto atteso muletto non si è visto. In queste condizioni c'erano tutte le premesse per una qualificazione difficile. Ma

pomeriggio si è fermato presto col cambio rotto. Sala, con meno problemi, ha staccato alla fine il 18. tempo.

LIGIER - È la prima doppia non qualificazione di un team che fino a pochi anni fa lottava per i primi posti. Sia Arnoux, sia Johansson, non sanno che pesci pigliare per far curvare le Js31, vetture splendide, ma troppo fantasiose. È la concretezza a portare alla vittoria. Non i voli pindarici.

FERRARI - Clima teso in casa Ferrari: Alboreto ha avuto un vivace scambio di battute con la squadra dopo che nel turno di venerdì era stato chiamato ai box nel momento sbagliato per sostituire le gomme da pioggia con

GP SAN MARINO

DINO FERRARI
m. 5.040



Seconda gara del mondiale F. 1 1988
1 maggio 1988

Circuito: Dino Ferrari ● **Distanza:** 60 giri pari a km 302,400 ● **Organizzatore:** Sagis - Via Calori 9/D - Bologna ● **Direttore di gara:** Luciano Conti ● **Partenza:** ore 14,34 ● **Spettatori:** 110.000 ● **Organizzazione:** 10 ● **Sicurezza:** 10 ● **Condizioni atmosferiche:** Coperto con pioggia venerdì e sabato; nuvoloso il giorno della gara.

In 26 al via

12	Ayrton Senna (McLaren Mp 4/4) 1'27"148 (208,198)	1. FILA	Alain Prost (McLaren Mp 4/4) 1'27"919 (206,372)
	Nelson Piquet (Lotus 100T) 1'30"500 (200,486)	2. FILA	Alessandro Nannini (Benetton B188) 1'30"590 (200,287)
28	Gerhard Berger (Ferrari F.1/87-88C) 1'30"683 (200,082)	3. FILA	Riccardo Patrese (Williams Fw12) 1'30"952 (199,490)
	Eddie Cheever (Arrows A10/B) 1'31"300 (198,729)	4. FILA	Thierry Boutsen (Benetton B188) 1'31"414 (198,482)
16	Ivan Capelli (March 881) 1'31"519 (198,254)	5. FILA	Michele Alboreto (Ferrari F.1/87-88C) 1'31"520 (198,252)
	Nigel Mansell (Williams Fw12) 1'31"635 (198,003)	6. FILA	Satoru Nakajima (Lotus 100T) 1'31"647 (197,977)
14	Philippe Streiff (Ags Jh23) 1'32"013 (197,190)	7. FILA	Derek Warwick (Arrows A10/B) 1'32"483 (196,187)
	Philippe Alliot (Lola Lc88) 1'32"712 (195,703)	8. FILA	Andrea De Cesaris (Rial Arc01) 1'33"037 (195,019)
31	Gabriele Tarquini (Coloni 188) 1'33"236 (194,603)	9. FILA	Luis Perez Sala (Minardi M188) 1'33"239 (194,597)
	Yannick Dalmas (Lola Lc88) 1'33"374 (194,315)	10. FILA	Mauricio Gugelmin (March 881) 1'33"448 (194,161)
4	Julian Bailey (Tyrrell 017) 1'33"874 (193,280)	11. FILA	Adrian Campos (Minardi M188) 1'33"903 (193,221)
	Jonathan Palmer (Tyrrell 017) 1'33"972 (193,079)	12. FILA	Alessandro Caffi (Bms Dallara F.1 88A) 1'34"204 (192,603)
9	Piercarlo Ghinzani (Zakspeed Zk871B) 1'34"567 (191,864)	13. FILA	Stefano Modena (EuroBrun Er 188) 1'34"782 (191,429)

NON QUALIFICATI: Oscar Larrauri (EuroBrun Er 188) 1'35"077; Stefan Johansson (Ligier Js31) 1'35"654; René Arnoux (Ligier Js31) 1'36"123; Bernd Schneider (Zakspeed Zk871B) 1'36"218. N.B. L'Osella di Larini non ha preso parte alle prove per irregolarità tecniche.

In 18 al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Ayrton Senna	McLaren Mp 4/4	60	1.32'41"264	195.754	-
2. Alain Prost	McLaren Mp 4/4	60	1.32'43"598	195.672	.02"334
3. Nelson Piquet	Lotus 100T	59	1.32'48"824	192.230	a 1 giro
4. Thierry Boutsen	Benetton B188	59	1.32'49"373	192.211	a 1 giro
5. Gerhard Berger	Ferrari F.1/87-88C	59	1.32'50"096	192.186	a 1 giro
6. Alessandro Nannini	Benetton B188	59	1.32'55"735	191.992	a 1 giro
7. Eddie Cheever	Arrows A10/B	59	1.33'35"119	190.645	a 1 giro
8. Satoru Nakajima	Lotus 100T	59	1.34'01"638	189.749	a 1 giro
9. Derek Warwick	Arrows A10/B	58	1.32'43"299	189.160	a 2 giri
10. Philippe Streiff	Ags Jh23	58	1.32'56"274	188.720	a 2 giri
11. Luis Perez Sala	Minardi M188	58	1.33'01"547	188.541	a 2 giri
12. Yannick Dalmas	Lola Lc88	58	1.33'05"587	188.405	a 2 giri
13. Riccardo Patrese	Williams Fw12	58	1.33'11"980	188.190	a 2 giri
14. Jonathan Palmer	Tyrrell 017	58	1.33'13"881	188.126	a 2 giri
15. Mauricio Gugelmin	March 881	58	1.33'24"672	187.763	a 2 giri
16. Adrian Campos	Minardi M188	57	1.32'55"933	185.477	a 3 giri
17. Philippe Alliot	Lola Lc88	57	1.33'42"950	183.926	a 3 giri
18. Michele Alboreto	Ferrari F.1/87-88C	54	1.25'40"974	190.582	a 6 giri

8 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Andrea De Cesaris	Rial Arc01	0	Scocca
Ivan Capelli	March 881	2	Coppia conica
Piercarlo Ghinzani	Zakspeed Zk871B	16	Cambio
Alessandro Caffi	Bms Dallara F. 1 88A	18	Cambio
Gabriele Tarquini	Coloni 188	40	Acceleratore
Nigel Mansell	Williams Fw12	42	Motore
Julian Bailey	Tyrrell 017	48	Non classificato
Stefano Modena	EuroBrun Er 188	52	Non classificato

I primati

I PRIMATI SUL GIRO IN PROVA: IMBATTUTO

Appartiene a Senna (27-4-86 Lotus 98T in 1'25"050 alla media di 213.333 kmh).

SUL GIRO IN GARA: IMBATTUTO

Appartiene a Piquet (27-4-86 Williams Fw11 in 1'28"667 alla media di 204.631 kmh).

SULLA DISTANZA: IMBATTUTO

Appartiene a Prost (27-4-86 McLaren Mp4/B 60 giri pari a km 302,4, in 1'28"667 alla media di 204.631 kmh).

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. Senna in 15'52"725 (190,443 kmh); 2. Prost a 7"512; 3. Piquet a 12"520; 4. Patrese a 13"924; 5. Nannini a 14"669; 6. Berger a 16"357; 7. Boutsen a 19"050; 8. Mansell a 20"777; 9. Cheever a 21"647; 10. Warwick a 30"390; 11. Streiff a 30"391; 12. Nakajima a 34"648; 13. Tarquini a 38"957; 14. Alboreto a 39"284; 15. Sala a 40"668; 16. Dalmas a 41"665; 17. Alliot a 43"210; 18. Gugelmin a 45"071; 19. Palmer a 50"500; 20. Caffi a 50"994; 21. Campos a 55"124; 22. Ghinzani a 59"769; 23. Bailey a 1'04"017; 24. Modena a 2 giri.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. Senna in 31'21"253 (192,893 kmh); 2. Prost a 9"135; 3. Piquet a 30"194; 4. Patrese a 32"002; 5. Nannini a 32"888; 6. Boutsen a 34"022; 7. Mansell a 35"393; 8. Berger a 36"693; 9. Cheever a 49"509; 10. Streiff a 55"148; 11. Warwick a 59"859; 12. Alboreto a 1'01"337; 13. Nakajima a 1'04"361; 14. Tarquini a 1'14"455; 15. Sala a 1'15"687; 16. Dalmas a 1'16"699; 17. Gugelmin a 1'24"205; 18. Palmer a 1'28"553; 19. Campos a 1 giro; 20. Bailey a 1 giro; 21. Alliot a 2 giri; 22. Modena a 3 giri.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Senna in 46'47"805 (193,860 kmh); 2. Prost a 11"385; 3. Piquet a 45"798; 4. Nannini a 46"280; 5.

Classifiche iridate dopo 2 gare

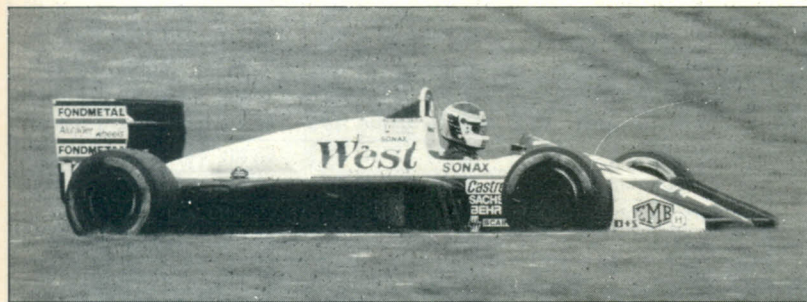
BRASILE 3/4	SAN MARINO 1/5	MONACO 15/5	MESSICO 29/5	CANADA 12/6	DETROIT 19/6	FRANCIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	GERMANIA 24/7	UNGHERIA 7/8	BALGIO 28/8	ITALIA 11/9	PORTOGALLO 25/9	SPAGNA 2/10	GIAPPONE 30/10	AUSTRALIA 13/11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
-------------	----------------	-------------	--------------	-------------	--------------	-------------	------------------	---------------	--------------	-------------	-------------	-----------------	-------------	----------------	-----------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	15	15
2. Senna	-	9	9	9
3. Berger	6	2	8	8
Piquet	4	4	8	8
5. Warwick	3	-	3	3
Boutsen	-	3	3	3
7. Alboreto	2	-	2	2
8. Nannini	-	1	1	1
Nakajima	1	-	1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	24	24
2. Ferrari	8	2	10	10
3. Lotus	5	4	9	9
4. Benetton	-	4	4	4
5. Arrows	3	-	3	3



Bernie Schneider non è riuscito a qualificarsi neppure a Imola: il pilota della Zakspeed ha fatto segnare il tempo più alto, proprio come avvenne in Brasile un mese prima (FotoAmaduzzi)

Boutsen a 46"711; 6. Mansell a 47"912; 7. Patrese a 52"113; 8. Berger a 53"179; 9. Cheever a 1'18"068; 10. Alboreto a 1'18"812; 11. Streiff a 1'22"623; 12. Warwick a 1'28"117; 13. Nakajima a 1'29"682; 14. Tarquini a 1 giro; 15. Sala a 1 giro; 16. Dalmás a 1 giro; 17. Gugelmin a 1 giro; 18. Palmer a 1 giro; 19. Campos a 1 giro; 20. Bailey a 1 giro; 21. Alliot a 2 giri; 22. Modena a 3 giri.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Senna in 1.02'09344 (194.608 kmh); 2. Prost a 10"027; 3. Mansell a 1'02"362; 4. Piquet a 1'02"710; 5. Boutsen a 1'02"915; 6. Nannini a 1'04"968; 7. Patrese a 1'07"475; 8. Berger a 1'10"387; 9. Alboreto a 1 giro; 10. Cheever a 1 giro; 11. Streiff a 1 giro; 12. Warwick a 1 giro; 13. Nakajima a 1 giro; 14. Tarquini a 1 giro; 15. Sala a 1 giro; 16. Dalmás a 1 giro; 17. Gugelmin a 1 giro; 18. Palmer a 1 giro; 19. Campos a 1 giro; 20. Bailey a 2 giri; 21. Alliot a 3 giri; 22. Modena a 4 giri.

COSÌ DOPO 50 GIRI

1. Senna in 1.17'22"422 (195.415 kmh); 2. Prost a 8"936; 3. Piquet a 1'25"180; 4. Boutsen a 1'27"104; 5. Nannini a 1'28"901; 6. Berger a 1 giro; 7. Patrese a 1 giro; 8. Alboreto a 1 giro; 9. Cheever a 1 giro; 10. Warwick a 1 giro; 11. Nakajima a 1 giro; 12. Streiff a 1 giro; 13. Sala a 1 giro; 14. Dalmás a 1 giro; 15. Gugelmin a 2 giri; 16. Palmer a 2 giri; 17. Campos a 2 giri; 18. Alliot a 2 giri; 19. Modena a 2 giri.

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Prost (McLaren Mp 4/4)	53	1'29"685	202.308
Senna (McLaren Mp 4/4)	56	1'29"815	202.015
Berger (Ferrari F.1/87-88C)	56	1'31"394	198.525
Alboreto (Ferrari F.1/87-88C)	50	1'31"864	197.509
Cheever (Arrows A10/B)	49	1'32"017	197.181
Nannini (Benetton B188)	57	1'32"034	197.145
Boutsen (Benetton B188)	55	1'32"317	196.540
Mansell (Williams Fw12)	35	1'32"372	196.423
Piquet (Lotus 100T)	57	1'32"414	196.334
Patrese (Williams Fw12)	32	1'32"758	195.606
Alliot (Lola Lc88)	56	1'32"863	195.385
Nakajima (Lotus 100T)	58	1'33"209	194.659
Modena (EuroBrun Er 188)	49	1'33"214	194.649
Dalmás (Lola Lc88)	56	1'33"623	193.799
Palmer (Tyrrell 017)	54	1'33"660	193.722
Gugelmin (March 881)	55	1'33"890	193.247
Sala (Minardi M188)	57	1'34"014	192.993
Warwick (Arrows A10/B)	41	1'34"056	192.906
Streiff (Ags Jh23)	41	1'34"226	192.558
Bailey (Tyrrell 017)	48	1'35"288	190.412
Tarquini (Coloni 188)	31	1'35"395	190.199
Campos (Minardi M188)	39	1'35"708	189.577
Ghinzani (Zakspeed Zk871B)	14	1'36"122	188.760
Caffi (Bms Dallara F. 1 88A)	17	1'36"285	188.441
Capelli (March 881)	2	1'37"842	185.442

De Cesaris non ha completato il primo giro.

Beta

9 titoli mondiali F.1 vinti negli ultimi 13 anni da teams attrezzati con utensili Beta. L'ultimo nell'87 con Williams

Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1987	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'25"826	1. Lotus	Senna	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'46"453	1'41"597	1'31"137	1'27"148	1'32"544
1'26"135	3. McLaren	Prost	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'48"128	1'41"278	1'29"272	1'27"919	1'32"027
	Non presente	Piquet	Lotus 100T	Honda T	1'51"790	1'44"806	1'31"734	1'30"500	1'33"902
1'31"789	16. Minardi	Nannini	Benetton B188	Ford Dfr	1'47"265	1'45"090	1'32"106	1'30"590	1'34"156
1'27"280	5. Ferrari	Berger	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'46"828	1'43"394	1'31"146	1'30"683	1'33"338
1'28"421	7. Brabham	Patrese	Williams Fw12	Judd	1'48"526	1'45"673	1'32"088	1'30"952	1'34"454
1'28"848	9. Arrows	Cheever	Arrows A10/B	Megatron T	1'49"604	1'48"399	1'31"985	1'31"300	1'33"943
1'28"908	11. Benetton	Boutsen	Benetton B188	Ford Dfr	1'48"169	D	1'34"015	1'31"414	1'33"368
1'33"872	23. March	Capelli	March 881	Judd	2'14"657	1'47"518	1'34"337	1'31"519	1'36"468
1'28"074	6. Ferrari	Alboreto	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'47"772	1'45"982	1'31"701	1'31"520	1'35"056
1'25"946	2. Williams	Mansell	Williams Fw12	Judd	1'48"049	1'45"616	1'33"228	1'31"635	1'33"308
1'29"579	12. Lotus	Nakajima	Lotus 100T	Honda T	1'52"523	1'47"399	1'33"205	1'31"647	1'35"573
1'33"155	21. Tyrrell	Streiff	Ags Jh23	Ford Cosworth Dfz	1'52"849	1'47"465	1'32"839	1'32"013	1'35"080
1'28"8873	10. Arrows	Warwick	Arrows A10/B	Megatron T	1'50"162	1'49"081	1'33"587	1'32"483	1'35"011
1'33"846	22. Larrousse	Alliot	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'49"541	1'47"215	1'33"628	1'32"712	1'37"279
1'30"382	14. Brabham	De Cesaris	Rial Arc01	Ford Cosworth Dfz	1'52"011	D	1'35"282	1'33"037	1'50"061
1'43"446	26. Osella	Tarquini	Coloni 188	Ford Cosworth Dfz	1'53"231	1'48"146	1'33"638	1'33"236	1'36"268
	Non presente	Sala	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'57"156	1'49"211	1'33"949	1'33"239	1'35"796
	Non presente	Dalmas	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'52"010	1'46"062	1'33"182	1'33"374	1'35"153
	Non presente	Gugelmin	March 881	Judd	1'51"659	1'49"306	1'33"076	1'33"448	1'34"444
	Non presente	Bailey	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'54"299	2'12"385	1'35"143	1'33"874	1'37"533
1'31"818	17. Minardi	Campos	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'56"129	1'49"012	1'35"541	1'33"903	1'36"663
1'34"632	24. Tyrrell	Palmer	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'52"881	1'47"265	1'34"408	1'33"972	1'36"873
1'32"308	20. Osella	Caffi	Bms Dallara F. 1 88A	Ford Cosworth Dfz	1'52"070	1'48"156	1'36"971	1'34"204	1'35"135
1'32"248	19. Ligier	Ghinzani	Zakspeed Zk871B	Zakspeed T	1'52"554	1'48"463	1'37"301	1'34"567	1'41"994
	Non presente	Modena	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'55"076	1'48"466	1'34"453	1'34"782	1'36"627
	Non presente	Larrauri	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'55"415	1'54"566	1'34"457	1'35"077	D
1'28"708	8. McLaren	Johansson	Ligier Js31	Judd	1'54"028	1'48"633	1'35"571	1'35"654	D
1'29"861	13. Ligier	Arnoux	Ligier Js31	Judd	1'55"151	1'49"054	1'34"422	1'36"123	D
	Non presente	Schneider	Zakspeed Zk871B	Zakspeed T	1'52"931	1'51"498	1'37"158	1'36"218	D

Velocità in prova

Rilevate a fine rettilineo principale

VENERDI		SABATO		DOMENICA	
N. PILOTA	KM/H	N. PILOTA	KM/H	N. PILOTA	KM/H
12. Senna	285.410	11. Prost	305.260	11. Prost	302.350
11. Prost	284.440	1. Piquet	303.880	1. Piquet	302.350
17. Warwick	279.580	12. Senna	303.200	2. Nakajima	301.420
28. Berger	278.210	18. Cheever	303.120	18. Cheever	300.670
18. Cheever	277.920	2. Nakajima	300.580	27. Alboreto	298.590
27. Alboreto	275.790	17. Warwick	299.000	28. Berger	298.260
10. Schneider	273.210	27. Alboreto	298.510	12. Senna	298.010
1. Piquet	272.660	28. Berger	295.320	6. Patrese	297.520
2. Nakajima	271.290	5. Mansell	293.240	17. Warwick	297.110
16. Capelli	269.870	19. Nannini	293.000	20. Boutsen	294.680
30. Alliot	269.190	20. Boutsen	292.450	30. Alliot	293.880
9. Ghinzani	267.790	9. Ghinzani	291.890	14. Streiff	293.800
15. Gugelmin	267.660	14. Streiff	291.500	19. Nannini	292.920
5. Mansell	267.390	6. Patrese	291.340	5. Mansell	292.520
14. Streiff	265.490	10. Schneider	288.460	29. Dalmas	291.500
6. Patrese	265.360	30. Alliot	288.150	15. Gugelmin	290.480
3. Palmer	265.030	16. Capelli	287.850	16. Capelli	288.460
33. Modena	264.060	22. De Cesaris	287.310	3. Palmer	287.540
24. Sala	263.870	23. Campos	286.470	36. Caffi	285.710
19. Nannini	263.800	3. Palmer	286.090	24. Sala	285.410
32. Larrauri	262.580	15. Gugelmin	285.560	23. Campos	284.660
25. Arnoux	262.260	24. Sala	284.060	4. Bailey	283.690
29. Dalmas	262.140	4. Bailey	283.910	22. De Cesaris	283.090
31. Tarquini	261.120	36. Caffi	283.540	33. Modena	282.350
23. Campos	258.870	25. Arnoux	282.280	31. Tarquini	282.130
36. Caffi	257.510	29. Dalmas	282.130	9. Ghinzani	272.250
26. Johansson	256.530	31. Tarquini	280.960		
4. Bailey	220.270	33. Modena	280.160		
20. Boutsen	179.100	26. Johansson	279.500		
		32. Larrauri	275.790		

Primi punti per Nannini

ALESSANDRO NANNINI alla 33. presenza, è entrato per la prima volta in zona punti; il toscano è il 35. pilota italiano a figurare nelle classifiche mondiali dall'inizio del campionato.

■ **NEL GRAN PREMIO** di San Marino Ayrton Senna, alla 64. presenza iridata, ha raggiunto René Arnoux — che però ha disputato 127 gare — sia per le 18 pole position che per le 7 vittorie.

■ **PER LA MCLAREN** questa è la terza vittoria a Imola, dopo quelle di Alain Prost nel 1984 e nel 1986; la Casa britannica è così la primatista per vittorie iridate sul circuito «Dino Ferrari».

■ **DOPO LE PRIME** due corse Prost capeggia la classifica provvisoria alla media di 7,5 punti/gara; il francese è anche l'unico pilota ad aver terminato a giri pieni le due gare iridate già disputate.

■ **NELLA GRADUATORIA** per i costruttori è prima la McLaren con 6 punti/partecipazione di media; questa di Imola è la decima doppietta dei piloti della Casa.

■ **PER IL QUARTO** anno consecutivo Senna ha ottenuto la pole position nel Gp di San Marino; nel 1985 la sua media era stata di 207,770 kmh, l'anno dopo di 213,333 kmh, nel 1987 di 211,404 kmh e questa volta di 208,197 kmh. Da ricordare che l'unica qualificazione fallita dal brasiliano risale proprio al Gp di San Marino del 1984, al suo primo approccio con la pista di Imola.

■ **PARTICOLARMENTE** da segnalare la mancata qualificazione del duo della Ligier-Judd, anche perché entrambi i piloti erano stati addirittura al comando in altre edizioni di questa gara: Arnoux nel 1982 quando era alla Renault e nel 1983 con la Ferrari, mentre Stefan Johansson nel 1985 lui pure con la Ferrari.

■ **I MOTORI ASPIRATI**, completamente dominati dai turbo nella gara brasiliana, a Imola si sono dimostrati più competitivi e più affidabili. In particolare, i Ford montati sulle Benetton B188 hanno portato i loro piloti in zona punti, dopo aver ben figurato per tutta la durata della gara.

■ **ALCUNI ESORDI** nel Gp di San Marino. Tra i piloti ha debuttato sulla Tyrrell 017 il britannico Julian Bailey, nato a Londra il 13 settembre 1961, mentre tra i team ha esordito l'italiana Bms Dallara 188 affidata al bresciano Alex Caffi; anche per il costruttore italiano si è trattato di un debutto nella massima Formula dopo le buone prove nelle altre categorie.

Mauro Mori

DRIVER HIT PARADE/TUTTI DIECI AL BRASILIANO

SENNA, PRIMO EN PLEIN

LA SECONDA prova del campionato mondiale di F. 1 ha creato i primi movimenti all'interno della nostra classifica. Senna, che ha condotto la corsa dal primo all'ultimo giro, ha ricevuto dalla giuria il massimo dei voti ma non è riuscito a scavalcare Prost che continua a essere il leader. Nelson Piquet ha guadagnato tre posizioni nella graduatoria generale ma continua a seguire Boutsen e

Nannini, autori di una splendida corsa. Chi ha perso molto è stato Andrea De Cesaris: il pilota romano è passato dal quarto al 16. posto e la stessa sorte è toccata a Capelli (dall'ottavo al diciassettesimo). Ottima prova di Patrese che guadagna undici posti in classifica. Dalmás, a destra nella foto, perde tre posizioni ma continua a restare davanti a Larrauri, anche... a piedi.



NAZIONALITA'	ITALIA			FRANCIA		GRAN BRETAGNA	SVIZZERA	BRASILE	GERMANIA	BRAZILE	Totale punti Gp San Marino
TESTATE	AUTO SPORT NT	CORRIERE DELLA SERA	la Repubblica	AUTO hebdo	L'EQUIPE	AUTOCAR	MOTOR SPORT circuli	volante	rallye racing	REDI GLOBO	
GIORNALISTI	Mannucci	Morosini	Marincovich	Camus	Rives	Doodson	Zwickl	Barros	Schlang	Leme	
PILOTI											
Senna	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Prost	9	9	10	10	9	10	10	9	10	10	96
Nannini	8	9	10	9	10	9	9	10	9	9	92
Boutsen	8	9	7	8	9	8	9	9	9	8	84
Patrese	7	8	8	8	8	8	9	9	8	9	82
Piquet	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	82
Mansell	7	7	8	7	8	8	9	9	8	8	79
Berger	9	8	6	7	8	8	9	8	8	8	79
Tarquini	7	8	8	8	8	8	7	8	8	8	78
Streiff	7	7	8	8	8	7	8	8	8	9	78
Cheever	6	7	7	7	8	7	9	8	8	7	74
Sala	7	7	7	7	8	7	7	8	7	8	73
Alboreto	6	6	7	7	7	8	8	7	8	7	71
Dalmás	6	6	7	7	7	6	8	7	7	6	67
Gugelmin	5	5	5	6	7	7	7	7	6	7	62
Capelli	6	NC	7	NC	7	NC	7	NC	7	6	60
Caffi	6	6	6	6	6	6	7	6	6	5	60
Modena	5	6	6	6	6	5	6	7	6	6	59
Alliot	5	5	6	7	5	5	7	7	6	6	59
Warwick	5	5	6	7	7	6	5	5	6	6	58
Palmer	5	5	5	5	6	6	7	6	6	5	56
Campos	5	5	5	6	6	5	6	6	6	5	55
Nakajima	4	5	6	6	6	5	5	6	6	6	55
Ghinzani	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	52
De Cesaris	5	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	50
Bailey	5	4	5	5	5	6	5	5	4	5	49

LEGENDA: Il «non classificato» (n.c.) viene valutato 5 punti.

CLASSIFICA GENERALE

PROST RESISTE ALL'ATTACCO

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1.	(1.)	Prost	195	2	97.50
▲ 2.	(7.)	Senna	183	2	91.50
▽ 3.	(2.)	Berger	173	2	86.50
▽ 4.	(3.)	Mansell	168	2	84.00
▲ 5.	(6.)	Boutsen	168	2	84.00
▲ 6.	(9.)	Nannini	167	2	83.50
▲ 7.	(10.)	Piquet	154	2	77.00
▽ 8.	(5.)	Warwick	143	2	71.50
▲ 9.	(19.)	Patrese	143	2	71.50
▲ 10.	(14.)	Cheever	142	2	71.00
▲ 11.	(12.)	Alboreto	142	2	71.00
▲ 12.	(17.)	Streiff	140	2	70.00
▲ 13.	(15.)	Sala	140	2	70.00
▲ 14.	(18.)	Tarquini	139	2	69.50
▽ 15.	(11.)	Dalmás	139	2	69.50
▽ 16.	(4.)	De Cesaris	138	2	69.00
▽ 17.	(8.)	Capelli	136	2	68.00
▽ 18.	(13.)	Alliot	128	2	64.00
▽ 19.	(16.)	Nakajima	122	2	61.00
= 20.	(20.)	Modena	120	2	60.00
= 21.	(21.)	Gugelmin	120	2	60.00
*	(-)	Caffi	60	1	60.00
▽ 23.	(22.)	Johansson	56	1	56.00
▽ 24.	(23.)	Amoux	56	1	56.00
▽ 25.	(24.)	Palmer	110	2	55.00
= 26.	(26.)	Campos	108	2	54.00
▽ 27.	(25.)	Larrauri	53	1	53.00
*	(-)	Ghinzani	52	1	52.00
*	(-)	Bailey	49	1	49.00

Legenda

▲ IN SALITA ▽ IN DISCESA
= STAZIONARIO * NUOVO ENTRATO

LA TECNICA/AL VIA LA BMS DALLARA BLOCCATA L'OSELLA

DEBUTTI E PASTICCI

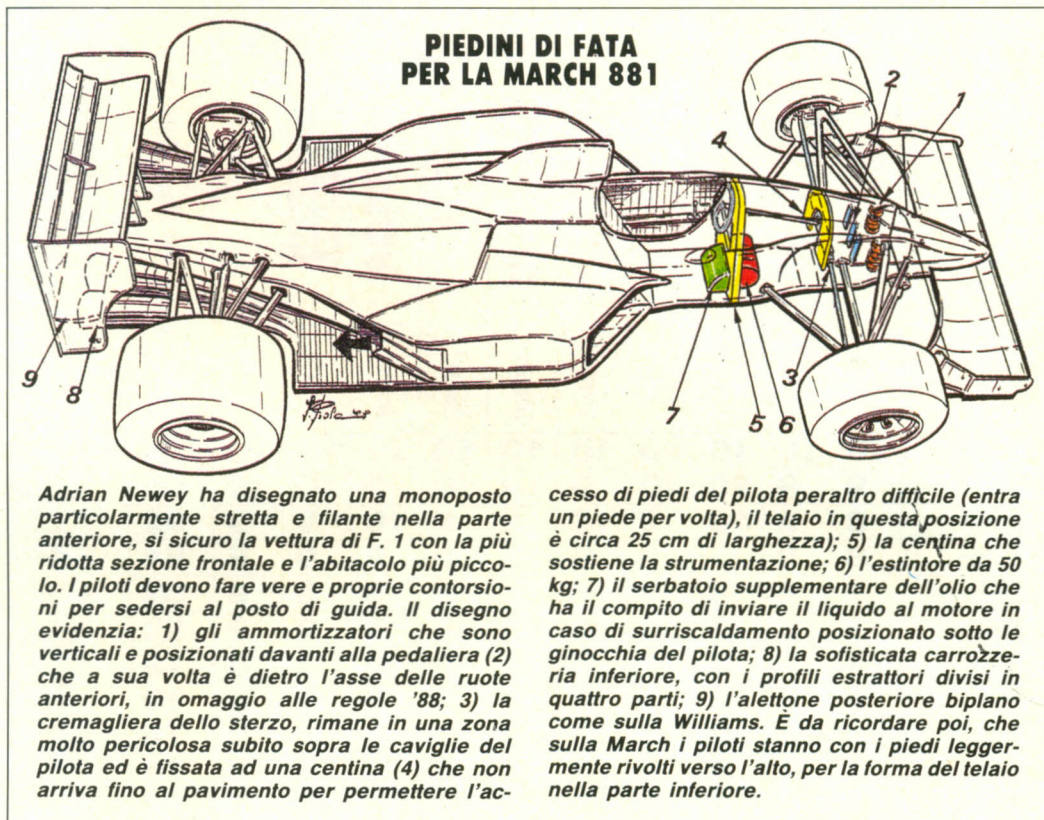
Ha avuto il battesimo del fuoco l'ultima, in ordine di tempo, delle vetture italiane iscritta al mondiale, mentre non ha gareggiato la F. 1 del team torinese perché non conforme ai regolamenti

IMOLA — Debutto per la Dallara e pasticcio in casa Osella, che si è presentata con una interessante vettura purtroppo però troppo diversa da quella dello scorso anno per essere legale e non ancora conforme ai regolamenti vigenti in questo campionato, che vogliono la pedaliera arretrata rispetto all'assale anteriore. Molte le soluzioni innovative adottate dalla Lotus, così come rivistati sono risultati i motori Honda, forniti tanto alla Lotus che alla McLaren.

LOTUS

100T/2 Nelson Piquet
100T/1 Satoru Nakajima
100T/3 «muletto»

Le Lotus sono apparse alquanto modificate rispetto al Gp del Brasile. Alcune delle nuove soluzioni si erano già viste a Monza la scorsa settimana. Sono state usate le prese d'aria per le turbine «interne», cioè quelle che passano attraverso le canalizzazioni all'interno delle fiancate. Con questa soluzione ora gli scambiatori di calore sono più piccoli. Rifatta poi completamente la parte posteriore. Nuovo anche il profilo estrattore inferiore, inoltre tutta la parte ai lati del cambio, all'altezza delle sospensioni, è stata chiusa con una soluzione definitiva. Gli scarichi sono più lontani dal cambio e fuoriescono, in parte, dalle paratie verticali introdotte proprio a Imola. Sono state adottate modifiche all'assetto aerodinamico del gruppo alettone posteriore. La sospensione anteriore è stata anch'essa modificata sulle indicazioni delle prove della scorsa settimana. Non sono state usate, ovviamente, le pinze dei freni piccole, visto che Imola è uno dei circuiti più «impegnativi» per gli impianti frenanti. La sospensione anteriore è stata anch'essa modificata sulle indicazioni delle prove della scorsa settimana. Non sono state usate, ovviamente, le pinze dei freni piccole, visto che Imola è uno dei circuiti più «impegnativi» per gli impianti frenanti. La Honda ha introdotto una importante novità nei suoi motori (anche su quelli forniti alla McLaren). Invece di una farfalla per ogni cilindro ce ne è solo una per bancata, posizionata nel collettore, subito prima del cassoncino di aspirazione a cui è poi collegata la valvola di limitazione della potenza. Questo accorgimento è stato adottato per ridurre i problemi di apertura della valvola per picchi di pressione all'interno del cassoncino.



PIEDINI DI FATA PER LA MARCH 881

Adrian Newey ha disegnato una monoposto particolarmente stretta e filante nella parte anteriore, si sicuro la vettura di F. 1 con la più ridotta sezione frontale e l'abitacolo più piccolo. I piloti devono fare vere e proprie contorsioni per sedersi al posto di guida. Il disegno evidenzia: 1) gli ammortizzatori che sono verticali e posizionati davanti alla pedaliera (2) che a sua volta è dietro l'asse delle ruote anteriori, in omaggio alle regole '88; 3) la cremagliera dello sterzo, rimane in una zona molto pericolosa subito sopra le caviglie del pilota ed è fissata ad una centina (4) che non arriva fino al pavimento per permettere l'ac-

cesso di piedi del pilota peraltro difficile (entra un piede per volta), il telaio in questa posizione è circa 25 cm di larghezza); 5) la centina che sostiene la strumentazione; 6) l'estintore da 50 kg; 7) il serbatoio supplementare dell'olio che ha il compito di inviare il liquido al motore in caso di surriscaldamento posizionato sotto le ginocchia del pilota; 8) la sofisticata carrozzeria inferiore, con i profili estrattori divisi in quattro parti; 9) l'alettone posteriore biplano come sulla Williams. E da ricordare poi, che sulla March i piloti stanno con i piedi leggermente rivolti verso l'alto, per la forma del telaio nella parte inferiore.

TYRRELL

017/01 Jonathan Palmer
017/02 Jan Bailey.

Numerose modifiche apportate alle sospensioni, sia anteriori sia posteriori, hanno impedito il completo assemblaggio della terza vettura per mancanza di pezzi, che è rimasta quindi sul camion per essere utilizzata in caso di necessità. Della sospensione posteriore, sono stati rifatti i triangoli, sia superiori sia inferiori. Profondamente modificate anche la sospensione all'avantreno così come sono risultati nuovi gli alettoni posteriori. Allungato, infine, il passo di circa 15 cm, con un distanziale tra motore e cambio

AGS

JH23/01 Philippe Streiff
JH23/02 «muletto»

Molto bella, non solo per la nuova livrea blu la Ags 1988, con anche il secondo

esemplare per Streiff pronto. Sulla vettura da gara è stato montato un nuovo alettone posteriore. La Ags attualmente, è sovrappeso di circa 25 kg. Nei prossimi giorni questa monoposto verrà portata nella galleria del vento di StCyr per due sedute di prova.

MARCH

881/3 Ivan Capelli
881/2 Mauricio Gugelmin
881/4 «muletto»

Il muletto è stato in pratica ultimato per Imola, mentre la scocca numero 1 è rimasta in fabbrica, onde essere modificata per ospitare il 12 cilindri Lamborghini. Nuovo su tutte e tre le monoposto l'alettone anteriore di corda maggiore. Montato su una vettura il motore Judd con le modifiche al circuito dell'olio analoghe a quelle apportate ai motori Williams. Nella parte posteriore è stata tagliata la carrozzeria laterale giusto ai lati

del cambio per migliorare il raffreddamento di quest'ultimo. A Detroit, verrà introdotta una versione modificata della attuale trasmissione, mentre quella inedita debutterà, secondo le previsioni, in Ungheria ad agosto.

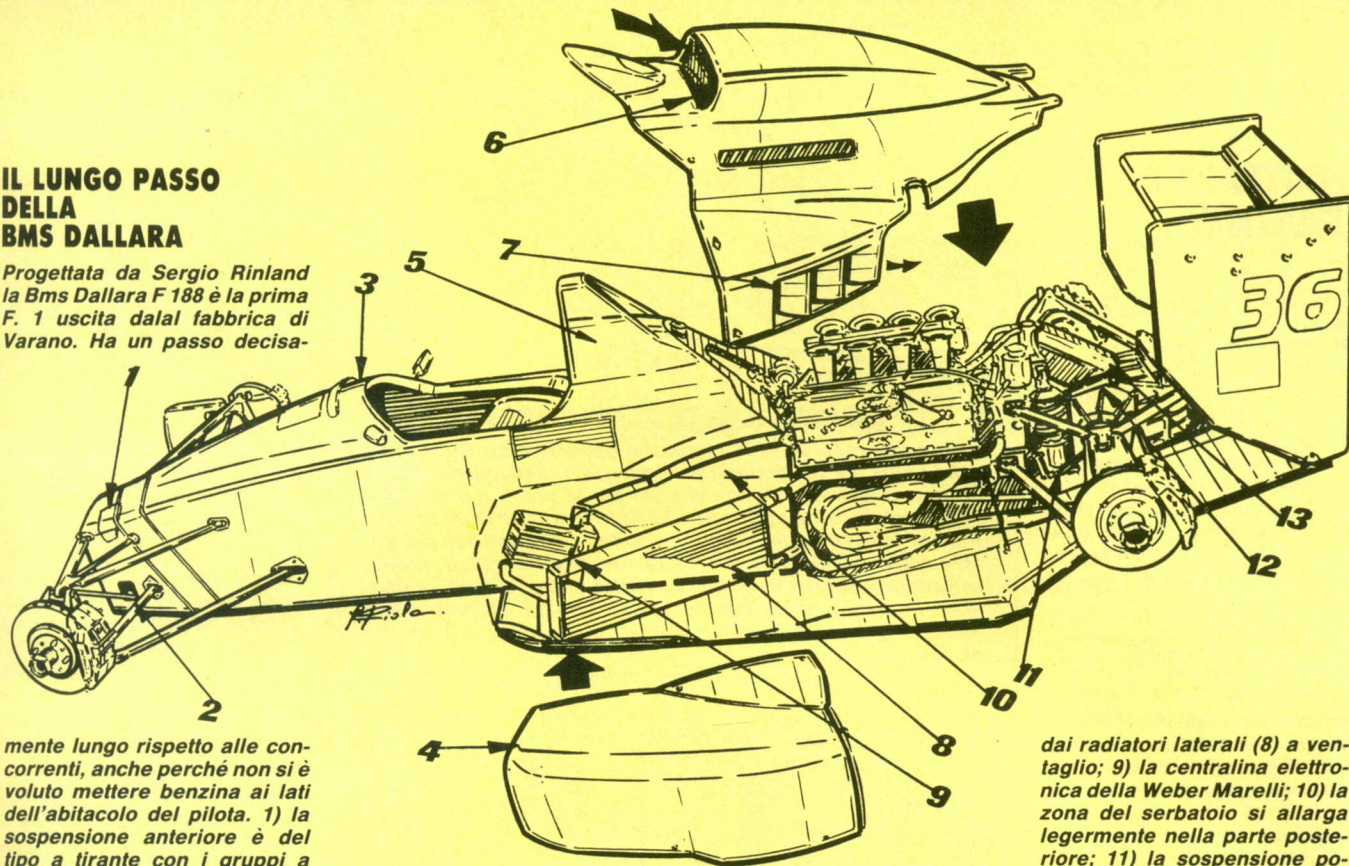
FERRARI

F1/87/88C/103 Michele Alboreto
F1/87/88C/104 Gerhard Berger
F1/87/88C/102 «muletto»

Su tutte e tre le vetture sono stati utilizzati alettoni posteriori di corda ridottissima e con il secondo flap messo a minore distanza dai profili superiori. Non sono stati provati, invece, i grandi alettoni anteriori simili a quelli della Benetton. Su tutte e tre le monoposto erano poi montati il tubo Pitot e la radio, sistemata nel vano dell'ammortizzatore destro. In precedenza in posizione analoga, a sinistra, c'era l'antenna per la trasmissione dei dati. È stata portata dalla Magneti Marelli una

IL LUNGO PASSO DELLA BMS DALLARA

Progettata da Sergio Rinland la Bms Dallara F 188 è la prima F. 1 uscita dalla fabbrica di Varano. Ha un passo decisa-



mente lungo rispetto alle concorrenti, anche perché non si è voluto mettere benzina ai lati dell'abitacolo del pilota. 1) la sospensione anteriore è del tipo a tirante con i gruppi a molla ammortizzatori verticali davanti alla pedaliera, in una zona separata da una centina di protezione. Gli ammortizzatori si sfilano dall'alto mediante due piccole aperture; 2) il tirante della sospensione anteriore, i pezzi sono stati realizzati in Inghilterra; 3) la forma

della scocca, specialmente nella zona anteriore dell'abitacolo, ricorda quella della Ferrari F1/87; 4) le fiancate sono piuttosto alte e corte, molto diverse dalle precedenti realizzazioni Dallara per la F3; 5) il serbatoio della benzina,

da 195 litri, è piuttosto alto. Il roll bar di protezione fa parte integrante della scocca; 6) è curiosa la presa dinamica del motore, studiata nella galleria del vento della stessa Dallara; 7) sono interessanti le feritoie per far evacuare l'aria calda

dai radiatori laterali (8) a ventaglio; 9) la centralina elettronica della Weber Marelli; 10) la zona del serbatoio si allarga leggermente nella parte posteriore; 11) la sospensione posteriore è anch'essa del tipo a tirante con l'ammortizzatore verticale ai lati del cambio rifatto dalla stessa Dallara; 12) la barra antirollio; 13) il serbatoio dell'olio è sopra il cambio, per eliminare il distanziale che avrebbe generato un ulteriore allungamento del passo.

scatola adattatrice che lavora insieme alla centralina elettronica, con il compito di far aprire la waste gate un po' prima della pop-off tenendo conto anche degli eventuali picchi di pressione in grado di autocorreggersi in caso di necessità.

WILLIAMS

FW12/1 Nigel Mansell
FW12/2 Riccardo Patrese
FW12/3 «muletto»

In seguito alle prove effettuate a Monza e a Silverstone sono state apportate molte modifiche alle Williams. Da rilevare una diversa dislocazione dei vari elementi delle sospensioni attive. L'accumulatore è rimasto sul lato sinistro, ma il serbatoio dello speciale fluido per le sospensioni è stato spostato a destra. La centralina è stata collocata dal lato destro sopra il cambio. Diverse anche le varie canalizzazioni e raccordi, come pure la posizione di alcuni sensori. Nuovo l'alettone posteriore, in soli due pezzi. Sul motore, dopo le ripetute rotture dovute alla centrifugazione dell'olio nelle curve (un fenomeno non riscontrato sulla più lenta Ligier) John Judd ha applicato due pompe aggiuntive per ogni bancata esattamente, come è stato fatto sui motori per Indianapolis. La vettura di scorta era senza queste pompe. Venerdì c'era anche un serbatoio supplementare dell'olio ai lati del cambio trasversale, poi è stato montato anche per

la gara. Sempre in gara, sono state usate le fiancate tagliate nella parte posteriore come già fatto nel Gp del Brasile.

OSELLA

FA1L/1 Nicola Larini.

Si è vista poco — per le note ragioni legate all'irregolarità della vettura di cui si parla a parte — la nuova Osella che aveva ben impressionato la scorsa settimana a Monza. La Fa1L è decisamente convenzionale e sorprende per le ridotte dimensioni delle fiancate, che hanno un inedito sfogo dell'aria calda dai radiatori studiati nella galleria del vento della Dallara. Notevolmente migliorato il grado di rifinitura dei singoli pezzi e la pulizia generale della struttura.

ZAKSPEED

ZK881/03 Piercarlo Ghinzani
ZK881/01 Bernd Schneider
ZK881/02 «Muletto»

Ghinzani aveva a disposizione un nuovo alettone posteriore, di corda minore, e la nuova sospensione posteriore, già vista a Monza. Sono state provate anche diverse posizioni per la valvola pop-off.

McLAREN

MP4/4 Alain Prost
MP4/4/2 Ayrton Senna
MP4/4/1 «muletto»

Alain Prost aveva un telaio completamente nuovo, che ha mosso i primi passi ad Imola, in sostituzione della scocca n. 3 distrutta a Monza, da Senna. A disposizione della squadra un nuovo alettone

posteriore in due pezzi, però non è stato usato. Tutte e tre le scocche sono risultate rinforzate nella parte anteriore, nel punto di fissaggio della centina che sostiene la cremagliera dello sterzo. Al contrario della Lotus, la McLaren ha continuato ad adottare le prese d'aria a periscopio per le turbine anche se la soluzione interna sarà prevista in altre occasioni. Analoghi a quelli della Lotus i motori forniti dalla Honda, con una sola farfalla per bancata.

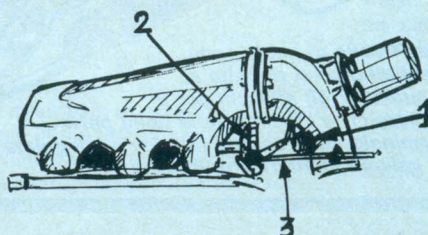
RIAL

ARC1/01 Andrea De Cesaris
ARC1/02 «muletto»

Oltre alla seconda vettura la Rial ha portato ad Imola un serbatoio della benzina maggiorato di 5 litri, grazie al rifacimento del sedile. La capacità della vettura tedesca è ora di 185 litri ma viene considerata, da molti, ancora al limite. I radiatori dell'olio che erano in posizione del tutto irregolare in Brasile, sono stati tolti dai profili estrattori posteriori. Il raffreddamento dell'olio è garantito da un radiatore inglobato in quello dell'acqua e posizionato sul lato destro. Gli scarichi fuoriescono, ora in versione definitiva, dalla parte inferiore dello scivolo posteriore. Questa soluzione era stata provata brevemente a Monza.

UNA NUOVA FARFALLA SULL'HONDA

Il disegno riproduce la modifica apportata dai tecnici Honda sui loro motori: 1) la farfalla ora posizionata nel collettore; 2) il comando per la farfalla, in questo caso di sinistra; 3) il comando dell'acceleratore.



segue

DEBUTTI E PASTICCI

segue

ARROWS

A10B/2 Derek Warwick
A10B/1 Eddie Cheever
A10/5 «muletto»

Per Monaco sarà pronta la terza vettura serie '88. Su tutte e tre le monoposto c'erano dei nuovi alettoni anteriori e delle prese d'aria per i freni maggiorate. Il profilo estrattore al retrotreno è stato accorciato di circa 10 cm. Sono state anche provate diverse posizioni della valvola pop-off sul cassoncino di aspirazione del 4 cilindri Megatron.

BENETTON

B188/3 Alessandro Nannini
B188/4 Thierry Boutsen
B188/2 «muletto»

Per non incorrere in sanzioni da parte dei commissari della Federazione è stata prolungata la fusione del cambio onde far rientrare nella corretta posizione il radiatore dell'olio ed i due cilindretti degli ammortizzatori. Sono state usate delle prese d'aria maggiorate, per i freni posteriori, mentre come pinze dei freni sono state usate delle Ap del tipo più grande.

LOLA LAROUSSE

LC88/02 Yannick Dalmas
LC88/01 Philippe Alliot
LC88/03 «muletto»

Su tutte e tre le vetture la sospensione anteriore modificata, già vista a Monza, e l'alettone montato in posizione più bassa rispetto al muso che, ovviamente, è stato rifatto. Sulla vettura di scorta sono montati degli scarichi più leggeri in Inconel in attesa di quelli nuovi che usciranno nella parte inferiore del profilo estrattore.

COLONI

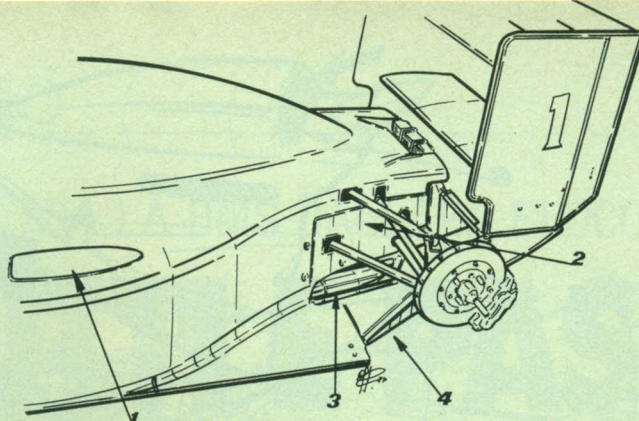
FC188/002 Gabriele Tarquini

La seconda scocca è già pronta, ma le modifiche apportate alla vettura da gara ne hanno ritardato l'assemblaggio. Nuovi sono i portamozi con ventilazione interna onde poter adottare i freni al carbonio. Modificata poi l'entrata delle fiancate, mentre sono stati montati dei radiatori più piccoli. Nuovi anche i profili degli alettoni anteriori soffiati e con paratie verticali di diverso disegno.

EUROBRUN

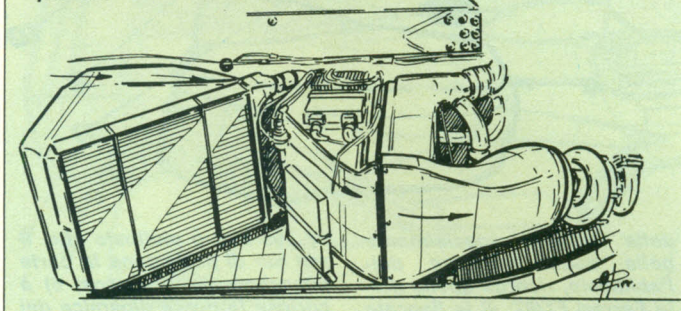
ER188/02 Oscar Larrauri
ER188/03 Stefano Modena

Il telaio numero 1 era stato danneggiato nelle prove di Monza, quindi niente vettura di scorta. Nuovo l'alettone posteriore, in due pezzi con un flap inferiore in posizione arretrata e diverse paratie laterali. Sono state apportate anche modifiche alla sospensione posteriore, e cambiati gli ammortizzatori, con i Bilstein al posto dei Koni.



RIFATTO IL RETROTRENO LOTUS

Numerose sono state le modifiche apportate da Ducarouge sulle Lotus. La più importante riguarda il rifacimento di tutta la parte posteriore. 1) non vi sono più le prese a periscopio per le turbine; 2) la parte laterale della carrozzeria posteriore è stata chiusa; 3) gli scarichi risultano spostati un po' più all'esterno e fuoriescono dalla carrozzeria; 4) il profilo estrattore inferiore è nuovo. Nell'altro disegno sono evidenziate le nuove prese interne per le turbine, ricavate nelle fiancate grazie all'adozione di scambiatori di calore più piccoli.



LIGIER

JS31/02 Renè Arnoux
JS31/03 Stephan Johansson
JS31/01 «muletto»

Buio completo alla Ligier, nonostante le ultime modifiche all'alettone anteriore ed alla sospensione posteriore. Diverso anche il profilo estrattore posteriore. A cambio è stata applicata una prolunga per proteggere la pompa dell'olio montata a sbalzo.

MINARDI

M188/1 Adrian Campos
M188/3 Louis Perez Sala
M188/2 «muletto»

Nuova vettura per Sala con abitacolo modificato sulle sue misure. Le uniche varianti apportate alle monoposto romagnole sono: una diversa posizione del radiatore del cambio, le piastre di fissaggio dell'alettone posteriore in titanio e le paratie laterali dell'alettone posteriore più corte.

SCUDERIA ITALIA

BMS F188/001 Alex Caffi
BMS F188/002 «muletto»

Debutto ufficiale per la nuova Dallara, portata subito in due esemplari, per Caffi. Rispetto alle prove di Monza è apparso modificato l'attacco dell'ammortizzatore posteriore che provocava la rottura di questo accessorio. Anche il profilo estrattore posteriore è stato ulteriormente rinforzato.

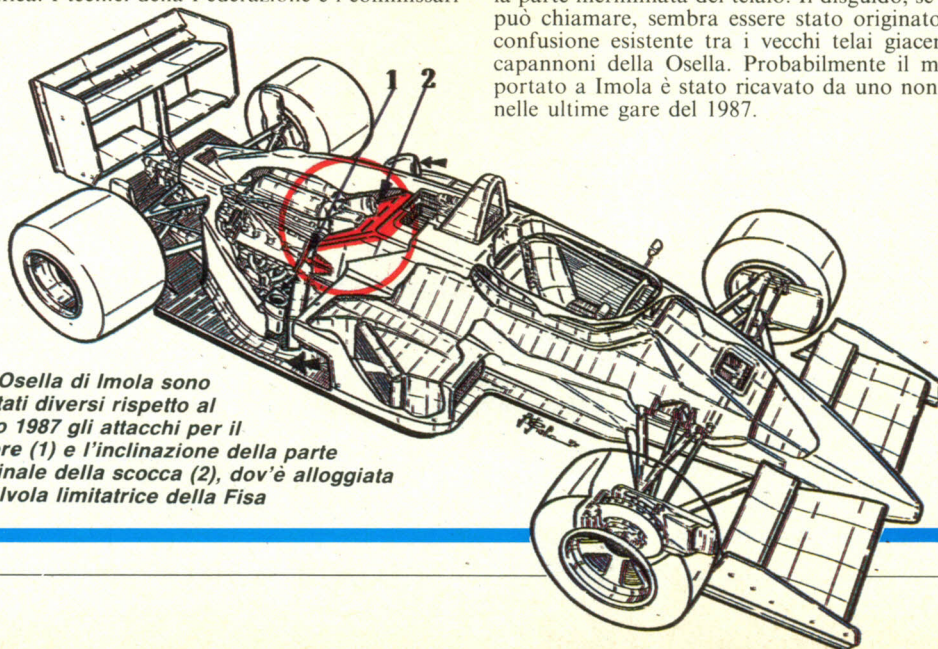
Giorgio Piola

IL CASO

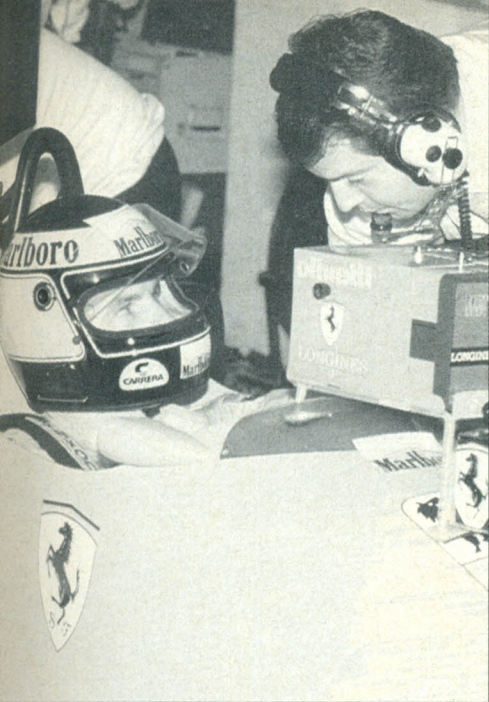
OSELLA BRUCIATA DAGLI ATTACCHI

SONO STATE ineccepibili le contestazioni mosse dai commissari alla nuova Osella Fa 1 L. Hanno costretto i responsabili del team a ritirare l'iscrizione al Gp di S. Marino della vettura, non prima però di aver chiesto una motivazione scritta delle irregolarità addebitate. Quest'anno, per regolamento, possono partecipare anche le monoposto dello scorso anno con il motore turbo purché, il telaio sia lo stesso, della passata stagione, senza la minima modifica. I tecnici della Federazione e i commissari

di Imola hanno invece riscontrato due gravi infrazioni per quanto riguarda gli attacchi al motore e la forma della scocca nella parte posteriore del serbatoio della benzina. Bisogna anche ricordare che, per questo motivo, la Mc Laren non ha potuto utilizzare, nemmeno come vettura di scorta, una vettura dello scorso anno perché il passaggio dal 6 cilindri Porsche all'Honda avrebbero richiesto dei nuovi attacchi per il motore alla scocca. Tomaini dovrà ora modificare la parte incriminata del telaio. Il disguido, se così si può chiamare, sembra essere stato originato dalla confusione esistente tra i vecchi telai giacenti nei capannoni della Osella. Probabilmente il modello portato a Imola è stato ricavato da uno non usato nelle ultime gare del 1987.



Nell'Osella di Imola sono risultati diversi rispetto al telaio 1987 gli attacchi per il motore (1) e l'inclinazione della parte terminale della scocca (2), dov'è alloggiata la valvola limitatrice della Fisa



IL PARERE/L'ULTIMA PAROLA A MAURO FORGHIERI

CHE PROGRESSI GLI ASPIRATI!

IMOLA — Dopo il Gp del Brasile avevo lanciato accuse ai motori aspirati. Devo riconoscere che nel giro di un mese i motoristi hanno fatto dei progressi enormi, sia dal punto di vista della potenza sia dell'affidabilità. Su un circuito dove il motore resta a pieno regime per oltre venti secondi era lecito aspettarsi una moria di questi propulsori, invece si è rotto un solo motore, quello di Mansell: indubbiamente un grande risultato. Parto dall'analisi dei motori aspirati perché sono quelli che hanno messo in mostra le cose più interessanti. La McLaren è veramente una vettura superiore. Sono contento per Gordon Murray che con questa vettura ha sviluppato il concetto di F.1 ultra bassa iniziato alla Brabham con la famosa «sogliola». Non dubitavo che era

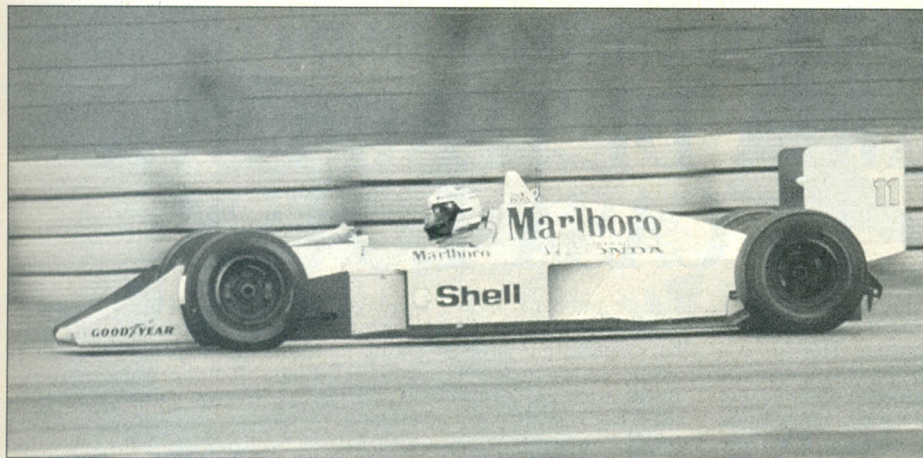
quanto ampie sono le differenze anche tra i motori aspirati; persino più ampie di quelle esistenti tra i vari motori turbo.

IL COSWORTH Dfr e il Judd sono dei propulsori nuovi, nati tenendo conto di tutte le novità in fatto di materiali e siderurgia. I motori di Mader non riusciranno mai ad impensierire queste due unità. Direi che c'è la stessa differenza che attualmente esiste tra il motore Honda e gli altri propulsori turbo. E veniamo alla Ferrari. Diciamo subito che la vettura che ho visto non era nemmeno lontana parente di quella che ha provato ad Imola prima della partenza per Rio o a Monza la settimana scorsa. Non credo che i problemi di oggi siano totalmente da ascrivere alla valvola. Il sistema costruito dalla Bertin è in realtà un dispositivo molto semplice, che funziona o si rompe, non si riesce a capire come potrebbe alterare tutta la funzionalità del motore. Chiaramente, se si gira costantemente con una pressione al limite del consentito, la valvola si apre. Questo potrebbe spiegare la facilità con la quale Benetton e Williams hanno passato la Ferrari di Berger. Solo i tecnici della Ferrari conoscono i reali problemi, ma sono convinto che la Honda regoli la pressione di sovralimentazione ad un livello leggermente inferiore di quello della Ferrari. Ma allora da dove arrivano tutti i cavalli in più di cui dispone il motore giapponese? Semplicemente da un regime di rotazione sensibilmente più elevato, che consente a valori di pressione simili, di erogare più potenza. Certo, la Honda ha anche posizionato la valvola in una maniera differente, indubbiamente il gas all'interno del polmone ha degli effetti meno dannosi, al fine dell'apertura della valvola, che non sul motore Ferrari, ma indubbiamente, per vincere questo campionato del mondo (ed anche quelli futuri con il motore aspirato) sarà necessario disporre di regimi di rotazione sempre più elevati.

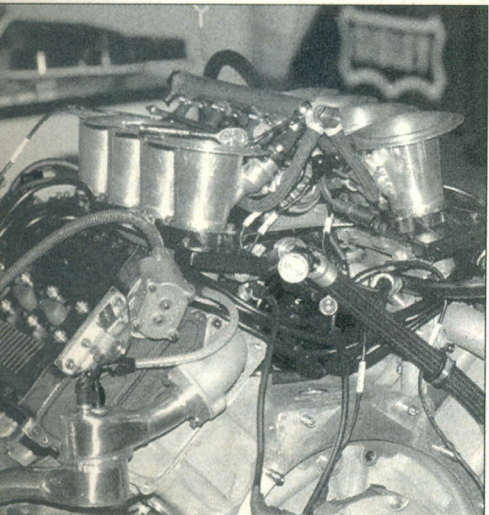
DIECI E LODE infine alla Goodyear. Ha portato delle gomme in grado di resistere per tutta la gara senza dover essere sostituite. Un ottimo risultato, se si pensa che solo alcuni anni fa erano necessari anche due cambi. Lo stesso discorso vale per i freni. Una volta era un classico terminare la gara con i freni completamente a zero, sollecitati oltre ogni limite dalle chicane e dai tratti in discesa. Oggi, nessuno ha lamentato problemi. Merito dei freni in carbonio, ma anche dei progressi in campo aerodinamico relativi al loro smaltimento termico.

Mauro Forghieri

Berger nell'abitacolo della sua Ferrari (sopra, foto Colombo): il problema della vettura italiana, secondo Forghieri va aldilà di quello della valvola. La McLaren (sotto, quella di Prost, foto Orsi) è una evoluzione della Brabham «sogliola». Grandi progressi per i motori aspirati a Imola (in basso, foto Orsi)



quella la strada da seguire, e i risultati mi stanno dando ragione. Il telaio è comunque eccezionale. Durante la gara è soggetto a pochissime variazioni di carico, non solo aerodinamico ma anche soprattutto di massa. Con questa caratteristica compensa nel migliore dei modi la progressiva usura dei pneumatici che nelle ultime battute di gara manda in crisi le vetture concorrenti. Lo dimostra il telaio della Lotus. Pur disponendo dello stesso motore, anche nelle ultime battute di gara, quando il limite del consumo avrebbe dovuto plafonare i tempi di tutti la Lotus si è costantemente dimostrata più lenta della McLaren. A proposito di Piquet, direi che è stato molto scorretto nei confronti di Nannini, stringendolo in un paio di occasioni. Nannini è, comunque, il pilota che mi ha entusiasmato di più, così come il telaio della Benetton, oggi nettamente superiore alla Williams. Proprio queste due vetture hanno dimostrato tuttavia



DAI BOX

LA WILLIAMS A FIORANO? NO, GRAZIE

QUANDO Frank Williams è arrivato all'aeroporto di Bologna, ad attendere c'era Gianfranco Castiglioni, titolare della Cagiva. Con un elicottero messo a disposizione dallo stesso Castiglioni, Williams ha raggiunto Maranello per incontrarsi di persona con l'ingegner Ferrari. Si è trattato di un lungo e cordiale colloquio tra i due costruttori. Si è anche parlato della possibilità che la Williams si andasse a preparare per il Gp di Monaco sulla pista di Fiorano, dotata di chichane in polistirolo, violando l'eremo privato della Ferrari, come negli Anni Settanta aveva fatto Jody Scheckter con la Wolf. Alla fine però la Williams ha deciso di recarsi sulla pista di Nogaro perché, come ha sottolineato lo stesso Frank, altrimenti quelli della Ferrari avrebbero scoperto i suoi... segreti

■ SI È RIVISTO ai box Alan Jenckins, ex progettista della Penske e attualmente in forza alla Onix dove sta realizzando la F.1 che Mike Earle farà debuttare nel 1989.

■ DOVREBBE essere Andy Wallace a effettuare i primi collaudi della March con motore Lamborghini sul telaio laboratorio che sta preparando la Casa di Bicester. I primi test sarebbero così svolti da un altro pilota in quanto sia Capelli sia Gugelmin saranno impegnatissimi nei Gp estivi.

■ MASSIMO BOLDI è un grande appassionato di automobilismo. Oltre a essere impegnato nella gara delle Alfa 164, il comico ha seguito con interesse le prove di Berger e Alboreto. Alla fine ha detto: «La Ferrari è come Celentano: imprevedibile!».

■ QUALE È il segreto del tempone ottenuto da Tarquini? Semplicemente il pilota abruzzese affrontava la prima curva della Rivazza con una traiettoria completamente diversa, mettendo oltre mezza macchina all'interno del cordolo, completamente sull'erba. Era dai tempi di Villeneuve che non si vedeva uno spettacolo del genere.

■ LA DOPPIA eliminazione di Arnoux e Johansson non ha fatto altro che rinfocolare una vecchia tradizione dello sport automobilistico che vuole gli ex piloti di Ferrari in netta parabola discendente dopo che hanno abbandonato la Casa del Cavallino. L'unico che ha rotto questa specie di «maledizione» è stato Niki Lauda.

Ecco i ritagli dell'articolo apparso sul Sunday Times del 24 aprile scorso, in cui vengono riportati gli ultimi sconcertanti sviluppi della clamorosa truffa in cui, oltre a De Lorean e Chapman, sarebbe coinvolto anche l'attuale direttore finanziario della Lotus, Bushell. Nello scandalo potrebbe rimanere coinvolto anche il team di F. 1

DeLorean millions went to Chapman

by Ivan Fallon

INVESTIGATORS on the trail of money still missing from the DeLorean motor project in Belfast, which crashed in 1982 costing the British taxpayer £80m, have finally located it.

Some \$17.67m which, in the words of Sir Kenneth Cork, the receiver, "went walk-about", was split between John DeLorean and the late Colin Chapman, founder of the Lotus car company. A much smaller amount went into a Swiss bank account where the beneficiary was

shown as Fred Bushell, former finance director of Lotus and Chapman's closest confidant.

Documents, copies of which are held by The Sunday Times, show how the money was originally transferred from Belfast and New York to Geneva, and deposited in the account of GPD Services Inc, a Panama-registered "shell" company. From there it went through several banks in different countries before ending up with DeLorean, Chapman and, to a lesser extent, Bushell.

More than \$5m of the money came directly from the

Continued on page 3

DeLorean cash

CONTINUED FROM P. 1

British government. As DeLorean later boasted: "The British government signed every cheque."

The other \$12.6m was from an investors' group in the United States which included Sammy Davis Jr, Johnny Carson and various other well-known personalities. It was for work on DeLorean's stainless steel body and gull-wing doors.

Not a penny of the money ever got near the car, or the project in West Belfast which at one time employed 2,700 people, many of whom had never worked before. GPD subcontracted the work to Lotus in Norfolk, which then charged the Belfast company direct for all the work done on a "cost-plus" basis.

DeLorean always insisted that Chapman had all the missing \$17.67m. Before he died in December 1982 he was DeLorean's creation and Swiss company because "DeLorean wanted it that way". It has become clear in recent months that neither DeLorean nor Chapman ever had any intention of using the money

in the way it was intended by the investors. "In September 1978, John DeLorean suddenly realised the funding for the project was far more generous than he expected," says Christopher Hughes, the joint receiver who has done most of the detailed work in the past six years. "He believed he could get more money from the British government when he needed it."

Hughes believes that DeLorean intended to use the surplus to take over Lotus in his own name. Chapman, however, now flush with cash, was no longer interested in selling. After months of negotiations involving lawyers and City merchant bankers, DeLorean decided to use the money to buy a Utah company called grooming equipment. Money from GPD in Geneva can be traced through half a dozen New York where, now "laundered", DeLorean used it to

buy a Utah company called grooming equipment. Money from GPD in Geneva can be traced through half a dozen New York where, now "laundered", DeLorean used it to

buy a Utah company called grooming equipment. Money from GPD in Geneva can be traced through half a dozen New York where, now "laundered", DeLorean used it to

buy a Utah company called grooming equipment. Money from GPD in Geneva can be traced through half a dozen New York where, now "laundered", DeLorean used it to

buy a Utah company called grooming equipment. Money from GPD in Geneva can be traced through half a dozen New York where, now "laundered", DeLorean used it to

buy a Utah company called grooming equipment. Money from GPD in Geneva can be traced through half a dozen New York where, now "laundered", DeLorean used it to

and other DeLorean assets. Last week, DeLorean hit back by saying that the American lawyers who have been chasing him, for \$610m for "emotional distress" their pursuit has caused him.

Since DeLorean's downfall, much of the investigative work has focused on the other half of the money. Hughes and other investigators now believe they can account for it. It was in Switzerland all the time.

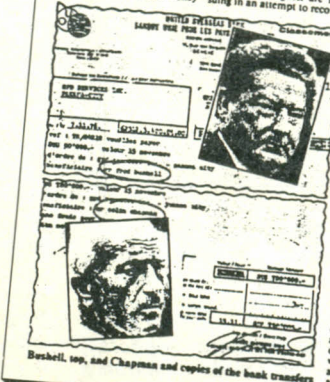
On November 15, 1978, just four months after the British government had agreed to back the Belfast project with an initial £4m, \$720,000 was transferred from account 62312 in the United Overseas Bank in Geneva, where the account at Credit Suisse in Zurich. The beneficiary is clearly shown on the document as "Mr Colin Chapman". On the same day a similar transfer of \$90,000 was made to an account where the beneficiary is shown as "Mr Fred Bushell".

In February 1979, another \$45m was transferred, \$3.6m to Chapman's account, \$400,000 to Bushell's. A year later there was another transfer, this time in sterling, of £1,715,000 to investigators to be an account associated with both Chapman and Bushell.

The various transfers to accounts associated with Chapman and Bushell add up to around \$8.5m and an equivalent amount went to the account for almost all the missing money. There were commissions, lawyers' fees and other costs and the \$500,000, now worth about \$500,000, is still in the GPD account.

All the evidence shows that GPD was Chapman's company rather than DeLorean's. It was set up by two old Chapman friends in Geneva: Martin-Denise Jahan and her husband Jerry, who had once been distributors of Lotus cars in Switzerland.

Fred Bushell yesterday said: "I haven't had a single penny of this money. You can put anything you want into someone's name. This has always been GPD's money, and as far as I am concerned it has all been properly disclosed."



Bushell, top, and Chapman and copies of the bank transfers

CLAMOROSI SVILUPPI DELLA TRUFFA DE LOREAN

ARIA DI TEMPESTA IN CASA LOTUS

IMOLA — Piove sul bagnato. Sulla Lotus, che il prossimo anno sarà senza motore Honda, con Piquet, Ducarouge e la Camel che alla fine di questa stagione potrebbero andarsene, sgretolando così l'attuale squadra. C'è l'ombra di un nuovo scandalo, la cui eco è risuonata anche ai box del Gp di San Marino. Come è noto alla fine degli anni Settanta, Colin Chapman, lo scomparso proprietario della Lotus, era entrato in società con John De Lorean, discusso imprenditore americano, per realizzare in Irlanda (con i soldi del Governo inglese) una fabbrica di vetture ad alte prestazioni. In seguito, tutta l'operazione si rivelò come una delle più grosse truffe ai danni dello Stato britannico. La fabbrica rimase allo stadio embrionale, il fisco inglese ci rimise 80 milioni di sterline e in più l'Irlanda rimase senza la fabbrica ad alto contenuto tecnologico. In seguito John De Lorean venne arrestato, mentre Colin Chapman morì di infarto, poco prima che la sua partecipazione nell'affare De Lorean di-

venisse pubblica. Ora il Sunday Times, nel numero del 24 aprile, ha scoperto che insieme a Chapman, era coinvolto anche Fred Bushell, attuale proprietario, del team Lotus di F. 1. Gli investigatori sono entrati in possesso delle ricevute bancarie che dimostrano, in data 15 novembre 1978, l'avvenuto trasferimento di 720.000 dollari a Colin Chapman e 90.000 dollari a Fred Bushell dal conto n. 62312, dalla United Overseas Bank di Ginevra, al Credit Suisse di Zurigo. Risulta poi che del 1979 altri quattro milioni di dollari sono stati trasferiti ai due titolari della Lotus (per la precisione 3.600.000 dollari a Colin Chapman e 400.000 dollari a Fred Bushell) e che un anno dopo 1.715.000 sterline hanno preso la direzione della società «Compte JJ». Una società che gli investigatori ritengono essere stata, di fatto, controllata da Chapman e Bushell. Inutile dire che il conto da cui partivano tutti i versamenti in favore di Chapman e Bushell era, di proprietà della società Gpd Services Inc, registrata a Panama,

e che «reggeva» tutto il complicato sistema contabile della truffa ideata da Chapman e De Lorean. Prima di finire nelle casse della Gpd Services, il denaro effettuava un giro vizioso attraverso banche di Belfast, New York e Ginevra. Da dire che quando l'operazione De Lorean aveva cominciato a puzzare di imbroglio, Chapman, che da lì a poco sarebbe scomparso, ebbe a dichiarare che: «La Gpd, è una creazione di De Lorean, ed è lo stesso De Lorean a volere che i soldi finiscano in Svizzera». Invece, gli ultimi sviluppi della vicenda tendono a confermare che la Gpd era una società di Colin Chapman. In totale Chapman e Bushell avrebbero ricevuto dalla Gpd circa 8,5 milioni di dollari. La stessa cifra poi è andata a John De Lorean. Fred Bushell, nonostante le copie dei trasferimenti bancari rappresentino una prova inconfutabile, ha dichiarato di non aver ricevuto un solo penny dalla Gpd e di essere del tutto estraneo all'operazione Chapman-De Lorean.

(c. m. m.)

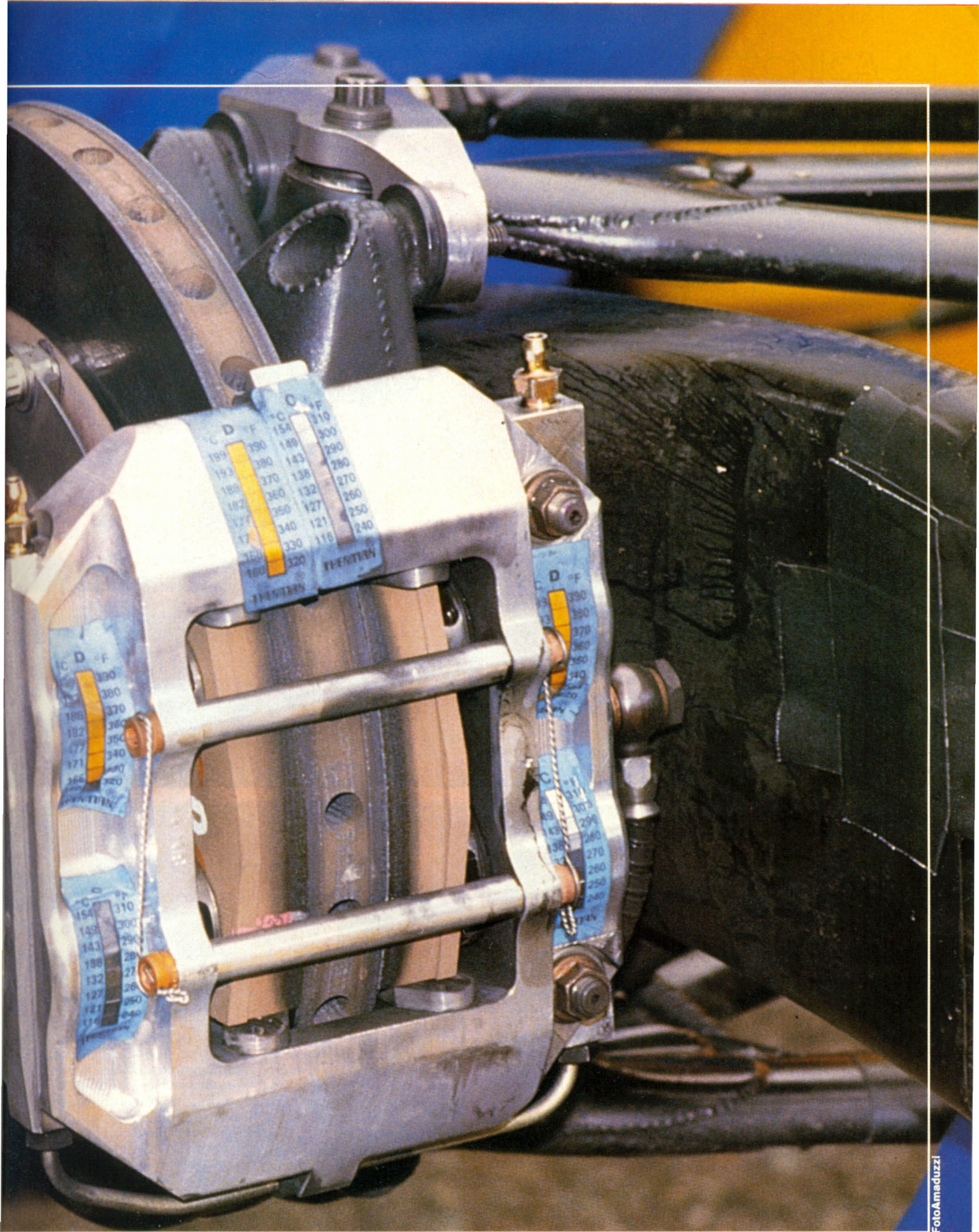
IN F.1 LA TECNOLOGIA EVOLVE SEMPRE

L'ULTIMO FRENO

Grazie alla Brembo per la prima volta una pinza per dischi è costruita in blocco unico. Pesa molto meno e ha dimensioni più contenute senza perdere in efficacia. L'ha già in uso la Lotus e presto sarà sulla Ferrari

In Val Brembana da una trentina d'anni dicono che là, all'ombra delle Alpi Orobi-
che, le slavine non franano
bensi... frenano. La battuta
ha origine da quando a Pala-
dina, nel 1961, il Brembo,
oscuro affluente dell'Adda,
ha prestato il suo nome a una
piccola azienda di componen-
tistica per l'auto. Erano gli

segue

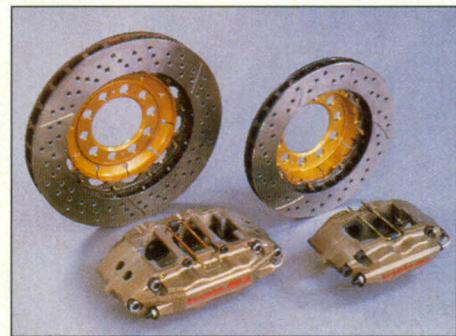
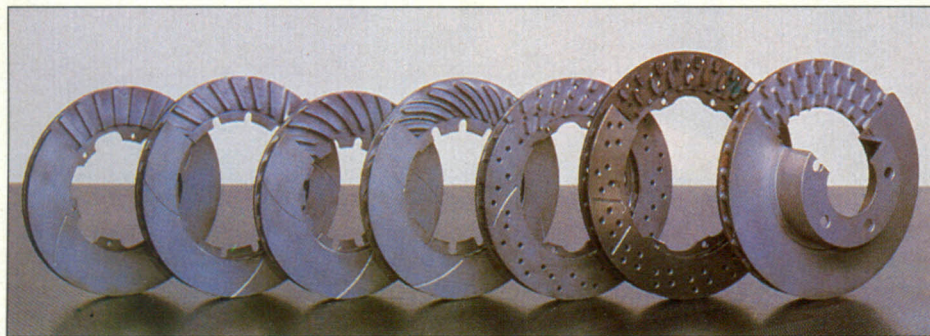
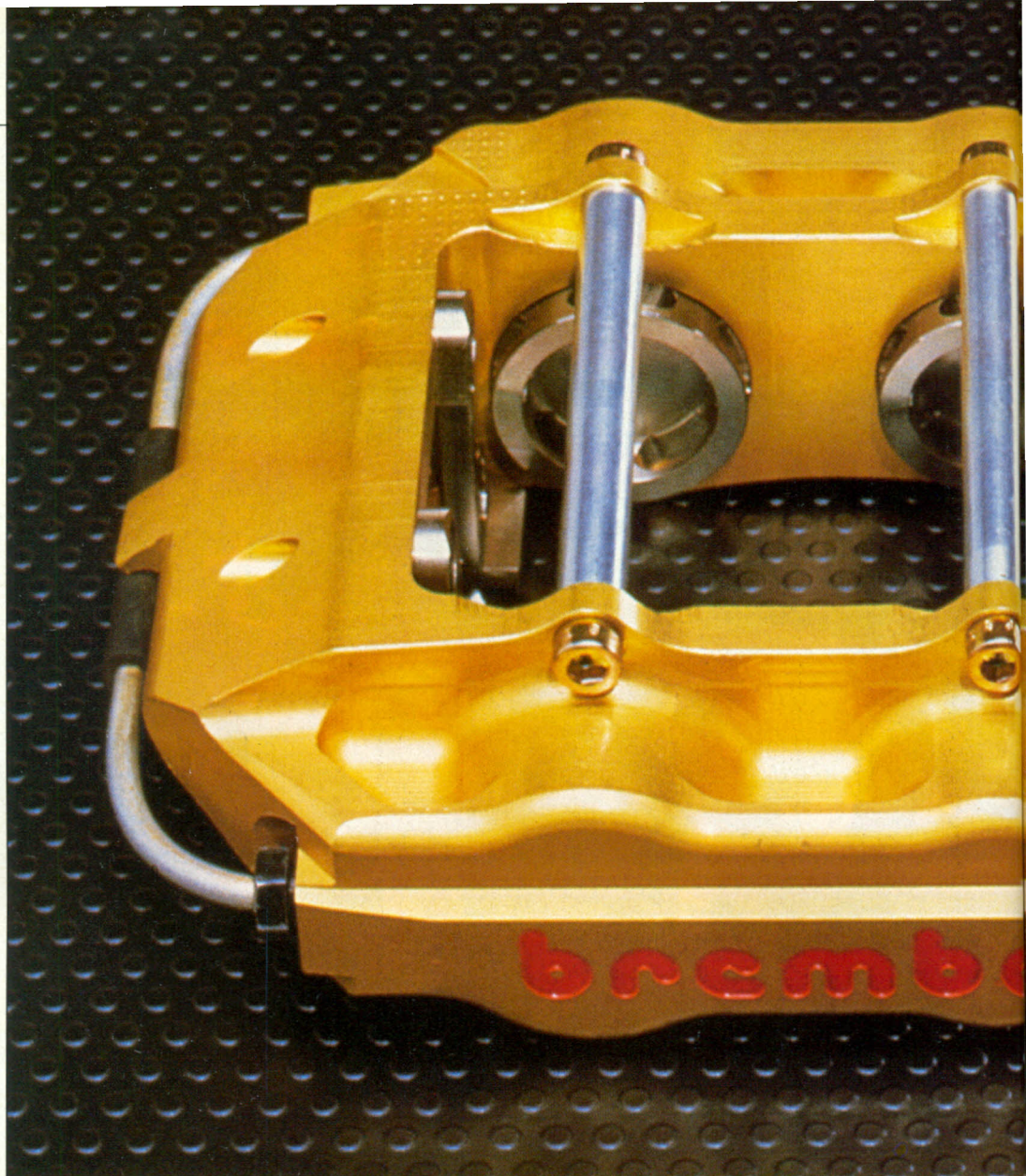


L'ULTIMO FRENO

segue

anni del boom economico e chi aveva inventiva trovava spesso modo di goderne i frutti. L'Alfa Romeo aveva bisogno di un fornitore di dischi per freni e gli ingegnosi bergamaschi avevano una gran voglia di produrre. Oggi la Brembo è un colosso capace di fare la voce grossa anche in campo internazionale. Niente è frutto del caso, naturalmente. Leader si è quando si è in grado di produrre qualche cosa decisamente all'avanguardia e quelli di Paladina, ma oggi anche di Curno e di S. Giovanni Bianco, ci riescono continuamente tanto da imporsi persino in F. 1 dove l'alta tecnologia è d'obbligo.

CURIOSAMENTE il loro grande salto sportivo è nato allorché nella massima formula automobilistica ha fatto il suo ingresso il disco in carbonio. Piccolo e fragile, per dirlo alla Baglioni, ma anche resistentissimo al calore oltreché efficacissimo in situazioni limite, il disco in carbonio ha preteso di sposarsi con una pinza parimenti efficace, robusta e soprattutto leggera. Una chiara sfida per i produttori che credevano di essere arrivati al top di una produzione che



già aveva galoppato nell'ultimo decennio con gli stivali delle sette leghe. Detto così sembra un niente, ma una pinza freno deve rispondere a tante di quelle esigenze che nessuno, non del mestiere, può immaginare. Invece ecco che in Val Brembana si sono stretti ancor più i rapporti con le due squadre «prioritarie», la Ferrari e la Lotus, e si è investito

tantissimo in esperienze. Due anni fa su molte piste i piloti tremavano all'idea dei dischi in carbonio, oggi tutti i problemi sono stati risolti con una pinza sdoppiata, leggera, indistruttibile e infaticabile. Un traguardo raggiunto, ma anche un probabile pezzo da museo perché già la Lotus ha montato, e tra breve ne disporranno anche gli altri, una nuo-

va pinza decisamente straordinaria. Essa è infatti tutta d'un pezzo come certi uomini di una volta. Da un blocco di una speciale lega d'alluminio, grazie a macchine utensili create per la bisogna, è nata una vera opera d'arte che permette di ottenere gli stessi risultati con uno sforzo al pedale molto ridotto e con un peso complessivo incredibilmente contenu-

to. Il risparmio è valutato in mezzo chilo per ruota, davvero tantissimo trattandosi di masse collocate in posizione scomodissima. A questo risultato si è giunti in conseguenza dell'introduzione dei nuovi regolamenti (solo 150 litri e pressione ridotta a 2,5 bar). L'obiettivo è stato subito individuato in una riduzione delle

segue

Ecco in bella mostra la nuova pinza monoblocco della Brembo per la F. 1. Non è d'oro, ovviamente, e verrà montata, per ragioni termiche, senza vernice attorno. Sotto, ecco invece l'evoluzione delle pinze di F. 1 negli ultimi anni. A sinistra, l'evoluzione del disco ventilato: inizialmente ad alette e ora a pioli. Al centro, l'impianto per la Mercedes che corre nel Gr. C

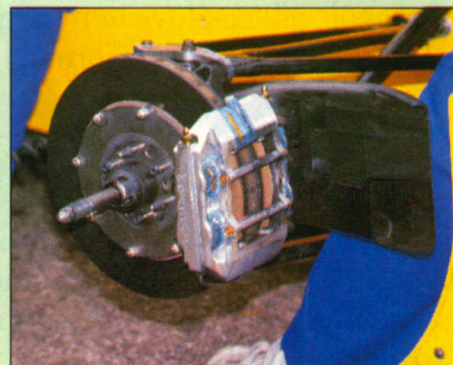
IL CONFRONTO

PINZE SUPERSTAR

Ecco faccia a faccia la versione '87 della pinza Brembo sdoppiata (sotto a sinistra sulla Ferrari) con la nuova monoblocco di quest'anno (sotto a destra sulla Lotus). Dalla tabella si evidenziano le differenze in peso e dimensioni complessive.

N.	Descrizione	U.M.	Pinza attuale	Pinza monoblocco
1	Materiale	—	Lega speciale di alluminio	Lega speciale di alluminio
2	Configurazione	—	2 semipinze unite da 4 tiranti	Monoblocco senza tappi
3	Massa (senza pastiglie)	Kg	2.2	1.7
4	Volume dimens. pinza	cm ³	2800	1900
5	Superf. pastiglie	cm ²	64x2	46x2
6	Pistoni	n.	4 a diametro differenziato	4 a diametro differenziato
7	Coppia frenante(*)	Nm	1200	1200
8	Temperatura max di esercizio	°C	210	220
9	Pressione max di esercizio	bar	100	100
10	Pressione di scoppio min.	bar	350	350

Note: (*) a 60 bar con temperatura disco di 450 °C



DALLA F. 1 AI RALLY, DAL GR. A AL GR. C

FRENI PER TUTTI

La presenza sulle monoposto di ben dieci squadre di F. 1 è sicuramente il fiore all'occhiello della Brembo (e anche Gordon Murray si è detto interessato per la nuova McLaren aspirata...) ma equipaggiamenti completi, cioè pinza più disco, assicurano la frenata a vetture impegnate in tanti altri campionati di altissimo livello.

F. 1

Ags, Coloni, Dallara, Eurobrun, Ferrari, Ligier, Lotus, Minardi, Osella e Rial

GRUPPO A

Alfa Romeo, Bmw, Maserati e Mercedes

RALLY

Lancia e Bmw

F. Indy

Porsche e tutte le Lola

GRUPPO C

Argo (Dollop team), Brun Motorsport, Gkw, Joest Racing, Mazda Speed, Porsche 962 Britten Lloyd, Porsche Kremer, Sauber Mercedes e Spice.



IN SARDEGNA CON SUZUKI.

Dopo il risultato ottenuto dalla SUZUKI nell'edizione '87 del Rally dei Faraoni, 14 vetture partite e 14 giunte all'arrivo, quest'anno partiremo con il Rally di Sardegna per individuare i futuri Campioni d'Egitto; la Sardegna sarà il banco di prova ed il criterio di valutazione non sarà necessariamente legato alla classifica finale bensì entreranno in gioco molti fattori tra i quali la condotta di gara, la navigazione e l'autonomia della gestione del proprio veicolo.

Sarà una gara emozionante ma anche divertente grazie all'organizzazione Suzuki che seguirà la competizione dal primo all'ultimo chilometro.

La sera ci si riunirà in suggestivi bivacchi o in confortevoli villaggi dove non mancherà l'occasione di conoscersi e di aggiornarsi sull'evolversi della gara.

Per partecipare al Rally di Sardegna (3-12 giugno) occorre affrettarsi sfruttando le agevolazioni che sono a disposizione esclusiva dei clienti delle Concessionarie ufficiali Suzuki:

- costo complessivo d'iscrizione L. 2.800.000 (anziché L. 3.200.000)
- proroga eccezionale dell'iscrizione fino al 23 maggio
- speciale kit di allestimento vetture disponibile a prezzo particolare

I migliori si guadagneranno l'assistenza ufficiale Suzuki al Rally dei Faraoni 1988.

Tutto ciò esclusivamente riservato alle Suzuki SJ 410 e SJ 413 distribuite dai Concessionari Ufficiali.



SUZUKI
CONCESSIONARIO UFFICIALE

TECNICA F. I

IL CONFRONTO

SI FATICA MENO

In questa tabella ecco i dati risultanti da una simulazione di un Gp sulla pista di Fiorano. A parità di rendimento fa sensazione la minor pressione necessaria sul pedale.

N.	Descrizione	U.M.	Pinza attuale	Pinza monoblocco
1	Giri percorsi	n.	120	120
2	Percorrenza totale	Km	360	360
3	Coppia max	Nm	1200	1200
4	Pressione max (*)	bar	70	60
5	Decelerazione max	m/s ²	18,6	18,6
6	Temperatura max fluido	° C	170	160
7	Usura pastiglie (in volume)	cm ³	27,5	28,8
8	Usura disco	mm	1,1	1,8

NOTE: (*) rilevata alla coppia max



Una suggestiva panoramica dello stabilimento di San Giovanni Bianco dove vengono prodotti i dischi freno per auto di cui la Brembo è il principale produttore europeo per l'after market

L'ULTIMO FRENO

segue

dimensioni e dei pesi come richiesto dai progettisti delle monoposto. Ecco allora la nuova pinza (che è raffigurata in grande nella pagina di apertura del servizio montato nei test di monza sulla Lotus di Piquet) dallo sviluppo circonferenziale diminuito di 5 cm. grazie anche all'adozione di nuove speciali pastiglie di minor diametro. Il peso, come già accennato, è sceso allora da 2200 grammi a soli 1700 soprattutto per via dell'eliminazione delle viti e dei bulloni che bloccavano le due semipinze precedenti, sia per il nuovo ridotto volume complessivo sceso dai 2800 centimetri cubici agli attuali 1900. Poteva essere un salto indietro, ma non è così e le tabelle di confronto allegate lo attestano bene, evidenziando un migliore equilibrio di lavoro di tutto il complesso frenante, un miglior utilizzo del carbonio e soprattutto uno straordinario smaltimento del calore che e-

quivale a un rapidissimo raffreddamento, la cui importanza è facilmente intuibile.

MA PERCHÉ una industria come la Brembo si è tuffata nella F. 1 e nello sport in genere? La risposta è ovvia: per poter approfittare di queste esperienze per trasferirle poi nella produzione di serie, trasformando gli sforzi in utili economici. Oggi l'azienda italiana è il principale produttore di dischi freno nel settore dei ricambisti tanto da vantare una produzione annua di milioni di pezzi. Essere in prima linea nelle competizioni significa poter garantire il meglio e pertanto diventa inevitabile per Case prestigiose come la Porsche, la Mercedes, l'Alfa-Lancia, la Saab e così via senza naturalmente dimenticare la più diretta interessata che è la Ferrari, farvi ricorso. Di pari passo con le esperienze al top si è arrivati all'evoluzione dei dischi, prima pieni, poi ventilati sempre in maniera migliore e più sofisticata. Con una certezza: si sa sempre dove si è arrivati e mai si immagina dove si potrà arrivare. □



A GALLIATE SI RICORDA IL CAMPIONE DI CASA MEMORIAL VARZI

FONDATO nel novembre del 1987 ma ufficialmente presentato nel marzo scorso, il Ferrari Club Galliate intitolato ad Achille Varzi (nella foto un gruppo di soci), conta ormai 300 iscritti. Per ricordare i quarant'anni dalla scomparsa di questo pilota, uno dei più grandi della storia dell'automobilismo, nato proprio in questo paese, il nuovo sodalizio ha programmato per il prossimo 26 giugno il «Primo Memorial Achille Varzi». La manifestazione oltre a raccogliere vetture di F.1, rally e autocross, radunerà anche

auto d'epoca che, nel pomeriggio sfileranno lungo i viali delimitanti il centro storico. La mattina, fin dalle 9.30 saranno aperti i cancelli del Castello Sforzesco dove sarà allestita una mostra dedicata al mitico pilota, comprendente trofei, documenti d'epoca e vetture che consentirono a Varzi di raccogliere vittorie ovunque. Una speciale giuria composta da personalità politiche e sportive assegnerà tre trofei destinati rispettivamente alla vettura di maggior interesse storico, al miglior restauro e all'auto più elegante.

FORLÌ: PREMIATO ROGLIATTI

LA CONSEGNA del «Premio Ferrari Club Forlì», giunto quest'anno alla sua quinta edizione, ha riscosso come ormai di consueto grande successo. Destinatari del trofeo Gianni Rogliatti per il giornalismo e Franco Zagari per la fotografia, trofeo quest'ultimo istituito solamente da quest'anno. Molti gli ospiti intervenuti alla serata a cominciare dal dottor Pietro De Franchi dell'ufficio marketing della Ferrari e consigliere del Ferrari Club Italia, sempre in rappresentanza della Casa di Maranello erano inoltre presenti Valerio Stradi, Romano Baschieri e Enrico Battilani. A concludere la lista degli ospiti, Don Sergio Mantovani, Enzo Zironi che per quarant'anni ha prestato la sua opera alla Ferrari, il giornalista scrittore Luigi Orsini e rappresentanze dei Ferrari Club di Cento, Bagnacavallo, Maranello, San Mauro Pascoli, e Olginate. Nella foto, Franco Zagari (a sinistra) mentre riceve il trofeo dal presidente del club Nino Ninucci.



PRESIDENZA RICONFERMATA

RINNOVATE recentemente le cariche in seno al Club Enzo Ferrari di Fuggi. Dopo un anno di attività alla presidenza è stato riconfermato il signor Luciano Nardi, mentre vice presidente è stato nominato Mario Paciotta; economo-cassiere e segretaria saranno incarichi ricoperti rispettivamente da Giuseppe Terrinoni e Elisabetta Nardi. Il nuovo direttivo è già all'opera per la preparazione delle iniziative che effettuerà nella stagione da poco iniziata. Tra queste da segnalare, oltre alla già avvenuta trasferta a Imola in occasione del Gran Premio di San Marino, quella in programma per il Gran Premio d'Italia. Ma senz'altro il maggior lavoro per il sodalizio che ha sede in provincia di Frosinone è dato dalla preparazione del 2. raduno Ferrari Città di Fuggi del 25-26 giugno. Nella foto un gruppo di soci.

FODERE PER AUTO

SET COMPLETO SEDILI ANTERIORI E POSTERIORI



PURO COTONE

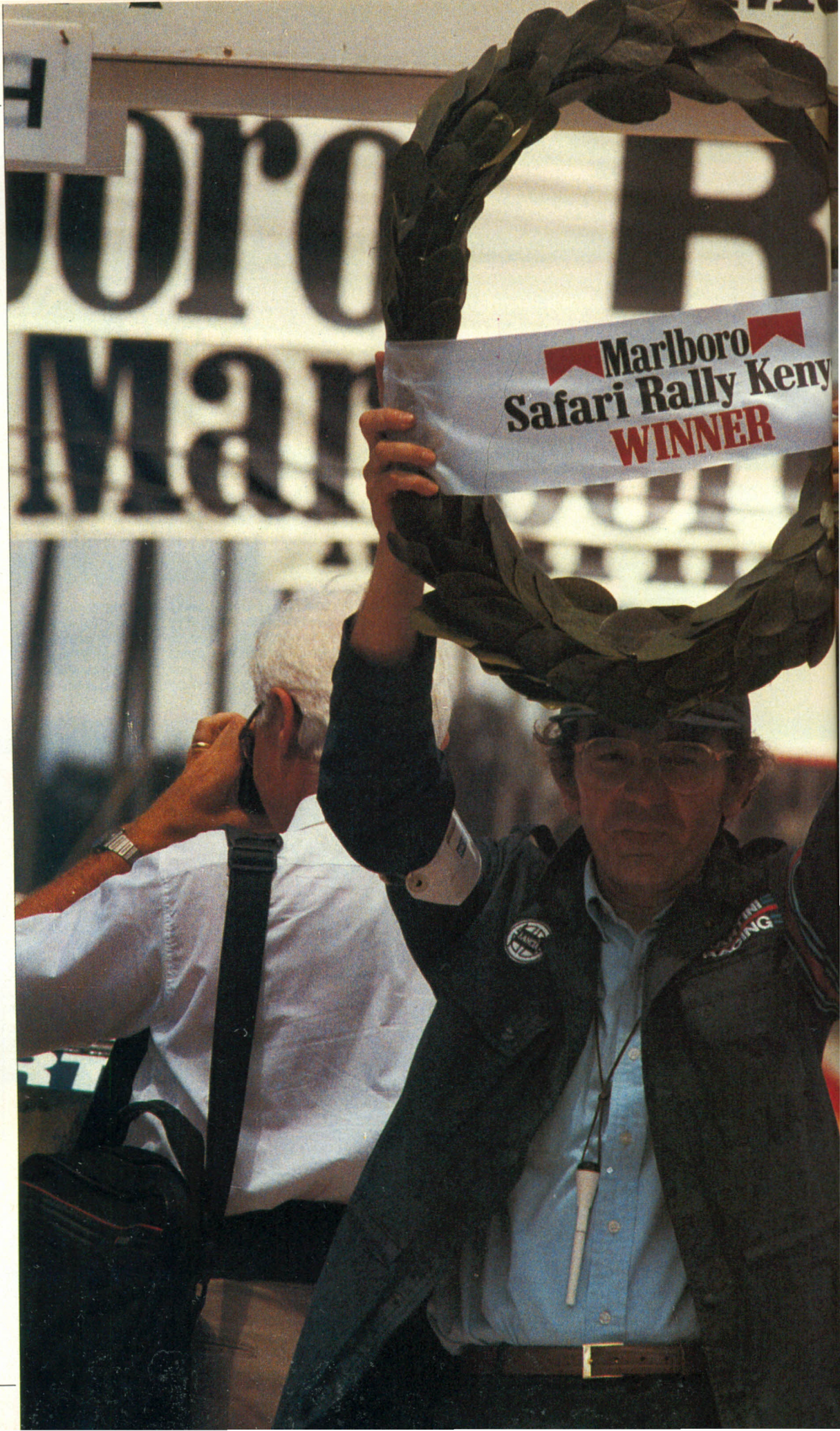
NEI MIGLIORI NEGOZI DI AUTOACCESSORI



Via Pero, 1 - 48022 LUGO (RA) - Tel. 0545/31659-20403
Telex 550488 ADFRA I - Fax 0545/20404 - (ITALY)

CON LE DELTA LE VITTORIE PIU' BELLE

Nairobi, Kenya,
Lunedì di Pasqua
1988, ore 11.15:
l'ingegnere Claudio
Lombardi mostra
orgoglioso la corona
d'alloro che ha
appena cinto il capo
di Bionio e Siviero,
vincitori del Safari
Rally con la Lancia
Delta Integrale. Per
la Casa italiana è la
fine di un «incubo»
durato tredici lunghi
anni, per il direttore
tecnico dell'Abarth è
la realizzazione di un
sogno: vedere una
«sua» vettura
trionfare sulle
massacranti strade
del Kenya.
Quarantacinquenne,
alessandrino, Claudio
Lombardi è alla
Lancia dal 1974, e
dal 1983 al reparto
corse, dopo essere
stato responsabile
dello sviluppo
innovativo sui motori
al Centro Ricerche
Fiat. Collaboratore
nel progetto relativo
alla Delta S4 Gruppo
B, il tecnico
piemontese ha poi
reso imbattibile la
Delta 4Wd Gruppo
A, campione del
mondo marche e
piloti nel 1987.
Dall'autunno scorso
sta curando la messa
a punto della Delta
Integrale, che al suo
attivo vanta già due
affermazioni
consecutive
(Portogallo e
Safari). Claudio
Lombardi, che in
passato si è anche
occupato del
programma Lancia
Gruppo C, è
considerato, specie
dagli avversari, come
il tecnico numero uno
nel settore ralistico
(Foto BelleEpoque).



CLAUDIO LOMBARDI, DIRETTORE TECNICO ABARTH

L'ESORCISTA

Il Safari, ormai, pareva sotto l'influsso di un malvagio sortilegio ma quest'anno la Lancia Delta sviluppata dall'ingegnere piemontese lo ha infranto. Vincere in Kenya era il suo primo sogno: ora resta Le Mans...

di Maurizio Ravaglia

I SUOI collaboratori più stretti lo considerano una sorta di re Mida, capace di trasformare in oro tutto quanto tocca. Lui, Claudio Lombardi, ingegnere, direttore tecnico dell'Abarth, è troppo modesto per riconoscersi tutti i meriti che gli altri, soprattutto gli avversari, gli attribuiscono. Eppure le sue realizzazioni, dalla Lancia Delta S4 alla attuale Integrale, non hanno fallito gli obiettivi per le quali erano state progettate, ovvero vincere. E oggi è considerato uno

dei più autorevoli esponenti della moderna tecnica da corsa, certamente il numero uno in campo rallistico. Più scienziato che ingegnere, come lo definisce Cesare Fiorio, Claudio Lombardi vive questo suo magico momento, culminato con la fantastica affermazione al Safari '88 della Delta Integrale di Bianson e Siviero, con la tranquilla serenità di chi ritiene di non aver fatto altro che il proprio dovere. Come tecnico, andava affermando,

gli sarebbe piaciuto vincere due corse: il Safari Rally e la 24 Ore di Le Mans. Il primo sogno lo ha esaudito il Lunedì di Pasqua, a Nairobi, quando la «sua» Delta Integrale si è imposta nel rally più massacrante della stagione. Per il secondo...rimane ancora nel cassetto. Ma cosa spinge l'ingegner Lombardi ad amare proprio queste due competizioni?

«In queste due gare — racconta il "genio" dell'Abarth — la componente tecnica, il mezzo, ha indubbiamente una preponderanza rispetto a quella umana, il pilota. Voglio dire che il successo in queste due corse è più un successo del mezzo meccanico. In

particolare alla 24 Ore di Le Mans. Per quanto riguarda il Safari Rally, devo ammettere che mi sono dovuto un po' ricredere: quest'anno, e per me era la prima esperienza in Kenya, ho notato quanto importante sia il pilota, l'intero equipaggio. Molto più di quanto pensassi. Mentre a Le Mans lo sforzo è equamente diviso da due o tre conduttori, al Safari lo stesso pilota deve sobbarcarsi da solo tutti gli oltre 4 mila chilometri di gara».



Laureato in ingegneria meccanica all'Università di Bologna, Claudio Lombardi è entrato alla Lancia nel 1974 come specialista in motori e trasmissioni. Nel 1983 è passato al reparto corse della Casa torinese e si è occupato del progetto e sviluppo del motore della Delta S4. I motopropulsori sono la sua grande passione. In occasione del recente Salone di Torino, l'Alfa Romeo ha presentato il nuovo 10 cilindri aspirato di 3500 cc destinato alla futura categoria «Pro Car». Quanto c'è dell'ingegnere Lombardi in questo progetto?

segue

L'ESORCISTA

segue

«Posso dire — afferma diplomaticamente — che il dottore Cesare Fiorio è direttore generale dell'Abarth e il responsabile delle attività sportive della Lancia e dell'Alfa Romeo. Io, oltre a essere responsabile del settore rally della Lancia, sono anche suo collaboratore tecnico all'Alfa Corse» — e prosegue — «Per quanto riguarda la mia predisposizione ai motori, devo dire che negli ultimi due anni ho subito una trasformazione. Vale a dire che oggi anche la parte telaistica di una vettura mi stimola parecchio».

Per Claudio Lombardi, alessandrino, 45 anni, sposato con una professoressa di lettere e padre di una bambina di dieci anni, oltre alle corse esistono ancora...le corse.

IL LAVORO QUASI UN HOBBY LA TECNICA COME PASSIONE

«Può sembrare un paradosso, eppure il mio hobby resta la tecnica in tutte le sue sfumature. Certo, coltivo anche altri interessi quali la musica classica o la lettura. Ma il mio lavoro mi affascina troppo e di tempo libero, soprattutto da dedicare alla famiglia, me ne rimane purtroppo sempre poco».

Sui percorsi dei rally di campionato del mondo, l'ingegnere dell'Abarth è una presenza costante: quanta strada per seguire le «sue» vetture. La sua voce si diffonde nell'etere: i suoi ordini suonano sempre precisi. Tutto sommato, anche lui disputa il «mondiale». Attento osservatore di tutto quanto avviene nella tecnica delle corse automobilistiche, Claudio Lombardi continua a cullare il sogno di Le Mans. Due anni fa, era il 31 maggio 1986, l'ingegnere si aggirava tra i box della classica gara francese. La Lancia si era appena ritirata dal Gruppo C. Ma lui era venuto ugualmente sul circuito della Sarthe per scrutare le Porsche e le Jaguar, per annotare i consumi, vedere insomma la 24 Ore sotto il profilo squisitamente tecnico.

«La decisione della Lancia di sospendere il programma Gruppo C — ricorda Lombardi — non mi colse di sorpresa, anche perché io stesso ero il portavoce. L'interruzione della presenza Lancia in Endurance fu determinata dal fatto che in quel momento era in pieno sviluppo la Delta S4 destinata ai rally. Era difficile gestire bene e contemporaneamente i due programmi. Motivi d'immagine ci indussero a scegliere i rally».

Dalle berlinette Gruppo B alle attuali vetture Gruppo A derivate dalla grande produzione. Un regolamento pressoché libero per le prime, molte limitazioni per le seconde. Qualcuno sostiene che con il

Assertore della validità dei motori sovralimentati, l'ingegnere Claudio Lombardi (che vediamo discutere con i meccanici del team a un'assistenza al rally di Montecarlo '88, in basso Photo4) si è occupato del progetto e sviluppo del propulsore della Delta S4 Gruppo B. Tra i piloti ai quali il tecnico piemontese è maggiormente affezionato c'è Miki Biasion (nella pagina accanto, insieme a Sanremo nell'87): del veneto dice di apprezzare anche le doti di collaudatore (FotoStudio83)



Gruppo A ai tecnici sia concessa poca fantasia. Cosa ne pensa Claudio Lombardi, uno dei pochi ingegneri che si occupano sia del motore che del telaio? «Questa considerazione me la ero posta quando siamo passati dal Gruppo B al Gruppo A. E pronosticavo che si stesse andando verso un lavoro meno creativo. Mi sono però ricreduto, in quanto sulle vetture Gruppo A vi sono alcuni componenti fondamentali, come la trasmissione, che sono liberi, e quindi si può effettuare una sperimentazione utile da trasferire poi alla normale produzione. Altri elementi, come il motore, sono invece molto vincolati. È comunque interessante. Basti considerare che per ottenere quei cavalli che fanno poi la differenza con altri propulsori, bisogna lavorare di fino. Lo sviluppo dei motori dà forse una soddisfazione maggiore di quanto non ne dia la fase di progettazione. Continuare a "mappare" un propulsore per aumentare, con due gradi di anticipo in più, dello 0,25% il rapporto di compressione ricavando gli ultimi cavalli, è per me un momento nel

UNO STAFF DI SPECIALISTI E UN LEADER INDISCUSSO

quale ottengo un appagamento maggiore che non il ridisegnare completamente un'unità motrice. Ritengo che tutte queste esperienze ritornino in un secondo tempo utili alla produzione in serie. Anche il modificare il telaio per permettere alla vettura di superare indenne un percorso particolarmente duro, come è stato quest'anno al Safari, è certamente un fatto creativo».

Profondo assertore del lavoro di équipe, l'ingegnere Lombardi ha portato in Lancia questo modo di operare. Ha anche le idee chiare su come va «condotta» una squadra.

«Il lavoro di oggi è essenzialmente un fatto collettivo. Ho avuto dei riconoscimenti per aver portato in Lancia questo modo di operare. Disponiamo di alcuni validissimi specialisti, tra i quali gli uomini guida sono l'ingegnere Limone, che si occupa dei telai, l'ingegnere Roffina, per quanto riguarda i motori, e l'ingegnere Carrone, tecnico dei



cambi e delle trasmissioni. Peraltro, sono dell'opinione che in un team vi debba essere una leadership, altrimenti una gestione assembleare non permetterebbe di ottenere determinati risultati. Mi riconosco questa leadership. Voglio anche dire che i successi conquistati in questi due ultimi anni non avrei potuto ottenerli, dal punto di vista puramente tecnico, se non fossi stato assistito da una persona qual è Cesare Fiorio, un vero e proprio punto di riferimento. Consigliandomi con lui, uomo dall'esperienza ventennale, ho sempre trovato un'indicazione verso la giusta direzione. E la vittoria al Safari Rally '88 è stata anche questo».

L'obiettivo della Lancia nei rally è, quest'anno, vincere tutte le prove del mondiale marche, impresa prima d'ora mai riuscita a nessuna Casa. Tra le prove del calendario iridato che ancora mancano quale si annuncia come la più ostica per la squadra italiana?

«È sempre difficile fare pronostici nel campo delle corse automobilistiche. Credo

segue

L'ESORCISTA

segue

comunque che il rally più difficile per noi sarà proprio il Tour de Corse. È anche un appuntamento che attendiamo con ansia per vedere se veramente la Delta Integrale ha avuto quei miglioramenti tali da renderla del tutto competitiva con le vetture appositamente realizzate per i percorsi con fondi in asfalto».

Nel suo compito di direttore tecnico dell'Abarth, Claudio Lombardi ha l'opportunità di osservare all'opera tutti i piloti della squadra Lancia. È molto legato a Miki Biasion, non solo perché il veneto ha contribuito alla concretizzazione di uno dei sogni, la vittoria al Safari Rally.

«A Biasion mi sento molto legato perché insieme abbiamo lavorato bene sullo sviluppo della Delta S4, della Delta 4Wd e della Integrale e gli sono riconoscente per la vittoria al Safari, secondo me frutto anche della sua intelligenza di pilota. Oltre a Miki sono particolarmente affezionato a Markku Alen, un fedelissimo di Casa Lancia, e a Bruno Saby. Considero moltissimo Alessandro Fiorio. Lo ricordo nel 1983, quando io ero appena arrivato

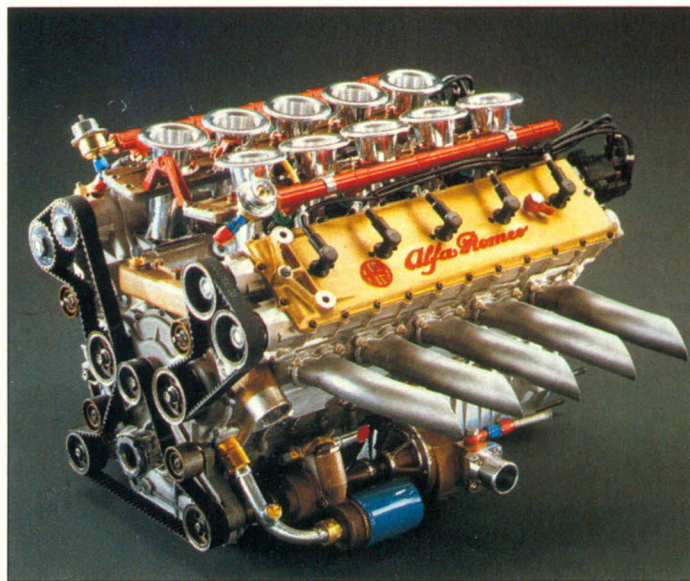
CHIEDERE SACRIFICI

MA RICONOSCERE I MERITI

all'Abarth. Alessandro era un ragazzino, veniva alle corse e prendeva i tempi. Oggi sono felicissimo di vederlo arrivato ai vertici, anche se non voglio "gasarlo" troppo».

Ai suoi collaboratori spesso chiede molto (è la legge delle corse), ma è sempre pronto a riconoscerne i meriti. Della sua squadra parla in toni entusiastici «sono tutti ragazzi meravigliosi». Gli avversari gli invidiano quella sua mania del perfezionismo, della ricerca del particolare. Un piccolo «vizio», il sigaro, e tanti pregi, tra i quali il non adagiarsi mai sugli allori, né essere un accentratore. Uomo essenziale, Claudio Lombardi guarda al futuro delle corse, pronto a non trovarsi impreparato di fronte ai regolamenti di domani. La vettura-laboratorio Lancia Ecv2 (Experimental Composite Vehicle) presentata recentemente, rappresenta il riassunto delle ultime esperienze tecniche dell'Abarth. Porta la firma di Claudio Lombardi.

«La nostra Ecv è una evoluzione logica derivata dalle Gruppo B. È una vettura sulla quale abbiamo sperimentato tecnologie innovative, per avere anche un riscontro di certe scelte in una futura serie di modelli Gran Turismo. Queste ricerche arricchiscono dal punto di vista culturale il Gruppo Fiat. Ma è stata realizzata anche per essere sempre aggiornati con le moderne tecniche delle vetture da competizione. In sostanza la Ecv2 è la più avanzata



INDISPENSABILE LA RICERCA PER GUARDARE AL FUTURO

«concept car» da competizione».

E a proposito di «concept car», questo tipo di vettura dovrebbero essere la base per il futuro Gruppo X destinato ai rally. «Sul Gruppo X si è sentito parlare molto — afferma Lombardi — ma a tutt'oggi di sicuro non c'è ancora nulla. Ritengo comunque che sulle future vetture Gruppo X non debba esserci niente da mutuare da questa Ecv2. Qualora si arriverà al Gruppo X, e non mi reputo certo un fautore di questa categoria, si dovrà effettuare una revisione completa di quello che era il regolamento del Gruppo B».

Assertore della validità del motore sovra-

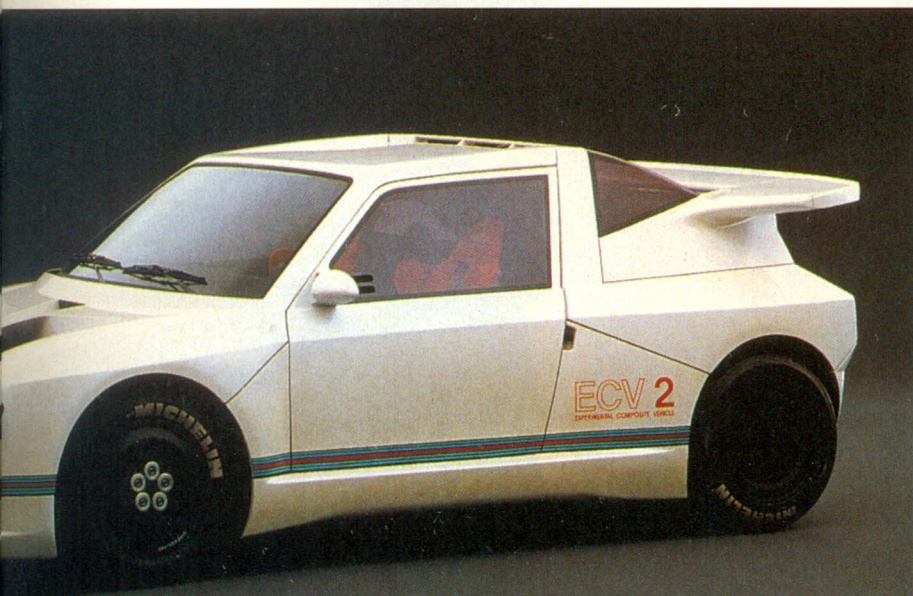
limentato, Claudio Lombardi sta guardando non senza amarezza al tramonto di questa soluzione tecnica, che i regolamenti vogliono eliminare dalle corse automobilistiche.

«Nel giro di pochi anni non si vedranno più motori sovralimentati nelle competizioni. E questo dal punto di vista tecnico mi dispiace. Se nei rally il divieto di impiegare propulsori sovralimentati trova una giustificazione nell'evitare l'escalation delle potenze, non mi sembra altrettanto nelle altre discipline. L'avvento del turbo nelle competizioni ha favorito, ne sono certo, il rapido sviluppo della stessa sovralimentazione applicata alle vetture di serie. E di lavoro da fare c'è ne sarebbe ancora molto da fare. L'aspetto più entusiasmante dei

motori sovralimentati è che questi sono più elastici di qualsiasi altro aspirato. Adesso, abolire la sovralimentazione mi pare un'assurdità: ritorniamo indietro di sette-otto anni. Oggi si possono realizzare propulsori turbo con un "range" di utilizzazione molto superiore rispetto a un aspirato».

Alla conclusione del mondiale rally mancano ancora sei prove, Tour de Corse compreso. La scommessa di Claudio Lombardi e della Lancia è di fare bottino pieno in tutte e sei. Poi, fumando uno di quei suoi fragranti sigari, l'ingegnere dell'Abarth potrà tornare magari a pensare alla 24 Ore di Le Mans. I confini tra sogno e realtà spesso sono molto labili. □

Claudio Lombardi è anche suggeritore tecnico di Cesare Fiorio (a sinistra, eccoli ai box di Monza, FotoOrsi) all'Alfa Corse, che recentemente ha realizzato il 10 cilindri aspirato di 3500 cc destinato alla Pro Car (sotto, a sinistra). Le esperienze dell'ingegnere dell'Abarth (sotto, a destra, nel suo ufficio di Torino) comprendono anche il Gruppo C (a destra, la Lancia Lc2 alla 1000 km di Monza '86) (FotoCockpit) e la realizzazione della vettura-laboratorio Ecv2 (sotto, al centro)



LA GRANDE bagarre fra Jaguar, Mercedes e Porsche non è il solo motivo grazie al quale il campionato mondiale Sport prototipi sta risvegliando sopiti interessi, proprio nell'ultima stagione in cui la categoria avrà ancora la validità iridata, a meno di sostanziali ripensamenti da parte dei vertici Fisa. Oltre agli squadroni messi in pista dalle grandi Case costruttrici, il piatto delle gare di durata offre anche altri protagonisti, sicuramente più anonimi, ma non per questo meno importanti. Senza i team che animano il Gruppo C2, difficilmente gli Sport Prototipi potrebbero assicurare degli schieramenti degni di questo nome. Nelle tre gare disputate quest'anno (Jerez, Jarama e Monza) oltre il cinquanta per cento delle biposto era composto dalle «piccole». Fino a un paio di anni fa la presenza di queste vetture era puramente decorativa: servivano a fare gruppo. Ora la musica, invece, è cambiata:

segue

CRESCE L'INTERESSE ANCHE FRA LE BIPOSTO

C2: COLLE

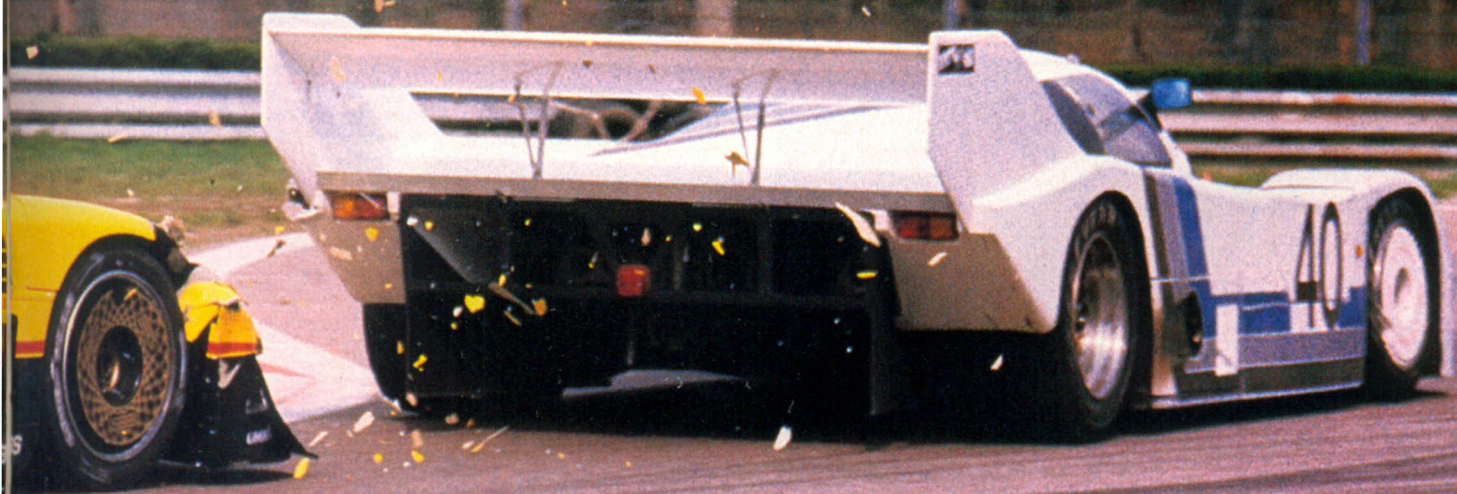
Le vetture della categoria minore un tempo servivano solo a completare gli schieramenti. Oggi, anche in prova, riescono talvolta a mettersi alle spalle le «cugine» più grosse a dimostrazione di una continua crescita tecnica

di Franco Nugnes

A dimostrazione che certe Gruppo C2 riescono a tenere il passo di qualche vettura della categoria maggiore, la Spice di Los e De Henning si è portata a stretto contatto con una Porsche 962 (FotoLazzari)

PIÙ PICCOLE

MITO!

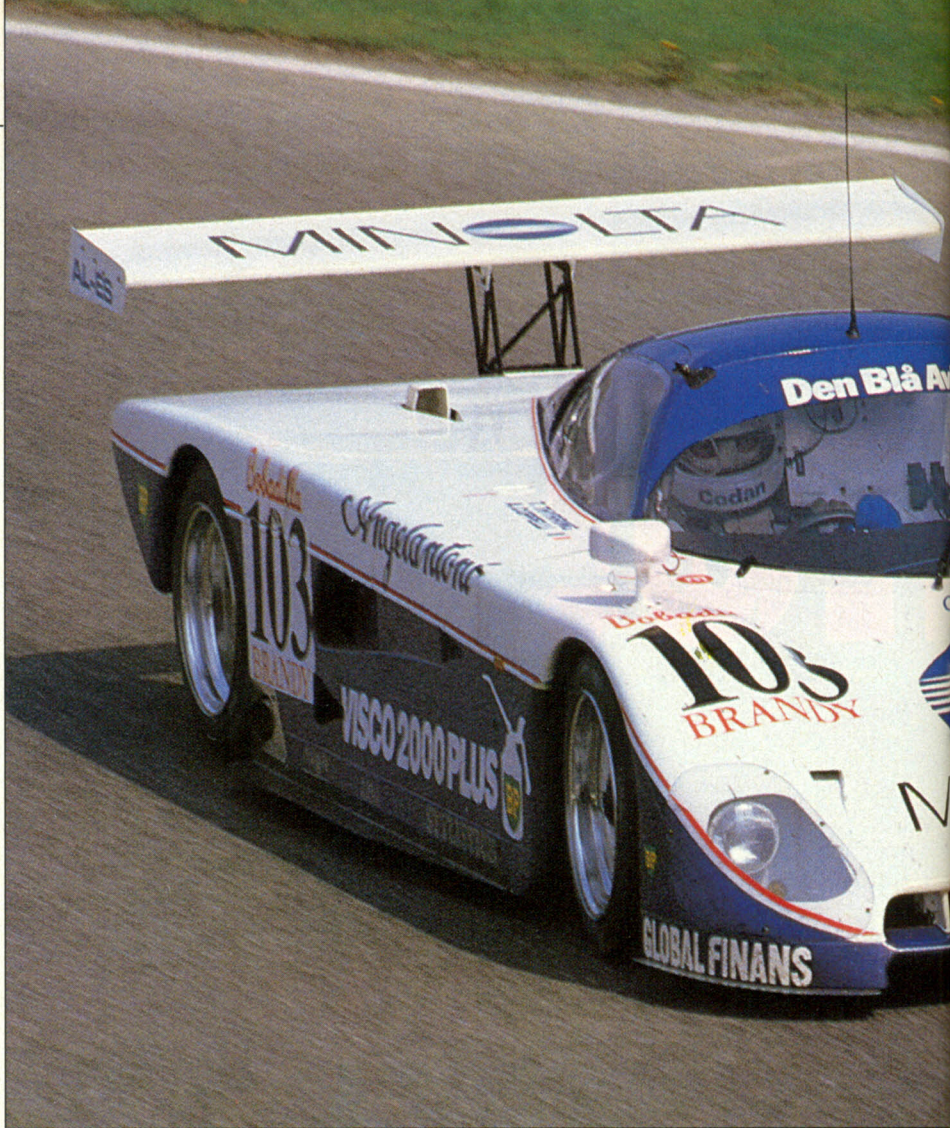


C2: COLPITO!

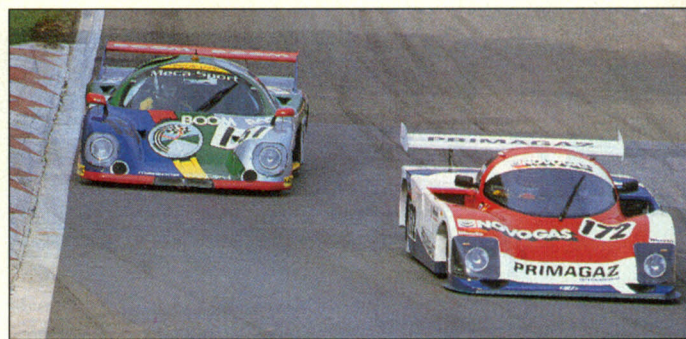
segue

capita spesso che la migliore delle C2 si metta alle spalle anche in prova qualche C1 più potente, a dimostrazione (al di là della qualità dei piloti) che il livello anche nel raggruppamento inferiore è molto cresciuto. La stagione scorsa la Spice è riuscita a piazzare la sua vettura di punta al quarto posto assoluto nella gara di Jerez dietro a una Jaguar e a due Porsche, conquistando poi il settimo posto assoluto nella classifica a squadre del mondiale. Ed è proprio il piazzamento che sta occupando quest'anno dopo tre appuntamenti finiti tutti in zona punti. Per incrementare le prestazioni della C2, la Fisa ha portato una importante correzione alla regola dei consumi: mentre la quantità di carburante a disposizione delle C1 è rimasta invariata, è stata aumentata del dieci per cento quella delle piccole (si riparla in maniera più estesa di questo argomento nelle prossime pagine). Vale la pena, allora, andare a scoprire chi sono i protagonisti di questo mini-Circus e quali sono le vetture protagoniste che si disputano la Coppa Fia, troppo spesso passata sotto silenzio.

SI STA vivendo il dominio incontrastato della Spice. La biposto inglese sta letteralmente dominando la categoria con la nuova Se 88, completamente rivoluzionata nella veste aerodinamica rispetto al modello precedente, che pure aveva con-



A sinistra, gruppo di C2 in bagarre: si riconoscono la Ald, la Spice del team Chamberlain e l'Argo di Schanche (FotoAlquati). Sopra, Coppelli-Thyrring, secondi a Monza con la Spice ufficiale (FotoStudio '83). Sotto, la vecchia Rondeau alle prese con una Ald



quistato il titolo di categoria l'anno scorso. Profilatissima (sono stati fatti molti studi in galleria del vento) la nuova Spice si avvale di un telaio in metallo dalla costruzione molto tradizionale, ma curato nei minimi dettagli. La finezza realizzativa evidenzia come il team sia ormai pronto a cimentarsi anche nella categoria superiore. In tre gare la Spice ha conquistato le tre pole position di categoria con tre equipaggi diversi, mentre il successo in corsa è sempre andato agli espertissimi Gordon Spice, titolare della squadra, e

Ray Bellm, suo abituale coequipier oltre che azionista del team. L'accoppiata forte del titolo '87 sta lasciando alla concorrenza solo le briciole. Sulla seconda vettura si dividono l'inglese Thyrring e il nostro Almo Coppelli che nel suo bottino vanta già due secondi posti. La maggioranza delle Spice monta il motore Ford Cosworth, mentre il modello che viene guidato da Adams-Duxbury utilizza il quattro cilindri Hart, che ha trovato una seconda giovinezza dopo i falliti tentativi di ben figurare in F. 1. La rivale più

accreditata delle Spice è l'Argo che, specie l'anno scorso, ha rivaleggiato spesso con il team che ha sede poco lontano da Silverstone. Ma la biposto di Schanche, apprezzatissimo pilota tedesco di autocross, e di Hoy, altro non è che il modello riveduto e corretto dell'anno passato. Dopo aver rinunciato al motore Zakspeed, più potente ma meno affidabile e più assetato del Cosworth che è stato montato, l'Argo non ha più trovato i

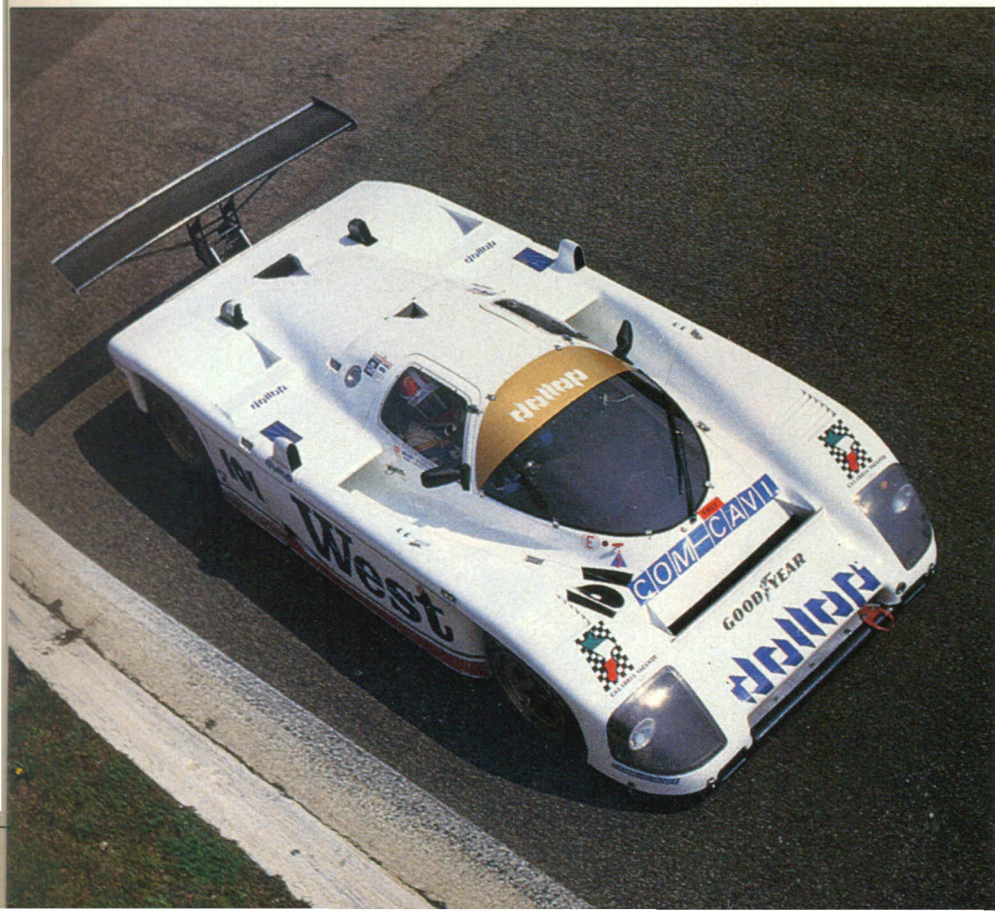
segue



LE REGOLE

LIMITI DI PESO E DI CONSUMO

A LIVELLO regolamentare non sono molte le differenze che caratterizzano una vettura di Gruppo C2 dalla sorella maggiore. Le principali diversità sono due. Vediamole: solo il peso minimo e la quantità di benzina disponibile in gara. Se il peso privilegia le piccole (il minimo richiesto è di 700 kg contro gli 850 kg indispensabili per le grosse C1), la disponibilità di carburante è tutto a favore delle biposto maggiori. Una Gruppo C1, infatti, per una gara di 1000 km può utilizzare 510 litri di benzina (che deve essere di tipo commerciale), mentre le piccole hanno sempre dovuto accontentarsi di soli 330 litri, maggiorati quest'anno del dieci per cento per volere della Fisa. In funzione di questi due parametri molto importanti i tecnici hanno intrapreso due strade completamente differenti nello studio e nello sviluppo dei due tipi di vetture. Le C2 per sfruttare al meglio la limitata quantità di carburante a disposizione hanno misure quanto mai contenute, per offrire il minimo ingombro all'avanzamento del veicolo. È chiaro che un confronto diretto fra gli Sport Prototipi grandi e piccoli è improponibile con questi presupposti. A livello meccanico, invece, le differenze non sono molte. Non esiste, per esempio, alcun vincolo di cilindrata, tanto poi bisogna fare i conti con i consumi. Molte squadre dispongono di propulsori che si trovano installati anche sulle C1, ma sono ovviamente limitati nella potenza perché altrimenti non solo non finirebbero le corse rimanendo all'asciutto, ma avrebbero problemi di torsione dei telai, come è accaduto al team Dollop. □



A lato, la Argo-Motori Moderni del team Dollop: il motore molto potente ha creato problemi al telaio (Photo4). Sopra, la Spice dei campioni, Spice-Bellm (FotoDppi). Sotto, la Gebhardt di Mundas (Studio '83).



C2: COLPITO!

segue

grandi acuti. Molto più tormentata l'avventura del team Dollop di Pierluigi Corbari e Antonio Ferrari che hanno cercato di sposare il telaio Jm 19 con il sei cilindri Motori Moderni portato a due litri. La fragilità del telaio non ha permesso alla squadra di far emergere i molti cavalli (circa 650) che il propulsore di Carlo Chiti ha in serbo.

LA TERZA forza del Gruppo C2 è costituita dalla Tiga, la piccola Casa costruttrice creata da due ex piloti di Formula 1 dell'inizio Anni Settanta: Tim Schenken e Howden Ganley. La Gc 288 è caratterizzata da un leggero allungamento del passo e da una linea aerodinamica molto filante caratterizzata dalle ruote posteriori completamente carenate. Finora le Tiga non hanno ottenuto particolari risultati: i modelli vecchi ormai sono troppo superati, mentre la biposto nuova è ancora afflitta da piccoli problemi di gioventù. Anche fra le Tiga la motorizzazione più diffusa è quella Ford Cosworth.



A lato, la nuova Tiga del team Kelmar su cui corrono Barberio, Gellini e Veninata. (FotoAmaduzzi). Sotto, la Olmas che a Monza ha fatto pochi giri con Taverna e Lavaggi. Si tratta di due squadre italiane (FotoLazzari)

I TEAM TRICOLORI SONO SEMPRE PIÙ NUMEROSI SI PARLA ITALIANO

SE NEL GRUPPO C1 si parla soprattutto tedesco (anche se poi a vincere sono i britannici della Jaguar!), nel raggruppamento inferiore la lingua più diffusa, oltre all'inglese, è proprio l'italiano. La partecipazione di piloti e team tricolori è in costante aumento nel Gruppo C2. Le maggiori attenzioni finora sono state pun-

tate sul team Dollop gestito da Pierluigi Corbari e Antonio Ferrari. Sulla Argo Jm19 è stato montato il sei cilindri Motori Moderni di Carlo Chiti, portato a due litri di cilindrata. L'abbinamento, purtroppo, si è rivelato un vero disastro: il telaio della biposto non è in grado di reggere i 650 cv del motore turbo italiano, provocando grossi problemi di guidabilità ai piloti, lo svizzero Jean Pierre Frey e Nicola Marozzo. Non a caso la squadra sta voltando l'interesse verso il Gruppo C1: subito dopo la 1000 Km di Monza ha rilevato da Mussato una Lancia Lc2 con cui proseguirà il campionato. Così i migliori risultati li ha ottenuti finora Almo Coppelli che divide con l'inglese Thyrring la seconda Spice ufficiale. «Sono rimasto sorpreso dal grande livello raggiunto dal team — ha detto Coppelli, secondo sia al Jarama che a Monza — ormai sarebbe in grado di fare il passo nella categoria maggiore per ottenere anche delle soddisfazioni nella graduatoria assoluta». Coppelli ha fatto quest'anno il suo rientro alle gare, conquistando subito risultati che forse nemmeno lui si aspettava. Il titolo dei grandi fedelissimi alla categoria spetta con pieno diritto al team Kelmar Racing che fa correre due Tiga: alla vecchia Gc85 a motore Cosworth di Randaccio-Veninata si è aggiunta quella nuovissima di Barberio-Gellini. Questi autentici gentlemen-driver sono fra i più assidui partecipanti alle corse Sport Prototipi degli ultimi anni. È freschissima, invece, la partecipazione della Olmas, la nuova biposto che ha fatto la sua prima apparizione in pista alla 1000 Km di Monza. Non è stato un debutto fortunato per Gigi Taverna e Giovanni Lavaggi afflitti in prova da una serie di problemi che non gli hanno permesso di arrivare alla qualificazione. La vettura in fibra di carbonio realizzata da Bellasi avrà comunque modo di rifarsi già a Silverstone. Alla gara inglese dovrebbe fare la sua prima apparizione l'attesa Gkw-Porsche di Gabriele Gottifredi. Si tratta di una C2 interessantissima che rinvia il suo debutto da circa un anno. Speriamo che sia la volta buona. Gottifredi dovrebbe fare coppia con lo svizzero Haldi.



Solo gli inglesi Taylor-Harvey sulla Gc 287 hanno preferito installare il Porsche turbo 2,8 litri. La vivacità costruttiva non si ferma solo a queste tre forze: in pista ci sono anche le Ald, le biposto realizzate da Louis Descartes. La prima vettura è schierata dallo stesso costruttore, mentre la seconda è gestita dal team francese Primagaz che fa correre anche la Cougar-Porsche in C1. Entrambe le vetture dispongono del motore sei cilindri Bmw della M1. Sempre con il motore bavarese c'è anche la Gebhardt dell'Ada Engineering, mentre è stata rispolverata proprio dal museo la Rondeau che nell'80 vinse la 24 Ore di Le Mans: a utilizzarla sono i francesi Lombardi e Vaglio che non hanno apportato sostanziali novità alla biposto di otto anni fa. Si presentano in pista con la mentalità dei gentlemen senza alcuna ambizione di tenere il passo delle imprevedibili Spice. □

LE CLASSIFICHE

SPICE IN TESTA

TEAM	Vettura	Punti
1. Spice Engineering	Spice	100
2. Chamberlain	Spice	63
3. Gp Motorsport	Spice	30
4. Lucky Strike	Argo	23
5. Kelmar	Tiga	20
6. Ivey Racing	Tiga	16

PILOTI	Punti
1. Spice	100
Bellm	100
3. Ricci	63
Ballot Lena	63
5. Coppelli	30
Thyrring	30
Los	30
Henning	30
9. Hoy	23
10. Schanche	20

OLTRE SESSANTA LE ADESIONI

ALLA 24 ORE DI LE MANS CINQUE JAGUAR

GLI ORGANIZZATORI della 24 Ore di Le Mans hanno comunicato l'elenco provvisorio degli iscritti che prenderanno parte alle prove di qualificazione della gara, in programma nelle giornate dell'11 e del 12 giugno. Come si vede si tratta di un plateau di rara qualità che raggruppa quanto di meglio si possa trovare al giorno d'oggi nell'ambiente del mondiale sport. Oltre alle solite numerosissime Porsche 962C dei migliori team privati ci saranno le tre vetture ufficiali, una delle quali verrà condotta dal trio composto da Mario, Michael e John Andretti. Per i primi due si tratta di un ritorno in una gara alla quale hanno preso parte nell'ormai lontano 1983. Cinque saranno le Jaguar ufficiali: oltre agli equipaggi che di solito compongono il team Twr vi saranno due vetture in più, affidate a due stelle della Formula Indy, Danny Sullivan e Kevin Cogan e all'ex pilota di Formula 3 Davy Jones. Un'altra sarà schierata per lo spagnolo Fermin Velez e John Watson. Sono ancora da decidere gli equipaggi delle Sauber-Mercedes mentre numerosa come al solito sarà la presenza delle squadre giapponesi, con la partecipazione delle Nissan, Toyota e Mazda ufficiali. □



Sopra, la Jaguar Xjr del team Twr: Walkinshaw per la 24 Ore di Le Mans unirà le squadre Imsa e Sport Prototipi (FotoOrsi)

GLI ISCRITTI

GRUPPO C1

1	Brundle-Nielsen	Jaguar Xjr9	Silk Cut Jaguar
2	Lammers-Dumfries	Jaguar Xjr9	Silk Cut Jaguar
3	Boesel-Wallace-Pescarolo	Jaguar Xjr9	Silk Cut Jaguar
4	Schaefer-Reuter	Porsche 962C	Brun Motorsport
5	Pareja-X	Porsche 962C	Brun Motorsport
7	Theys-X	Porsche 962C	Joest Racing
8	Jelinski-Dickens-Winter	Porsche 962C	Joest Racing
10	Nissen-Grohs	Porsche 962C	Kremer Racing
11	Weidler-Takahashi	Porsche 962C	Kremer Racing
13	M. Fertè-Courage	Cougar C19	Primagaz
14	X-X	Porsche 962C	Lloyd Racing
15	X-X	Porsche 962C	Lloyd Racing
17	Stuck-Bell-Ludwig	Porsche 962C	Porsche Ag
18	Wollek-Van der Merwe-Schuppan	Porsche 962C	Porsche Ag
19	M. Andretti-Mi. Andretti-J. Andretti	Porsche 962C	Porsche Ag
20	Davey-Musetti	Tiga Gc88	Davey Racing
21	Sullivan-Jones-Cogan	Jaguar Xjr9	Silk Cut Jaguar
22	Watson-Velez	Jaguar Xjr9	Silk Cut Jaguar
23	Hoshino-Wada-Suzuki	Nissan R88C	Nissan Motorsport
32	X-X	Nissan R88C	Nissan Motorsport
33	Jarier-Redman-Elgh	Porsche 962C	Takefuji Schuppar
35	Lechner-Franzmaier	Porsche 962C	Leckner R. School
36	Barilla-Needell-Ogawa	Toyota Tom's 88C	Tom's Motorsport
37	Lees-Sekiya-Hoshino	Toyota Tom's 88C	Tom's Motorsport
40	Dalamin-Calderari	Porsche 962C	Salamin Racing
42	Santal-Fabre-Del Bello	Sauber C8-Mercedes	Del Bello Racing
51	Raulet-Haldi	Wm P88-Peugeot	Secateva
52	Pignard-X	Wm P88-Peugeot	Secateva
61	Baldi-Weaver	Sauber C9-Mercedes	Sauber Mercedes
62	Mass-Rahal-X	Sauber C9-Mercedes	Sauber Mercedes
72	Lässig-Yver	Porsche 962C	Primagaz
73	Raphanel-Ravaglia	Cougar C20	Primagaz
74	Regout-Leclerf	Cougar C12-Cosworth	Courage Comp.
85	X-X	March 88S-Nissan	Le Mans Co.Ltd
86	Olofsson-A. Fertè	March 88S-Nissan	Le Mans Co.Ltd

IMSA GTP

201	Katayama-Kennedy	Mazda 767	Mazdaspeed
202	Yorino-Dieudonné	Mazda 767	Mazdaspeed
203	Terada-X	Mazda 757	Mazdaspeed

IMS GTP

204	Delano-Petery	Lincoln-Mercury	Road Circuit Tec.
-----	---------------	-----------------	-------------------

IMSA GTP/L

205	X-X	Fabcar-Porsche	Fabcar
206	X-X	Fabcar-Porsche	Fabcar

GRUPPO C2

101	Frey-Marozzo	Argo Jm19	Dollop
102	Coppelli-Thyrring	Spice Se88C-Cosworth	Spice Engineering
106	Barberio-X	Tiga Gc288-Cosworth	Kelmar Racing
107	Ricci-Ballot Lena	Spice Se88-Cosworth	Chamberlain Eng.
111	Spice-Bellm	Spice Se88-Cosworth	Spice Engineering
115	Harrower-Wood-Clements	Ada-Cosworth	Ada Engineering
117	Schanche-Hon-Smith	Argo Jm19-Cosworth	Luchy Strike
121	Los-De Henning	Spice Se86-Cosworth	Cosmik Gp Motors.
123	Taylor-Harvey	Tiga Gc287-Porsche	Ivey Racing
127	Adams-Duxbury	Spice Se86-Hart	Chamberlain Eng.
131	Grand-Terrien-Guenoun	Spice Fiero-Cosworth	Graff Racing
134	Borgudd-X	Tiga Gc86-Cosworth	American Alloy
140	Dain-Sheldon	Tiga Gc87-Cosworth	Dune Motorsport
151	Lombardi-Vaglio	Rondeau M287-Cosworth	Lombardi Team
171	Yoneyama-Fukuyama	Jiro Jjk86-Cosworth	Jiro Motoracing
177	Descartes-Heuclin-Lacaud	Ald-Bmw	Louis Descartes
181	Taverna-Lavaggi-Berselli	Olmaz Glt-Cosworth	Taverna
191	Piper-Birrane-Iacobelli	Argo Jm19-Cosworth	Pc Automotive
198	Allison-X	Tiga Gc86-Cosworth	Baker Racing



LA FORMULA 3 NON DIVERTE PIÙ NEMMENO GLI APPASSIONATI

IL SIPARIO si chiude. Lo spettacolo è finito, ma il pubblico non applaude. La commedia messa in scena sul palcoscenico di Misano non è piaciuta. Un attimo di imbarazzo, il silenzio è glaciale, poi la gente comincia a sfollare disordinatamente. Nessuna contestazione, né fischi: hanno prevalso gli sbadigli. Il terzo atto del campionato italiano di Formula 3 si è rivelato un autentico fiasco per gli spettatori che hanno speso il pomeriggio assoluto di sabato davanti al televisore. Al di là dell'incidente in partenza che ha fatto temere il peggio

segue

SPETTACCO

Piloti «ragionieri», telai sovradimensionati alle potenze dei motori sono solo alcuni dei motivi che hanno tolto il pepe alle gare. Vediamo perché e cosa si può cambiare

di Franco Nugnes

*Martini al comando precede un
trenino di avversari poco
distanziati fra di loro, ma
incapaci di prendersi: dove è
finito lo spettacolo a Misano?
(FotoOliver)*



LO ADDIO

SPETTACOLO ADDIO

segue

per un operatore televisivo che era a bordo pista, non si sono visti i sorpassi che una categoria vissuta da piloti giovanissimi dovrebbe garantire. È crisi, allora? Ma niente affatto, mai come oggi la Formula 3 ha vissuto un momento più florido. Dal punto di vista tecnico l'ascesa della categoria è addirittura vertiginosa (i record in prova vengono frantumati con facilità), così come è in crescita l'organizzazione e la professionalità dei team. Non si può parlare, quindi, di involuzione, anche se lo spettacolo è l'unica cosa che continua a latitare in pista. È facile, perciò, domandarsi come mai con tutti gli ingredienti a disposizione i piloti, i campioni della F.1 del domani, non sappiano regalare agli appassionati delle gare vibranti, combattute. Sul banco degli accusati finiscono allora i conduttori. I giovani imberbi sono forse dei «ragionieri» diplomati a pieni voti, da non azzardare in nessuna occasione la staccatona da o la va o la spacca. Ma basta sentire il loro parere per ricredersi: i piloti rifiutano l'etichetta, evidenziando però che difficilmente riescono a prendere chi parte davanti, perché il piazzamento ottenuto in griglia chiarisce il reale valore del connubio vettura-pilota. Si formano dunque dei trenini velocissimi, dove è quasi impossibile che si cambi l'ordine dei vagoncini, anche se questi sono distanziati l'uno dall'altro di pochissimi decimi. Le cause, allora sono altre. Non bisogna essere dei tecnici per rendersi conto che i telai sono nettamente sovradimensionati alla potenza dei motori che spingono al più 172 cv. Le monoposto, quindi, diventano sostanzialmente facili da guidare e con la pratica, tutti o quasi, riescono a raggiungere livelli prestazionali molto elevati. Occorre che chi si occupa della regia dello spettacolo, vale a dire la Csai, intervenga per rivedere le regole del gioco. Sono possibili molti interventi, senza per questo snaturare la categoria o incrementare i costi che sono già di per sé pazzeschi. Il più invocato è sicuramente l'apertura della strozzatura che c'è all'alimentazione: con l'allargamento del cassoncino si potrebbe arrivare tranquillamente a toccare potenze intorno ai 200 cv senza pregiudicare l'ormai proverbiale affidabilità. Con una trentina di cavalli in più le monoposto diverrebbero più nervose da guidare e quindi sarebbero più selettive di quanto non siano adesso. Qualcun altro ha proposto, invece, la riduzione delle appendici alari: con iposostentatori più piccoli verrebbe meno l'attuale stabilità che permette a tutti di viaggiare lungo un'unica traiettoria. Le vetture perderebbero molto grip e diventerebbero più ostiche in curva (pur

andando più veloci nel dritto). Altra strada da percorrere, ma è quella sicuramente meno consigliata perché le gomme Michelin vanno bene così come sono, è la riduzione della sezione delle coperture. Con una minore impronta al suolo anche con le attuali potenze si avrebbero vetture da guidare come sulle uova, dove solo un buon pilota potrebbe emergere. Una idea vale l'altra: l'importante è discuterne in maniera serena, senza attaccarsi troppo al proprio orticello, perché se le gare dovessero essere ancora televisivamente noiose si potrebbe correre il rischio di perdere l'attuale audience e in seconda battuta gli sponsor che adesso hanno permesso la grande crescita della categoria. Non si deve essere pessimisti, però è giusto guardare più in là del proprio naso per evitare future brutte sorprese, bruciando quanto di buono invece è stato fatto e si sta facendo. Il problema, a quanto pare, non è solo italiano: anche altre nazioni hanno chiesto alla Fisa di rivedere alcuni parametri per ridare un po' di sale a una categoria che tecnicamente è già perfetta. Ma senza spettacolo... □



In alto, Martini leader del tricolore di F.3 (FotoOliver). Sopra, Tacchino con la Reynard a motore Vw-Spiess (FotoOliver). Sotto, Apicella con la Reynard di Seresina: il bolognese è deluso per la mancanza di risultati (FotoStudio '83). A lato, Naspetti secondo in campionato (Photo4). Nell'altra pagina in alto, Carabelli con la seconda Reynard della Pre.Ma (Photo4)



I PARERI/GLI ADDETTI AI LAVORI CONCORDANO

BISOGNA APRIRE LA STROZZATURA



IL SORPASSO in Formula 3 è un lusso che si possono concedere solo in pochi. Se un tempo era il sale che condivideva gare combattute e appassionate, oggi è una chimera sempre meno raggiungibile. Lo spettacolo, quindi, è venuto meno, facendo diventare noiose gare che solitamente hanno offerto grosse emozioni. Nel mini-Circus non nascondono la testa sotto la sabbia. Se ne sono resi conto e avanzano proposte per migliorare la situazione. Ecco alcuni interventi autorevoli sul da farsi.

MAURO MARTINI, pilota in testa al campionato con due successi: «Il problema si protrae da almeno un paio di anni. Penso che sia dovuto al fatto che si provi ancora troppo, mentre in Gran Bretagna qualifiche e gare si liquidano in un solo giorno. Qui da noi, invece, ci sono due turni di prove libere al venerdì, due di qualificazione al sabato, il warm up e la gara alla domenica. Sicuramente troppo! Così si arriva alla partenza al limite delle proprie possibilità, senza alcun margine di miglioramento: la posizione in griglia, perciò, rappresenta l'effettivo valore di vettura e pilota. È difficile sconvolgere i ruoli acquisiti a meno di rotture o incidenti. Però non esageriamo: a Misano lo spettacolo non si è mai visto, aspettiamo Monza dove il gioco delle scie consentirà frequenti cambi di posizioni». **Non è che voi piloti siate un po' troppo ragionieri?** «L'imperativo è non commettere errori inutili, per cui si sacrificano i tentativi di sorpasso a favore di piazzamenti sicuri. Non c'è spazio per il pilota irruento, perché è cambiata la mentalità, forse oggi più professionale. Non dimentichiamoci, infine, che il giovane pilota moderno è super-responsabilizzato: deve rendere conto al team, agli sponsor e a chi lo segue. C'è un condizionamento che alla fine pesa sul rendimento. Finora io non ho adottato la tattica del ragioniere, ho puntato al massi-

segue



BISOGNA APRIRE LA STROZZATURA

segue

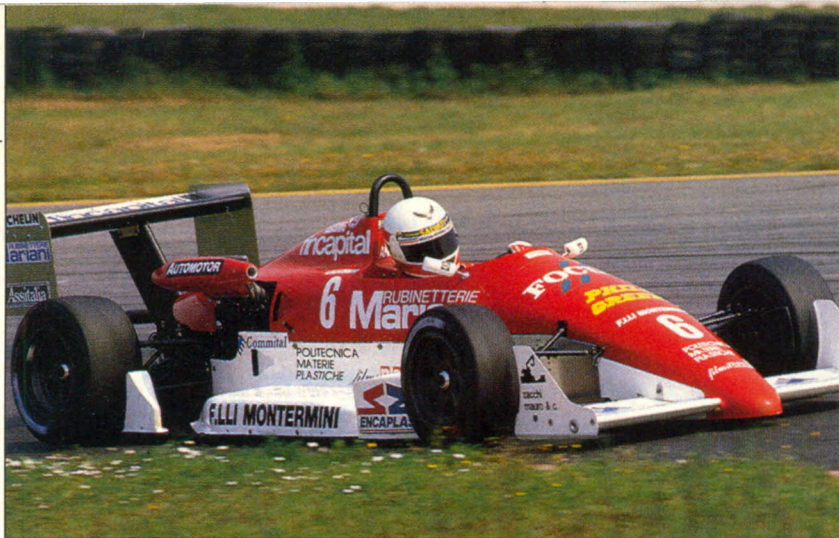
mo risultato sempre, ma mi rendo conto che per arrivare ad acciuffare il campionato dovrò rivedere la mia posizione». **Cosa cambieresti allora?** «Ridurrei i turni di prove e aumenterei il numero delle gare (arrivando a 15) senza così incrementare il chilometraggio finale. Eppoi interverrei sulla strozzatura: con 200 cv la musica sono sicuro che cambierebbe, eccome. Oggi c'è una assuefazione alla potenza che è troppo limitata in funzione dei telai di oggi».

GIORGIO PICCOLO, team manager della Pre.Racing.

«Quella di Misano credo sia stata una situazione contingente: quasi tutti i piloti hanno avuto problemi di assetto in gara per il cambio delle condizioni atmosferiche con un notevole rialzo della temperatura» **Tutto vero, però le condizioni erano identiche per tutti:** «In effetti i piloti si sono comportati un po' da ragionieri, evitando di prendere rischi inutili. Per quanto riguarda Giovannardi forse è anche colpa nostra: dopo l'errore commesso a Mugello lo abbiamo martellato perché non esagerasse anche a Misano. Forse abbiamo esagerato e così Fabrizio non ha lottato per rendere più dura la vita a Naspetti che gli ha soffiato il secondo posto». **Cosa proporresti per vivacizzare l'ambiente?** «Le possibilità sono due: aprire il cassoncino di aspirazione per portare la potenza a 200 cv, e nel contempo ridurre le dimensioni delle ali. In questo modo le monoposto diventerebbero più difficili da guidare e ci sarebbe una certa selezione naturale che oggi non esiste».

EMANUELE NASPETTI, pilota secondo nel tricolore con la Dallara 388 del team Forti: «Vissuta nell'abitacolo la gara mi è sembrata molto tirata, mentre rivista in tv è stata in effetti noiosa. Tutti disponiamo ormai di ottime vetture, separate l'una dall'altra di pochi centesimi. Bisognerebbe tornare alle gomme con tele incrociate per ridare spettacolo: con quelle coperture il pilota ci può mettere del suo che non può dare con i radiali. Non accetto, invece, l'etichetta del ragioniere: ho dimostrato con due secondi posti di essere ormai maturo per stare davanti e

segue



A lato, Andrea Montermini uno dei giovani debuttanti alle prese con la deludente Ralt. Il promettente pilota modenese non è nemmeno stato fortunato: in tre gare disputate non ha mai finito perché è sempre stato buttato fuori pista da un avversario (FotoStudio '83). A fianco, Gianni Morbidelli con una delle tre Dallara del team Forti: a Misano ha conquistato i primi punti della stagione '88 con un quinto posto (Photo4)

I RECORD

UN SALTO DI QUALITÀ

MANCHERANNO i sorpassi, ma in Formula 3 mai come quest'anno si è vista una crescita delle prestazioni così evidente. I record sul giro in prova vengono infranti con facilità non solo dai piloti di prima fila che scendono di oltre un secondo, ma da quasi tutti i componenti dello schieramento che non devono ricorrere alla gara di ripescaggio. Certo ci si può trovare di fronte una nidia di giovani piloti molto preparati e, comunque, più esperti, però il fenomeno è di una portata tale da prescindere dai conduttori. È interessante, infatti, verificare come sotto i vecchi limiti arrivino con facilità tanto le celebrate Dallara che le Reynard, per non dire delle deludenti Ralt. I telai hanno subito un importante aggiornamento per cui sicuramente con la loro maggiore rigidità, hanno contribuito a limare qualche decimo dai tempi dell'87. Anche sui motori Alfa Romeo e Volkswagen sono stati fatti lavori sostanziali di sviluppo che non hanno certo portato a

lievitazioni importanti di potenze, ma hanno contribuito a ottimizzare il rendimento dei propulsori in ogni situazione. Queste migliorie avranno contribuito ulteriormente al guadagno di qualche decimo. Ma il resto da dove arriva? La domanda se la stanno ponendo anche nel paddock. Finora non sono state trovate risposte pienamente soddisfacenti. In un'analisi accurata verrebbe da chiedersi se a cambiare non siano state anche le gomme Michelin, magari con l'adozione di una miscela leggermente più performante. Il sospetto è diffuso in molti team, ma non esistono conferme, ma anzi solo decise smentite. Monza, della Michelin, a tal proposito è categorico: «Non c'è stato alcun cambiamento nella gomma. In Italia vige il regime di monogomma, per cui non sarebbe corretto apportare delle variazioni senza avvisare tutti. Lo escludo nella maniera più assoluta. I miglioramenti ci sono perché i costruttori hanno realizzato vetture che sanno sfruttare meglio le caratteristiche delle coperture». Più chiaro di così... □

BISOGNA APRIRE LA STROZZATURA

segue

voglio giocarmi ogni possibilità: correrò sempre per ottenere il massimo, solo così si può aspirare al titolo quest'anno anche se i condizionamenti non mancano e la paura di sbagliare è sempre presente».

GIANNI PEDRAZZANI, titolare della Novamotor che prepara gli Alfa Romeo Twin-Spark: «Alla Fisa non ne vogliono sentire parlare di allargare la strozzatura. Eppoi sono convinto che la sostanza non cambierebbe». **Ma i motori reggerebbero la crescita di potenza?** «Non ci sono dubbi, fino a 250 cv non ci sono problemi, i guai verrebbero dai cambi che sono già ora al limite. L'attuale situazione comunque non è facilmente cambiabile: dovremmo fare una riunione fra tutti gli addetti ai lavori per vedere cosa converrebbe fare per restituire lo spettacolo alla F.3. Per me si tratta di situazioni transitorie: una gara non può fare testo». □



LA CURIOSITÀ

PADRI PADRONI

SE SI CHIEDE a un pilota di formula 3 perché ha adottato la tattica del pilota «ragioniere» la risposta è quasi univoca: **«Affronto le corse con una mentalità professionista, dove bisogna evitare errori che potrebbero pregiudicare il prosieguo della carriera»**. Tutto vero. In effetti il giovane conduttore di F.3 a dispetto dei colleghi che lo hanno preceduto, non si può concedere troppe «distrazioni» in pista, perché dall'esterno non mancano i condizionamenti. Il team e gli sponsor si aspettano subito dei risultati e molto difficilmente sono disposti ad aspettare. Ma c'è anche una presenza che è ancora più «forte»: si tratta dei padri che seguono con attenzione quasi spasmodica la crescita agonistica dei figli. Sono spesso dei padri-patroni che arrivano dal kart dove hanno allevato il loro pupillo in attesa del grande passaggio al mondo delle monoposto. Con il cronometro costantemente in mano, piazzati nei punti nevralgici del circuito a rilevare chissà quali intertempi, questi papà sono i veri condizionatori dei figli che crescono ovattati, al di fuori di ogni problema purché in pista diano tutto. E la delusione di un risultato buttato via sarebbe sicuramente più cocente di una posizione non raggiunta, perché il nostro uomo dovrebbe vestirsi del ruolo del Pr per spiegare agli sponsor i motivi della defaillance. Senza contare, poi, quando questi papà vogliono occuparsi anche di questioni tecniche, mettendo il naso nella messa a punto o nelle modifiche da apportare alla monoposto... □

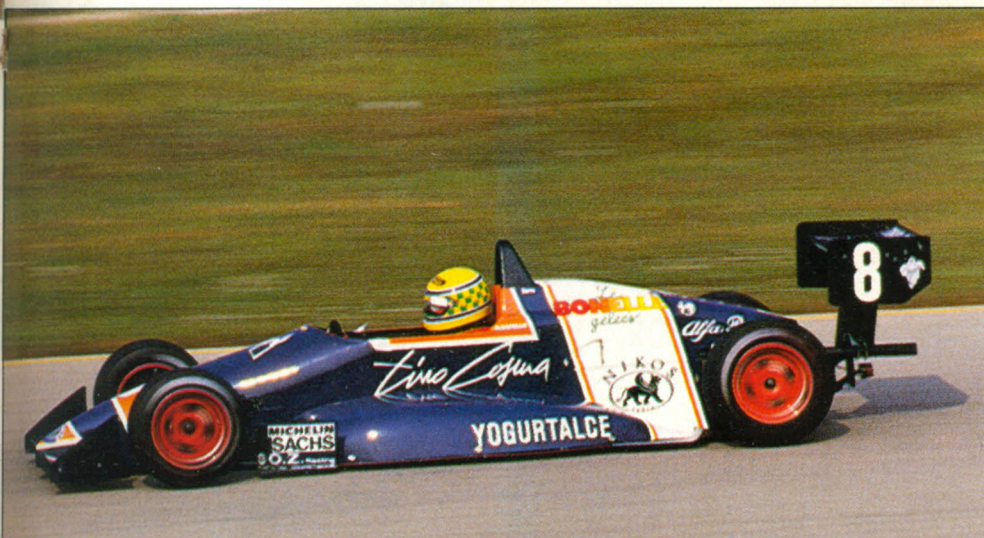
TECNICA/ANCORA IMPRENDIBILE LA DALLARA CRESCE LA REYNARD DELUDE LA RALT

DAL PUNTO di vista tecnico il tricolore di Formula 3 continua a essere marchiato Dallara. Il predominio dell'anno passato si è ulteriormente ampliato quest'anno con l'arrivo in pista della nuova 388, una monoposto quasi perfetta già al debutto che bene si adatta a qualsiasi circuito con poche modifiche di dettaglio. La Dallara, infatti, è nata per rispondere alle esigenze della monogomma Michelin e riesce a sfruttarne al meglio tutte le caratteristiche. Non a caso l'utilizzazione della copertura con il nuovo telaio varanese è aumentata: mentre i tempi si ottenevano nei primissimi giri della sessione, ora si riescono a spiccare i migliori rilievi anche più tardi. Con la Dallara 388, una vettura molto profilata dal punto di vista aerodinamico, è possibile viaggiare con maggiori carichi, grazie ad assetti più rigidi e

con ali dalle dimensioni ridotte rispetto al passato, alla ricerca della massima scorrevolezza possibile. Le Reynard, tradizionali rivali delle monoposto italiane, a Misano, specialmente in prova, hanno dimostrato di poter stare in scia alle Dallara dopo aver subito lo strapotere delle 388 nelle prime due gare. In prima fila Giovanardi ha testimoniato come stia procedendo al meglio il lavoro di sviluppo. In effetti il costruttore britannico quest'anno ha fatto tutto il possibile per accontentare i clienti del mercato europeo, piuttosto che quelli del campionato Lucas inglese. Per la prima volta, infatti Reynard ha impostato il progetto della nuova monoposto tenendo conto delle gomme radiali in uso in quasi tutti i campionati continentali, vale a dire le Michelin S302, riservando la versione modificata alle vetture inglesi che gareggiano invece con le tradizionali coperture Avon a tele incrociate. Finora è sempre successo l'esatto contrario, andando a scapito della immediata competitività dei team clienti al di fuori dell'area inglese.

LA GRANDE delusione di questo scorcio di stagione è sicuramente la Ralt: la vettura di Ron Tauranac che si è piazzata meglio in griglia a Misano è stata quella di Montermini, relegato in nona fila a oltre un secondo dal pole-man Martini. Si tratta di un margine troppo elevato per non nascondere gravi manchevolezze. Evidentemente non è ancora stata imboccata la strada giusta nello sviluppo se, come pare, sono in molti a essere tornati a usare sulle vetture '88 le regolazioni dell'anno scorso. Anche se la rigidità del telaio è migliorata grazie alla pannellatura dell'abitacolo con un pannello in fibra di carbonio che funge anche da carrozzeria, non sono stati risolti i problemi di assetto. Oltre al cronico sottosterzo in uscita dalle curve, la Ralt Rt 32 denuncia una mancanza di scorrevolezza molto evidente. È chiaro che c'è molto da lavorare sodo sui cinematismi delle sospensioni per migliorare una situazione che non è certo facile. Dal punto di vista aerodinamico sono già stati apportati dei miglioramenti con l'uso di baffi anteriori meno larghi che deviavano il flusso sopra le pance, evitando che l'aria andasse nei radiatori posti nelle pance... □

In alto, Giovanardi ha ottenuto due terzi posti con la nuova Reynard (Foto4). A destra Gimax jr spera nel primo successo che tarda ad arrivare. Sotto, Capello con la Dallara di Ravarotto è uno dei piloti da tenere d'occhio (FotoStudio '83). Nell'altra pagina, Schiattarella uno dei giovani più promettenti (FotoOliver)



Il francese Claude Curien, con il suo prototipo Volkswagen Porsche, ha vinto la gara spagnola di Sils e, dopo quattro prove dell'europeo, è secondo in classifica generale (fotoBiondo)



TERR



DOPO ANNI DI SEMINA FINALMENTE SI RACCOLGONO I FRUTTI

A FERTILE

Il campionato continentale è diventato molto ricco con l'arrivo delle vetture Gruppo B sfrattate dai rally come le Delta S4 presenti in massa

di Giuseppe Invernizzi

DISPUTATA la quarta prova, il Campionato Europeo Autocross parla italiano: quattro vittorie nella seconda divisione, e addirittura un podio tutto italiano a Schluetchtern; una vittoria ed un terzo posto fra i prototipi. Già in Spagna, Romagna a Sils e Stecca a Palma di Majorca avevano fatto gustare al pubblico spagnolo il ritorno delle berline Lancia Delta S4, prematuramente pensionate dai rally: due vittorie senza avversari, grazie alla sorte che ha eliminato dalla prima finale Stecca, e che non ha consentito a Romagna di essere

segue

TERRA FERTILE

segue

presente a Palma. A Schluechtern, invece, in finale c'erano entrambi e ha prevalso Romagna che ha bissato il successo a Brema. La situazione del Campionato delle Sport si può descrivere con le parole di Schoenacher, il campione tedesco che ha fatto soffrire Rosella fino alla fine della scorsa annata e che questa stagione guida un'Audi Quattro eccezionalmente veloce ed affidabile: «Il mio problema è uno solo: si chiama Lancia!». E con la superiorità delle vetture torinesi pare essersi risolto ogni dubbio sull'esito delle gare, a meno che la lotta fra piloti italiani, veneti entrambi, rivali da sempre, non regali al pilota Audi i piazzamenti necessari per far sua la classifica finale. Da Padova in poi si misurerà, probabilmente, nell'Europeo anche la Delta S4 di Cesari, vincitore a Maggiore della prima prova valida per il Campionato Italiano, proprio davanti alle vetture gemelle dei due «galletti» dominatori della serie continentale; ciò potrebbe rivelarsi decisivo per tutti, giacché relegando fuori dal podio gli avversari, la matematica consentirebbe anche una «spartizione» a tre dei successi parziali, senza rischi per «far tricolore» il titolo europeo. In questa logica, la gara di Schluechtern è stata perfetta: tre Lancia ai primi tre posti, grazie alla eccezionale prova di Rossetti, che ha inserito la sua Delta 4Wd fra le due S4; è stata la disfatta dell'Audi, che con Heinz e la sua Sport Quattro aveva fatto tremare tutti. Ma la fortuna ha aiutato gli azzurri, quando (a trenta metri dal traguardo!) il tedesco dominatore della semifinale si è trovato Muller agganciato ad un doppiato, che gli ostruiva completamente la traiettoria: gran botto e... silenzio glaciale fra il pubblico. A Brema, invece, il terzo successo di Romagna ha proiettato il vicentino verso il trono che fu di Rosella.

FRA I PROTOTIPI, invece, il Campionato Europeo non è mai stato così incerto con una grossa, anche se attesa, novità: i ceki sono in grave crisi tecnica (anche se hanno vinto l'ultima gara disputata). Ciò fa sì che possano vincere anche outsiders come Curien, primo a Sils, veterani come Susan, a Palma, o — infine — funamboli quali Harkvoort. Ma il fatto saliente è la assoluta discontinuità dei risultati di tutti, che rende indecifrabile la situazione: in quattro gare nessun pilota è salito due volte sul gradino più alto del podio, cosa mai successa da quando si corre con un titolo Fia in palio. I ceki, poi, non hanno mai collezionato tante rotture, a dimostrazione di aver raggiunto il tetto velocistico, con gravi



Sopra, il tedesco Schoenacher, con l'Audi 90 Quattro, che è l'avversario più pericoloso per i nostri piloti con le vetture Sport. Sotto, la Lancia Delta S4 di Stecca ferma ai «box». Havel (al centro) ha riportato in alto la bandiera cecoslovacca vincendo la gara di Brema. In basso, Rossetti che si difende bene nell'europeo con la sua Lancia Delta 4Wd (fotoBiondo)



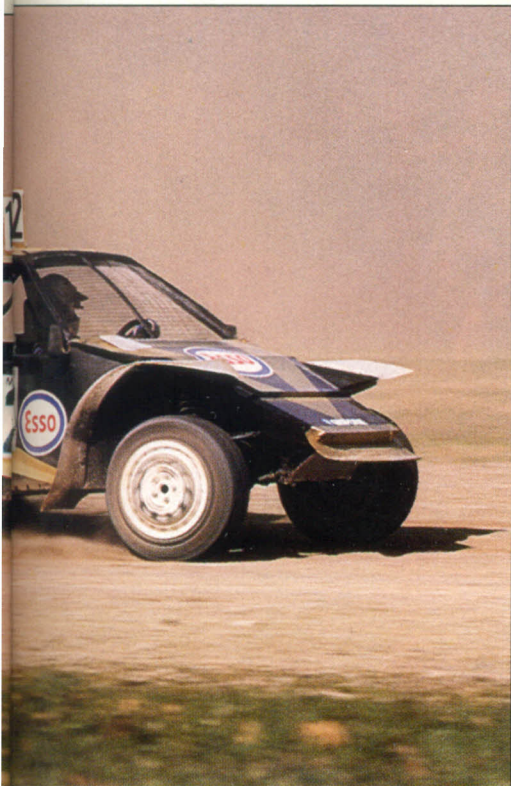
LE CLASSIFICHE EUROPEE

DOMINA ROMAGNA

Ecco la situazione del campionato continentale dopo quattro prove. Tra le vetture Sport massiccia la presenza di piloti italiani. Le gare del campionato prototipi finora disputate hanno tutte avuto un vincitore diverso.

VETTURE SPORT	SILS (SP)	PALMA (SP)	SCHLUECHTERN (D)	BREMA (D)	TOTALE
	13/3	20/3	17/4	24/4	
Romagna (Delta S4)	20	—	20	20	60
Schoenacher (90 Quattro)	15	12	6	12	45
Stecca (Delta S4)	—	20	12	—	32
Kacirek (Skoda)	10	—	—	15	25
Schmidt (Porsche 911)	1	15	4	—	20
Feixas (Porsche 911)	8	10	—	—	18
Rossetti (Delta 4Wd)	2	—	15	—	17

PROTOTIPI	SILS (SP)	PALMA (SP)	SCHLUECHTERN (D)	BREMA (D)	TOTALE
	13/3	20/3	17/4	24/4	
Havel (Porsche)	—	15	2	20	37
Curien (Vw Porsche)	20	1	8	1	30
Susan (Alfa Romeo)	—	20	6	3	29
Bartos (Porsche)	10	6	—	12	28
Dubourg (Renault)	15	10	—	—	25
Rammel (Porsche)	3	—	3	15	21
Harkvoort (Vw Porsche)	—	—	20	—	20



Ecco due Delta S4, prima e... dopo la cura. Sopra, la Lancia di Romagna che corre nella categoria Sport. A sinistra, Rosella con la S4 Prototipo della Grifone. A destra, il prototipo Alfa Romeo del padovano Susan (fotoBiando)



problemi di affidabilità a voler spremere di più dalle loro macchine. Sarà stata una giornata particolarmente nera, quella di Schluechtern, per i grandi dominatori della scorsa stagione, ma vedere Havel in finale navigare ultimo per raccogliere due miseri punti, fa pensare ad una *débâcle* non casuale. Francesi in crescita, invece, poiché le prestazioni di Curien sono sempre notevoli, anche se poi risultano discontinui i risultati a causa di scarsa affidabilità del mezzo; la professionalità di Dubourg, finalmente al volante di una vettura non sbagliata, anche se fragile nel motore, darà certo risultati confortanti. Per gli azzurri potrebbe, anche a detta degli osservatori stranieri, essere l'anno

della rivincita. Ed anche qui si parla di Lancia, poiché a Schluechtern la S4 Prototipo della «Grifone» condotta da Rosella ha conquistato un terzo posto convincente, alla sua prima vera uscita e la vettura ha margini di sviluppo illimitati. Susan è riuscito a vincere la sua prima gara in terra straniera, convincendo tutti a Palma; ma la prova opaca della gara tedesca non pare di buon auspicio, se si vuole far conto sul veneto per il titolo. Passarella, campione assoluto tricolore in carica, sta facendo l'apprendistato necessario; dopo due rotture in Spagna, alla terza corsa è riuscito a concludere

segue

TERRA FERTILE

segue

settimo, e non è male. Gravissimi, invece, i problemi di Tamburini, cui il nuovo telaio non pare abbia dato gran che in affidabilità (tre ritiri consecutivi per guai meccanici sono troppi) e nulla quanto a rapidità, per quel che si è potuto vedere a Maggiore ed a Schluetchtern. Resta il veterano Montagna, che corre in prova d'appello, con una vettura che — al termine della scorsa stagione — pareva imbattibile: quattro punti in tre gare sono davvero pochi, tanto più se si considera che i tempi fatti registrare in prova non sono stati all'altezza della sua fama; crisi di gomme? (è l'unico infatti che impiega ancora solo misure da 13"). Speriamo, poiché il quadro degli azzurri competitivi, per ora, finisce qui. □



Sopra, la Skoda del cecoslovacco Kacirek che disputa il campionato sport. Sotto, Augusto Cesari, ultimo arrivato nel mondo dell'autocross. In basso, l'italiano Montagna impegnato sulla pista di Schluetchtern. A sinistra, la teoria dei Prototipi pronti per scendere in pista. Le infrastrutture ricordano i tempi eroici delle corse (fotoBiondo)

LA SPECIALITÀ HA CREATO DUE SCUOLE DIFFERENTI

È SEMPRE PIÙ ITALIA-CECOSLOVACCHIA



L'AUTOCROSS cresce, non è più il regno di incredibili e poco probabili «catorci» recuperati dal primo sfasciacarrozze, ma le vetture protagoniste sono sempre più sofisticate e... costose. «Per essere — esordisce Luigi Susan — sempre competitivi, bisognerebbe avere due vetture. Ci sono prototipi che vanno bene su piste lisce perché sono leggeri, e altri, più pesanti che si trovano a loro agio su tracciati dal fondo tormentato. È quello che è successo nelle prime gare di questa stagione ai piloti cecoslovacchi. Non hanno trovato piste adatte ai loro veicoli e così sono rimasti indietro. Naturalmente il sogno di tutti coloro che corrono nella categoria dei prototipi è quello di battere i Ceki... e io quest'anno spero tanto di riuscirci. La mia vettura è un Prototipo spinto da un motore Alfa Romeo e, rispetto alla stagione passata, ho cambiato solo le sospensioni anteriori. La vettura è competitiva... speriamo bene». Giambattista Rosella (campione europeo 1987) puntualizza la situazione: «Il problema, quest'anno, è che tra i Prototipi ci sono molte vetture competitive. Tutti spendono di più e quindi la qualità tecnica generale è indubbiamente cresciuta. Noi della Grifone ab-

biamo preparato una Lancia Delta S4 che promette molto bene anche se dobbiamo lavorare parecchio per metterla a punto. La Delta è ancora troppo pesante, è troppo distante dal peso minimo imposto, tuttavia contiamo di essere già a posto nella prossima gara che si disputerà a Padova. La base è ottima e grande è la possibilità di sviluppo. Per quanto riguarda i piloti cecoslovacchi, la loro crisi è evidente anche se hanno vinto la gara di Brema. Speriamo di scaltarli finalmente dal loro trono. Per il campionato, invece, è ancora tutto in alto mare. Bastano un paio di vittorie per conqui-

stare questo alloro. Ho tutto il tempo per poter bissare il successo dello scorso anno». Dai protagonisti della categoria prototipi a quelli delle sport. Ilide Romagna guida una delle ex-Gruppo B torinesi impegnate in questa serie: «Con la mia S4 corse Alen, ora, sui tracciati di autocross non vedo nessuno in grado di battere la Delta. La vettura ha l'assistenza Abarth per quel che riguarda il motore, mentre al resto provvedo in proprio. Ho l'appoggio di qualche sponsor, ma con il loro contributo copro appena le spese di viaggio, il resto è solo passione e piacere per correre nella squadra che difende i colori

italiani». Da quest'anno scenderà in campo anche un pilota che solo recentemente è stato guadagnato alla causa dell'autocross: «Ho voglia — racconta Augusto Cesari — di cambiare aria, gli slalom non mi soddisfano più, le salite mi vedranno protagonista solo in qualche occasione, l'autocross mi dà veramente nuove emozioni. Ho un programma che prevede corse sia di campionato italiano che europeo, anche se c'è stato qualche ritardo per l'esordio nella serie continentale. Penso che esordirò a Padova, nel quinto appuntamento di questo campionato. Guiderò una Delta S4 e sarò lì per dare una mano ai nostri piloti per la conquista del titolo per le vetture Sport. Devo aggiungere che è molto bello competere fianco a fianco, non lo avevo mai provato prima». Infine Luigi Tabaton puntualizza un problema che si è proposto quest'anno: «È assurdo far correre due gare con l'intervallo di soli sette giorni. È successo in Germania. All'inizio dell'anno noi italiani ci eravamo opposti, ma nessuno ci ha ascoltato. L'autocross è disputato solamente da dilettanti, un calendario sistemato in questo modo taglia le gambe a tutti». □





PROVATA SU TUTTI I TERRENI LA PATROL TURBO

110 E LODE

Tanti sono i cavalli che, grazie alla sovralimentazione, è in grado di erogare il suo propulsore 6 cilindri diesel. Offerta a meno di 29 milioni, raggiunge i 145 kmh e in più, come autocarro, paga solo 23.300 lire di tassa di possesso

di Diego Forti - Foto Cse

La Patrol Turbo diesel si è rivelata molto potente e in grado di prestazioni notevoli, non solo nel fuoristrada. Potrebbe costituire un ottimo veicolo su cui lavorare, per predisporre una efficiente vettura di assistenza nella gare africane

SULLE nostre strade le vediamo circolare sempre in misura maggiore, nonostante l'ingombro, il costo e, molto spesso, i consumi. Stiamo parlando delle vetture fuoristrada. Oggi mostrano un gradimento presso l'utenza che va al di là dei vantaggi funzionali che, senza ombra di dubbio, questo tipo di automobili possono assicurare. Probabilmente non estraneo al successo che i 4x4 off-road stanno riscuotendo è il fascino che gare come la Parigi-Dakar, o il Rally dei Faraoni emanano non solo verso gli appassionati ma anche della normale utenza. In una ottica a metà strada fra il potenziale impegno agonistico e il normale uso quotidiano, Autosprint ha effettuato un test con una delle più interessanti fuoristrada offerte sul mercato italiano: la Nissan Patrol. Il modello prescelto è stato il Turbo diesel autocarro. Questa versione della ormai collaudatissima

segue

110 E LODE

segue

vettura giapponese, oltre ad offrire una interessante (e potente) soluzione motoristica, ha anche il pregio di pagare solo 23.300 lire di tassa di circolazione, come autocarro. Il limite è, per contro, quello di non poter disporre di posti posteriori.

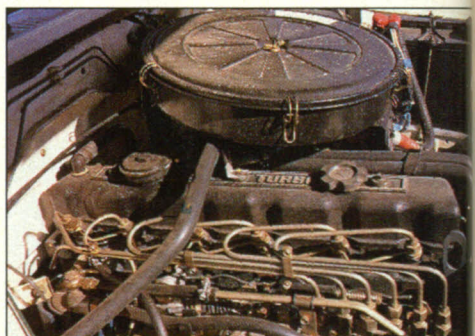
LA PATROL è una vettura ormai da anni sul mercato che quanto a telaio, ha dimostrato, anche in competizione, una notevolissima solidità. Non può essere definita un mostro di modernità relativamente alle sospensioni, ma la soluzione ad assale rigido con balestre, se da un punto di vista tecnico non appare al top, di certo consente carichi notevolissimi e una indistruttibilità praticamente assoluta. Il punto di forza della Patrol Turbo diesel è comunque nel motore a sei cilindri, con testa in acciaio da 3246 cc. Grazie all'impianto di sovralimentazione è in grado di erogare una potenza massima di 110 cv a 4.000 giri. Ma quello che veramente sorprende in questa vettura (le prove su strada e fuori strada lo hanno confermato) è la grandissima elasticità che il suo propulsore può vantare. Del resto, i valori di coppia dichiarati sono notevoli: 26 kgm a 2.000 giri. Con un filo di gas e la lancetta del contagiri appena sopra quota 1000, già si ha a disposizione una potenza sufficiente e far scattare decisa in avanti la vettura. L'erogazione di potenza è comunque progressiva, il turbocompressore lavora bene e in maniera morbida.

IN UN USO stradale, diciamo così ordinario, con due sole ruote motrici, non si deve fare un gran uso del cambio. Anche nel traffico terza e quarta permettono di circolare con sufficiente agilità. Sotto questo profilo è da sottolineare la morbidezza dello sterzo servoassistito. Se mai è affondato il piede per sfruttare con decisione il propulsore che si possono avere attimi di sorpresa. La Patrol Turbo, infatti, balza in avanti con grandissima aggressività nonostante la mole e il peso complessivo (1870 Kg) non siamo certo trascurabili. Si ha la sensazione di avere in mano una vettura veramente poderosa. Anche con la trazione inserita sulle quattro ruote è opportuno dosare il gas per non trovarsi in difficoltà, se le ruote non sono perfettamente diritte. La notevole potenza motore, comunque, si fa sentire in autostrada. La Patrol Turbo, infatti, è in grado di viaggiare a medie elevatissime e la velocità di crociera è molto prossima a quella massima dichiarata: oltre i 145 kmh. Tra l'altro il confort interno e la silenziosità sono al di sopra delle aspettative. Solamente un leggero beccheggio, in caso di terreno ondulato, si fa avvertire, ma qui è il dazio che si paga alle balestre. Andando in pieno la silenziosità dell'abitacolo è notevole praticamente da berlina; quasi inesi-



stenti i fruscii, sia aerodinamici sia delle gomme. Sullo sconnesso la Patrol è in grado di togliersi da qualsiasi inghippo e, anche qui, suo vero punto di forza è il motore. La coppia è tale e tanta che si può agire con il piede di velluto sull'acceleratore ed avere egualmente una scorta di potenza tale superare ogni avversità, senza rischiare di veder slittare le ruote. Il cambio è duttile, facile l'innesto delle marce e anche quella della trazione sulle quattro ruote. Solo talvolta occasioni si ha la sensazione che la eccessiva morbidezza d'innesto renda possibile la fuori uscita di una marcia. L'uso delle ridotte, in virtù del poderoso motore, in pratica, è necessario solo in casi limite. Da ricordare, infine, l'adozione delle ruote libere anteriori, da bloccare manualmente nel caso di impiego della trazione integrale.

IN CONSIDERAZIONE delle sue caratteristiche la Nissan Patrol Turbo può essere presa in considerazione per un impegno agonistico. Capacità di carico, indubbia robustezza meccanica e cavalli (disponibili a regimi veramente bassi) la rendono molto interessante in particolare come vettura da assistenza. Con una accurata organizzazione dello spazio disponibile nel cassone si presta a stivare ricambi e attrezzi in quantità che le balestre, benedette in questo caso possono sopportare senza troppo stress. Interessanti, infine, sono il prezzo e le garanzie offerte dall'importatore ufficiale, la Nissan Italia, con sede a Roma in via Salaria. La Patrol Turbo infatti è proposta a 28.980.000 lire, iva inclusa (da aggiungere le spese di immatricolazione), con un anno di garanzia della Casa su pezzi di ricambio e mano d'opera. □



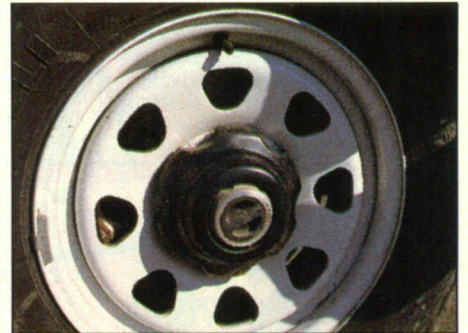
L'altezza dal suolo e la buona escursione delle sospensioni garantiscono alla Patrol Turbo il disimpegno in ogni tipo di difficoltà fuoristradistica. La potenza del motore la rende, poi, molto veloce su strada. Sotto a sinistra, dall'alto in basso: il motore sei cilindri, la plancia, semplice ma funzionale, e infine l'ampio vano posteriore, diviso dai sedili anteriori da una griglia metallica. Nella foto piccola a destra, il cerchione anteriore: si nota la galletta di bloccaggio del mozzo



LA SCHEDA TECNICA

Modello: Nissan Patrol Turbo diesel; **vettura:** chassis a longheroni e traverse, due volumi, tre porte, due posti; **motore:** anteriore sei cilindri in linea; **cilindrata:** 3246 cc; **alesaggio x corsa:** 83x100 mm; **rapporto di compressione:** 21,6:1; **potenza massima:** 110 cv a 4000 giri; **coppia massima:** 26 kgm a 2000 giri; **cambio:** a 5 rapporti + 2 m con riduttore su tutti i

rapporti di velocità; **freni:** anteriore a disco, posteriori a tamburo, con servo freno; **sterzo:** a circolazione di sfere, servoassistito; **sospensioni:** assale rigido con balestre e ammortizzatori telescopici; **lunghezza:** 4105 mm; **passo:** 2350 mm; **larghezza:** 1690 mm; **Altezza:** 1820; **altezza minima da terra:** 187 mm; **velocità massima:** 145 kmh.



A TORINO UNA VERSIONE SPECIALE DELLA CLASSICA COREANA **PONY A TIRATURA LIMITATA**

SI CHIAMA «Seoul 88» e il riferimento alle Olimpiadi che si disputeranno in Corea è chiaro e preciso. La vettura è stata la reginetta dello stand Hyundai nel recente salone dell'automobile di Torino. Si tratta di una versione speciale, realizzata in soli 500 esemplari, della popolarissima Pony Gls, proposta nelle cilindrate di 1300 e 1500 cc, voluta dall'importatore della Casa asiatica Ko.mo.co. Partendo dalla Pony Gls, ovvero il modello più accessoriatto di questa trazione anteriore, la Ko.mo.co è riuscita a offrire alla clientela più sofisticata un allestimento completo e elegante. La carrozzeria è verniciata di grigio quartz metallizzato, con fiancate decorate da uno snello disegno cuneiforme che sottolinea il profilo della vettura.



Posteriormente questo si completa sotto il montante con il logotipo Seoul 88. Per dare maggiore aggressività all'esterno la Pony monta cerchi in lega leggera Oz «Slick», dalla raggiatura corta, che ospitano i pneumatici Kleber C2. Queste gomme

sono state collaudate proprio da Autosprint, assieme agli speciali cerchi Oz nel raid in Tunisia, dove la Pony in equipaggiamento normale era stata affidata nientemeno che a Tambay. La Pony sarà la vettura «ufficiale» dei Giochi Olimpici.



CON MICHELIN MXX SI VIAGGIA SICURI ANCHE A 300 KM/H

LA MICHELIN ha recentemente presentato un pneumatico ad alte prestazioni. Siglato Mxx è destinato alle vetture che superano i 300 kmh di velocità massima. I punti di forza di questo radiale, sono soprattutto i materiali impiegati. Per il blocco di sommità e per ogni rinforzo, ad esempio, sono state utilizzate esclusivamente tele in kevlar. Un materiale che consente di realizzare una gomma molto leggera perché le tele di rotolamento pesano meno, non esiste corrosione e quindi si possono creare spessori ridotti del piede di gomma assicurando un collaggio con le mescole tale da semplificare le architetture. Tra le vetture equipaggiate con i nuovi Mxx spiccano la Ferrari Testarossa, 328 Gtb, Gts, 208 Turbo, le Porsche 911 Turbo, 944 Turbo e S, la 92 8S, la Bmw M3 Motor Sport, l'Audi Quattro Kurz, tutti i tipi di Bmw Alpina e la Venturi Gt.

IL GRUPPO GILARDINI È ALL'AVANGUARDIA IN EUROPA



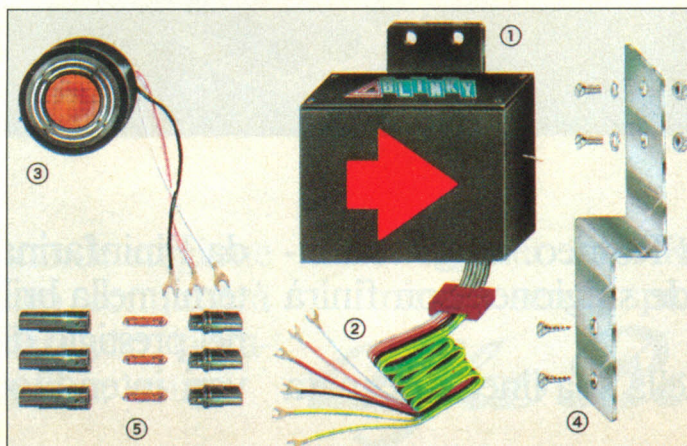
NATA nel 1905 la Gilardini è oggi la società capogruppo del settore componenti industriali del Gruppo Fiat. I quattro settori in cui l'azienda opera sono quelli dei componenti automobilistici, distribuzione ricambi, prodotti difesa e componenti energia industria. Con ottomila dipendenti che lavorano nei 29 stabilimenti situati oltre che in Italia anche in Francia, Svizzera e Spagna, la Gilardini nel 1987 ha superato i 1000 miliardi con una quota di investimenti pari a 75 miliardi di lire. Per quanto riguarda il raggruppamento componenti automobilistici la Gilardini produce prodotti in gomma, meccanici, silenziosi e catalizzatori con il marchio Cromodora, accessori vari, tra i quali quelli Vitaloni e Savara, e filtri aria, olio e carburanti commercializzati con il marchio Tecnovar e Savara (nella foto alcuni particolari). Questa divisione ha chiuso il 1987 con un fatturato di 102 miliardi di lire e dispone di 130 addetti. Nove sono stati i miliardi destinati agli investimenti e 2,4 alla ricerca tecnologica. Un gruppo, quindi, all'avanguardia che conta come clienti le marche più famose in Europa.

UN LAMPEGGIO CHE PUÒ SALVARE LA VITA

SI CHIAMA Blinky (nella foto lo schema della scatola di montaggio) ed è un piccolo dispositivo in grado di aumentare la sicurezza in caso di brusca frenata o incidente. Infatti, grazie ad un decelerometro di precisione, rileva la diminuzione di energia cinetica che si verifica su un veicolo in caso di una repentina e brusca diminuzione di velocità. Quando si manifesta questa situazione immediatamente si attivano, attraverso un circuito elettronico, i lampeggiatori di stazionamento e in questo modo, gli altri autoveicoli sono avvertiti dell'ostacolo che si è venuto a creare. Il Blinky si rivela particolarmente utile in quei casi di incidente in cui il conducente di un veicolo, perché svenuto o ferito, non è in grado di spostare la vettura dalla carreggiata. Il lampeggiare che, automaticamente, effettuano le frecce diviene un ottimo segnale di avvertimento per chi sopraggiunge. Come detto questo dispositivo realizzato dalla Gi.

Emme di Torino, entra in funzione non solo in caso di collisione, ma anche in seguito a frenata di notevole entità. È comunque predisposto perché il lampeggio attivato dalla frenata cessa dopo 9" se

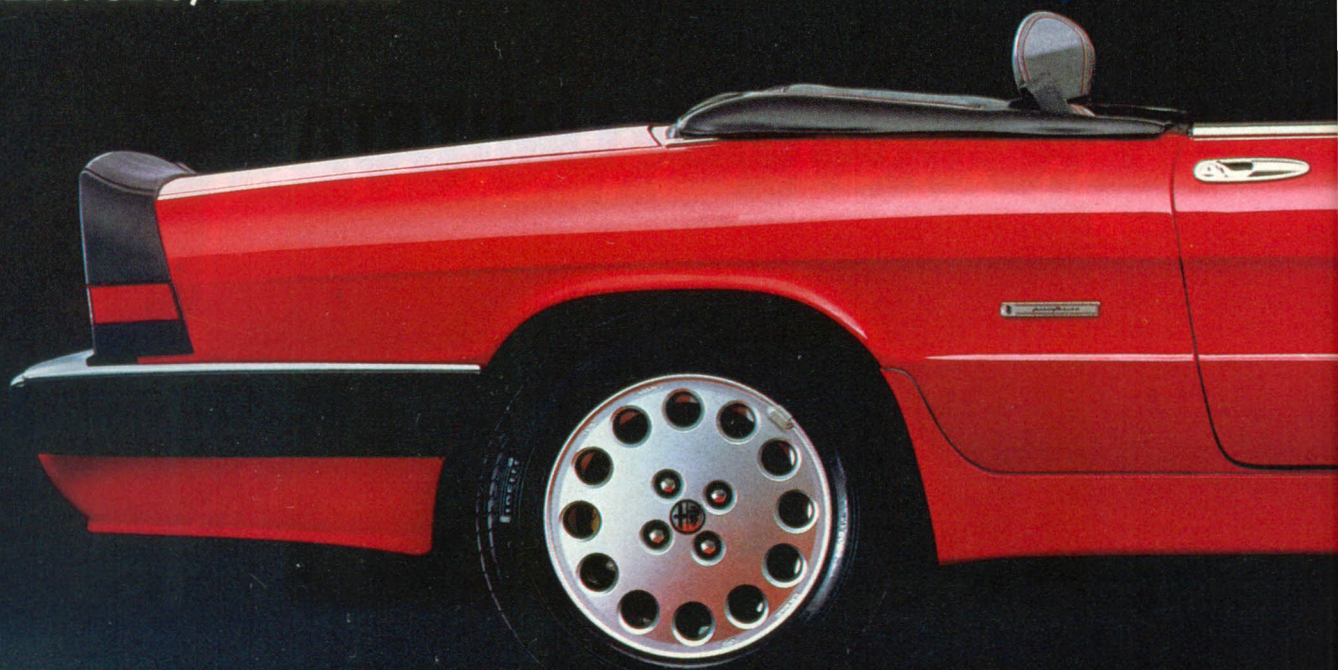
la vettura riprende la sua andatura. Progettato e costruito secondo le normative internazionali Usa, Blinky viene commercializzato in un kit completo per l'installazione.



ARRIVA LA FORMULA GTI DI MONROE

CON OLTRE 60 milioni di pezzi prodotti ogni anno la Monroe è la prima produttrice mondiale di ammortizzatori. Questo marchio, che fa parte del Gruppo statunitense Tenneco è presente in ben 120 mercati. I suoi ammortizzatori, oltre ad un vastissimo mercato del ricambio sono destinati anche, come primo allestimento, al notevolissimo numero di modelli realizzati dalle varie Case automobilistiche. In Europa gli stabilimenti Monroe sono situati in Belgio e Spagna e producono tutti gli ammortizzatori destinati al mercato del Vecchio Continente. Vale la pena sottolineare che recentemente questi fondamentali accessori hanno superato i severi controlli del Tuv, ovvero dell'ente che opera in difesa del consumatore tedesco per quello che riguarda i controlli di qualità. Dopo aver lanciato i Gas Matic, dei bitubo a gas di alta qualità, i Gas-Magnum, specifici per veicoli 4x4 fuoristrada, la Monroe si appresta a lanciare in Italia un kit (battezzato Formula Gti) composto di ammortizzatori a gas e molle elicoidali particolari, in grado di assicurare una maggior tenuta di strada e un assetto più sportivo alle vetture, senza per questo ridurre il confort.

Primavera/Estate



Autunno/Inverno

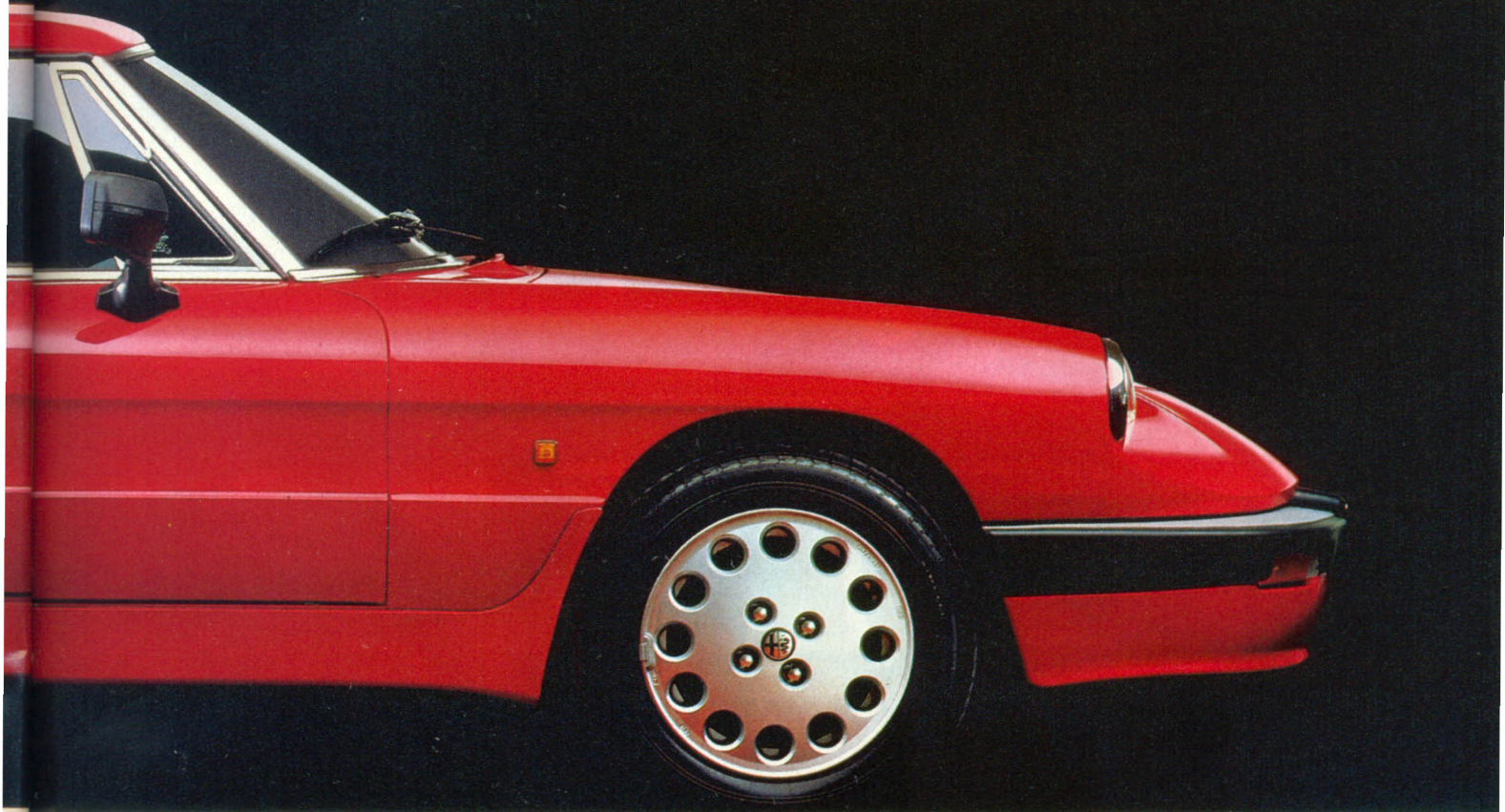
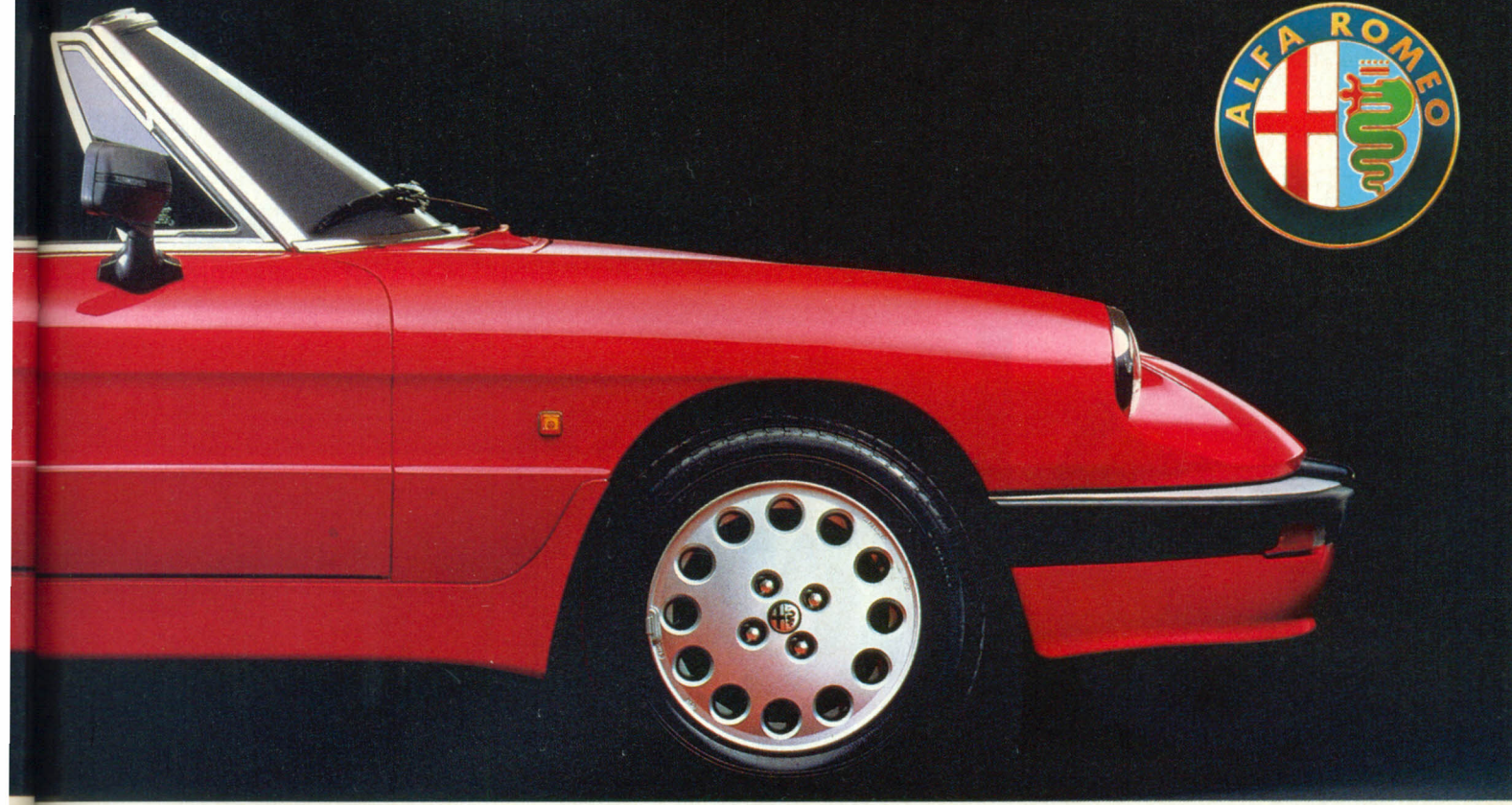


Spider Alfa Romeo. Oggi comincia la sua grande stagione: non finirà mai.

Continua nella sua linea disegnata

da Pininfarina, nella classe dei suoi interni, nella brillantezza delle prestazioni, nel prestigio di una vettura costruita per veri intenditori.

Spider A



Alfa Romeo

E, soprattutto, la grande stagione dello Spider Alfa Romeo continuerà quando, con l'elegante hard-top, la trasformerete in una splendida coupé.

Spider Alfa Romeo. Neanche un minuto senza spider.

Alfa Romeo





RIPARTE DA MAGIONE LA STAGIONE DELLE GARE CLUB

Le competizioni più economiche del nostro automobilismo hanno ricevuto l'appoggio della Csai e anche delle Case che spesso fanno correre le loro vetture in mezzo a quelle dei privati. Ecco i programmi per il 1988

di Maurizio Masini

DOPPIO SENSO



ARRIVANO alla spicciolata, trainando le loro vetture su vecchi carrelli. Hanno da poco chiuso le porte degli uffici, abbassate le serrande dei negozi, terminato il turno in fabbrica o in ospedale. Eccoli, sono arrivati. Con casco e tuta in valigia osservano i rivali, si stringono la mano, sanno che trascorreranno un week end divertente. Altro che andare allo stadio o restare attaccati alla televisione per sonnecchiare davanti a «Domenica In». Questi personaggi rappresentano la base dell'automobilismo italiano. Il loro modo di correre è il più sano, innocuo, economico che si conosca. Ed ogni tanto le gare club, teatri di

segue

Il vincitore dello challenge club '87 Dolciami in testa-coda al Traliccio di Magione. Quest'anno le gare della serie verranno organizzate dalla Erre Promotion che ha piani ambiziosi per rilanciare l'attività dilettantistica (FotoStudio83)

DOPPIO SENSO

segue

sfide senza quartiere nel più totale rispetto della sportività, diventano il terreno ideale di confronto anche con le vetture delle Case ufficiali. È accaduto, ad esempio, nella prima manifestazione della stagione, disputata il 6 marzo all'autodromo di Magione dove un nugolo di privati ha combattuto contro l'Alfa Romeo 75 Turbo ufficiale di Giorgio Francia. In quella occasione vi fu, da parte della Casa del biscione, il riconoscimento ufficiale di questo modo di fare sport. In un automobilismo sempre più professionale e proiettato verso categorie dove è basilare avere un mezzo moderno e il più possibile competitivo è infatti diventato sempre più difficile per il pilota della domenica trovare competizioni alla propria portata.

LE GARE club per molte stagioni hanno brillantemente offerto l'occasione di scendere in pista anche a conduttori giovani e meno giovani in corse brevi e dai costi contenuti. Nate in Gran Bretagna, le club sono arrivate in Italia nel 1977 per merito di Henry Morrogh e in seguito hanno trovato una loro ben precisa collocazione nel calendario nazionale per merito della scuderia Salerno Corse che tra gli autodromi di Magione e Vallelunga ha organizzato annualmente sei-sette competizioni dando vita a un vero e proprio challenge. Un modo, anche per gli organizzatori campani, di imparare l'automobilismo, visto che nel 1988 il sodalizio ha deciso di affrontare il difficilissimo compito di organizzare il campionato italiano di velocità turismo.

LA DECISIONE sembrava avere messo in crisi piloti e vetture delle corse club ma la Erre Promotion di Roma, considerata l'inevitabile rinuncia della Salerno Corse, ha così rilevato il «pacchetto» organizzativo, prendendo atto di una realtà viva che trova proprio in queste competizioni il modo di esprimere la passione per le quattro ruote di tanti appassionati. D'altra parte affrontare una qualsiasi serie valida per un campionato presuppone la disponibilità di un budget sufficientemente elevato. Se a ciò si aggiunge il fatto che nelle gare club è possibile partecipare con qualsiasi tipo di vettura, anche di quelle di omologazione scaduta, e che prove e gara si disputano nella stessa giornata si può facilmente comprendere come l'impegno sportivo e economico sia più accessibile di quello necessario per corse titolate. La stessa Csaì ha recentemente ribadito il suo appoggio a questo tipo di attività: «**Tra gli obiettivi dell'ultimo Consiglio Nazionale Sportivo** — precisa il presidente Serena — **vi è quello di aprire sempre più strade**



all'automobilismo dilettantistico favorendo l'organizzazione di competizioni a basso costo. Alle gare club devono accedere i possessori di qualsiasi vettura da corsa. A discrezione degli organizzatori queste possono essere raggruppate; proprio per tale ragione mi sono personalmente adoperato per abrogare una norma che avrebbe impedito la partecipazione alle gare club delle vetture dei Gruppi A e N». Anche la serie iscritta a calendario dalla Erre Promotion non uscirà dagli autodromi di Magione e Vallelunga, quasi fosse impossibile trovare un accordo con altri impianti. «Ci vogliono degli organizzatori bravi e vanno seguiti; l'ideale — continua Serena —

sarebbero le scuderie che troppo spesso inseguono i campionati sacrificando così quell'attività di base indispensabile per avvicinare gli appassionati che diversamente si spaventano. Alla base di tutto ci vorrebbe un bagno di umiltà e quando dico così non escludo nemmeno i circuiti che non hanno una visione manageriale della realtà nazionale».

MAGIONE e Vallelunga sono quindi le sedi del 1. challenge Italiano 1988 che troverà soprattutto nei licenziati del Centro-Sud gran parte degli iscritti. Due autodromi ancora dai costi accessibili (10-11 milioni per Magione e circa 15 per

NON SOLO GARE A RUOTE COPERTE NELLO CHALLENGE CLUB

POCHI MILIONI PER CORRERE CON TUTTE LE MONOPOSTO

PER COLORO i quali hanno il pallino delle monoposto ma non possiedono grandi capitali alle spalle la scelta delle gare club appare obbligatoria. All'interno delle varie manifestazioni organizzate dalla Erre Promotion, infatti, il settore

riservato alle ruote scoperte rappresenta una fetta molto importante. Addirittura vi è un campionato nel campionato molto seguito e popolarissimo soprattutto tra il pubblico che affolla le tribune dell'autodromo di Magione. Si tratta dello challenge di For-

mula Italia organizzato da Henry Morrogh che quest'anno è iniziato sotto i migliori auspici. «**In un primo tempo** — ha detto Morrogh — **avevamo avuto paura di non riuscire a offrire ai nostri piloti un calendario accettabile. La Salerno Corse che qui a Magione rappresentava un'istituzione aveva deciso di organizzare il campionato italiano turismo e nessuno si era accollato il compito di far vivere le corse club. Da parte mia potevo assicurare ai possessori delle Formula Italia qualche gara da inserire come contorno alle manifestazioni principali dell'autodromo. Fortuna vuole che la Erre Promotion ha deciso di prendere in mano le gare club. Ora posso dire che mai come quest'anno il calendario è completo e interessante. Oltre alle corse che si disputeranno sul tracciato umbro ne avremo altre da disputare sul corto di Vallelunga**». Un'autentica manna per una serie estremamente economica ma allo stesso tempo divertente, spettacolare e molto combattuta. Con una spesa di pochi milioni di lire, infatti, le corse di Formula Italia sono un ideale trampolino di lancio per coloro che si apprestano a intraprendere la carriera di piloti. «**Un modo come un altro** — continua Morrogh — **per saggiare le proprie qualità e per imparare a stare in bagarre con gli altri**». Così le gare disputate con queste monoposto diciottenni (siamo a livello di auto d'epoca ma francamente le F.Italia non hanno ancora esaurito il loro compito propeudeutico) offrono emozioni a catena. Con una media di partecipanti di venticinque piloti a corsa il dilettante ha il suo daffare per riuscire a portare a casa un risultato decente.

MA L'ATTIVITÀ formulistica all'interno delle gare club

segue



Le 126, a sinistra quella di Fiore, hanno trovato nelle gare club il terreno ideale per mostrare le loro qualità. Sopra, un duello tra F. Fiat. Sotto, Rosi davanti a Capuana: si tratta di due protagonisti dello challenge di F. Italia organizzato da Morrogh. In basso, un affollato via (FotoStudio 83)



Vallelunga) se confrontati ad esempio con quelli già esorbitanti del Mugello (circa 27 milioni di lire). Riprendendo il regolamento degli anni precedenti la Erre Promotion ha comunque apportato alcuni ritocchi a tutta l'organizzazione. Importante sarà la possibilità di verificare anche al mattino della domenica, mentre per il montepremi finale è prevista, al vincitore, una Fiat Duna. Il prossimo 8 maggio la serie si avvierà e non è difficile prevedere che il successo di questa formula sarà pari alle attese. D'altronde il vero automobilismo, quello fatto soprattutto di passione e divertimento, sta proprio dentro le mura felici delle gare club. □



Tra le vetture dei vecchi gruppi impegnate nelle gare club ci sono anche le potenti Ford Escort. In azione è quella di Pieri. Sotto, una fase di una corsa di F. libera: le F.3 tengono a bada una vettura Sport (Foto Studio 83)



POCHI MILIONI PER CORRERE...

segue

non si limita alle competizioni organizzate da Morrogh. Sono in molti in Italia i potenziali piloti che hanno in garage monoposto di Formula 3, Formula Fiat Abarth o Formula 2000 e non sanno come usarle senza dover investire grosse cifre. La scelta dello challenge della Erre Promotion potrebbe essere per tutti questi un modo intelligente per correre al volante di vetture che altrimenti non risulterebbero competitive da nessuna altra parte. Interessante delle corse club è anche la commistione che si verifica tra le ruote scoperte e le belle biposto di Gruppo 6 e Sport Nazionale. In mancanza di iscritti, infatti, può accadere molto spesso che i due tipi differenti di intendere l'automobilismo possano trovare un punto d'incontro, lottando per una quindicina di giri. L'imperativo è la tenuta di strada delle monoposto contro la potenza delle sport: su autodromi come Magione, nei quali i sorpassi sono difficili, il divertimento non manca e per chi ci sa fare con l'acceleratore e il volante le soddisfazioni arrivano in men che non si dica. Come si vede si tratta di un modo molto sano di intendere lo sport delle quattro ruote. La possibilità di disputare prove e gara nella stessa giornata impone come unico sacrificio una sveglia mattutina anticipata. Ma per il resto l'esercito dei piloti della domenica non ha nulla da invidiare a quelli delle categorie più professionali. Andando a dare un'occhiata ai tempi fatti registrare in qualifica e in gara dai piloti di Henry Morrogh, ad esempio, salta all'occhio un dato incontrovertibile: molti di questi riescono a far viaggiare le Formula Italia più rapidamente di quello che riusciva ai giovani portacolori delle speranze nazionali negli Anni '70. Un dato che la dice lunga sulla qualità dei piloti club, conduttori che divertono, dimostrando che per loro il professionismo è stato un tabù economico. Ma solo questo. □

COSA C'È DA SAPERE

È ECONOMICA ANCHE L'ISCRIZIONE

IL 1. CHALLENGE italiano 1988 è organizzato dalla Erre Promotion «settore gare club», via del Conservatorio 62, 00186 Roma (telefono 06/6544234-6564707-Fax 06/6544234). Per l'ammissione allo challenge è necessario inviare l'iscrizione accompagnata da un versamento di 300.000 lire a titolo di deposito cauzionale, delle quali 150.000 lire verranno restituite ad avvenuta partecipazione ad almeno tre gare. L'iscrizione a ogni singola competizione è fissata in 100.000 lire, più 45.000 lire per il premio assicurativo. La durata delle varie corse in programma è stabilita su quindici giri dell'autodromo di Magione e del circuito corto di Vallelunga. La premiazione riguarderà i primi tre di ogni classe e i primi tre assoluti. Per la classifica finale saranno premiati con Trofei i primi cinque assoluti e i primi cinque di ogni Gruppo.

LE VETTURE AMMESSE

Gruppo N: classe da 1150 a oltre 2500 cc
Gruppo A: classe da 1000 a oltre 2500 cc

Gruppo B: classe da 1600 a oltre 3000 cc
Gruppo 6: classe da 1000 a 2000 cc - Sport Nazionale
Trofei di Marca: R5, Mg Metro, Talbot Samba.
Formule: Panda, Italia, Abarth, Alfa Boxer, Formula 2000 e Formula 3
Gruppo Hobby Car: ex Gr. 1-3 classe da 1300 a oltre 2000 cc
Gruppo Special Car: ex Gr. 2/4-5 classe da 700 a oltre 2000 cc

IL CALENDARIO

Nel calendario potrebbe essere inserita una terza gara da disputare all'autodromo di Vallelunga, mentre la manifestazione di chiusura del 20 novembre potrebbe essere trasformata in una 2 Ore da corrersi sul circuito lungo.

8 maggio	Magione
5 giugno	Magione
26 giugno	Vallelunga
18 settembre	Magione
16 ottobre	Magione
20 novembre	Vallelunga



Lancia Delta integrale al Rally di Portogallo equipaggiata con pastiglie freno Ferodo: sollecitazioni durissime e improvvise.

Frenare da competenti

Ferodo Racing: una linea frenante completa, concepita per la competizione, ed oggi a disposizione di tutti gli appassionati. L'esperienza Ferodo nel mondo delle corse automobilistiche e i più severi test di laboratorio garantiscono a Ferodo Racing la sicurezza di prestazioni sempre ai massimi livelli, particolarmente nelle gare e nel gran turismo.

Ferodo Racing I/D 311: pastiglie per freni a disco con miscela specifica per competizioni su pista.

Ferodo Racing I/D 346: pastiglie per freni a disco con miscela specifica per rallies, fuoristrada e gran turismo.

Ferodo Racing Brake-fluid DOT 4: liquido per circuito frenante, ad elevata temperatura di ebollizione (155° ad umido) ed alta fluidità alle basse temperature.

Ferodo Racing: il meglio dell'esperienza agonistica Ferodo per coloro che richiedono il massimo dalla propria auto.



Ferodo Racing: nuove pastiglie e nuovo brake-fluid da gara. Per la tua auto.

FERODO®
le pastiglie per vincere

QUATTRO RUOTE MOTRICI IN F. 1

LEGGO Autosprint da parecchio tempo e sono un grande appassionato di motorismo. Vorrei sapere se mai in Formula 1 corse una monoposto con quattro ruote motrici.

Daniele Auleri (Novara)

ALLA fine degli Anni Sessanta alcune scuderie, fra cui la Lotus, realizzarono monoposto di Formula 1 a trazione integrale. Queste vetture nacquero per ovviare a problemi di trasmissione della potenza dalla vettura al suolo. L'opera di messa a punto fu lunga e laboriosa, tuttavia queste vetture non si rivelarono mai particolarmente competitive. Oltre ai problemi di armonizzare il funzionamento dei vari differenziali, esistevano grossi limiti per quanto riguarda il peso e la distribuzione dei pesi. In seguito, con l'allargarsi dei pneumatici le ragioni per cui queste vetture erano state realizzate scomparvero e così anche questa soluzione fu abbandonata.

LA STORIA DELLA SERIE TRANS-AM

MI APPASSIONA tutto ciò che è automobilismo. Ultimamente sono affascinato dalle gare americane e soprattutto dalla Trans-Am. Purtroppo, però, non mi è chiaro la storia regolamentare di questa serie statunitense.

Bernardo Ferrarin
Feletto Umberto (Udine)

IL CAMPIONATO Trans-Am nacque nel 1966 e da allora ha avuto vari cambiamenti regolamentari. Dall'anno di nascita al 1969 le vetture che parteciparono alla serie erano costruite sia negli Usa che in Europa e, grosso modo, erano preparate secondo i dettami tecnici dei Gruppi 1 e 2 omologati dalla Fia. Le protagoniste di allora erano le Mustang, le Firebird, le Alfa Romeo, le Porsche 911 e così via. Dal 1970 al 1972 questo campionato fu riservato ad auto della classe «media» come la Dodge Challenger, la Plymouth Barracuda o la Pontiac Tempest. Tra il '73 e il '74 cambiò nuovamente il regolamento e vennero ammesse a questa serie vetture omologate in Gr. 4. Correvano le grosse Gt americane anche se la protagonista assoluta di questo periodo fu la Porsche Carrera Rs. Altra rivoluzione nel 1975. Vennero ammesse vetture di classe A, B, C. Fu quello l'anno della Datsun 280Z e ancora della Porsche 911 Sc. La stagione successiva Trans-Am fu divisa in due categorie (1. e 2.) e le vetture erano dei Gruppi 4 (gran turismo preparato) e 5 (silhouette). Nella prima categoria correvano vetture come le Jaguar Xj-S, le Triumph Tr8 e le Camaro; nella seconda soprattutto le Porsche 934 e 935. Dal 1980 furono ammesse al campionato solo vetture della 1. categoria, poiché le auto Americane risultavano poco competitive rispetto a quelle di importazione. In questo periodo la differenza fra le auto di casa e quelle di fuoriviva era soprattutto

che le prime usavano motori aspirati di circa sei litri, mentre le seconde venivano spinte da propulsori turbocompressi. Dall'86 a oggi le specifiche tecniche non sono cambiate, salvo alcuni dettagli come, per esempio, le misure massime delle ruote.

IL REGOLAMENTO DELLE STOCK-CAR

SONO un ragazzo di quindici anni, grande appassionato di automobilismo. Seguo soprattutto la Formula 1, ma attraverso le colonne di Autosprint ho cominciato a conoscere le gare americane. Sono entusiasta delle corse Stock-car e mi piacerebbe molto conoscere qualche dettaglio regolamentare di queste vetture.

Giuseppe Di Stefano - Viterbo

LE VETTURE utilizzate nel campionato Stock-car sono tutte auto che ricordano, almeno per quanto riguarda la linea esterna, quelle della grande produzione statunitense degli ultimi tre, quattro anni. La carrozzeria, tuttavia, viene completamente rifatta in fibra in modo tale da essere più leggera e anche più resistente. Per quanto riguarda il telaio, di quello originale non resta più nulla, ma viene sostituito da uno, completamente nuovo, realizzato in tubi che creano un complicato intrigo di tubi, che circonda anche il pilota, che hanno anche funzione di roll-bar. Il serbatoio della benzina viene collocato nel vano portabagagli dove è alloggiato anche un ventilatore che ha il compito di evacuare tutta l'aria che circola in quella zona che potrebbe saturarsi, pericolosamente, di vapori di benzina. Il cambio delle vetture Stock-car è a quattro

velocità, mentre il propulsore, generalmente è un otto cilindri a V di circa sei litri. Questi motori erogano una potenza che si aggira intorno ai 650 cv. Per quanto riguarda l'alimentazione, questa è assicurata da carburatori (fino alla scorsa stagione era consentito montare anche dei sistemi a iniezione — in questo caso i motori erogavano 800 cv — ma dal 1988 è stata vietata a causa appunto, dell'eccessiva potenza). Nelle gare che si disputano sugli ovali (Alabama e Daytona, per esempio) i carburatori devono essere dotati di una flangia che ha il compito di limitare la potenza e quindi anche la velocità. Il costo di una vettura Stock-car è di circa sessantacinque milioni di lire, mentre per disputare una intera stagione, che si articola su 24, 25 gare, il budget deve essere di circa un miliardo di lire.

ALCUNE NOTIZIE SULLA SIMCA RALLY 2

SONO un giovane lettore di Autosprint. Ultimamente mi è capitato di sentir parlare della Simca Rally 2. Vorrei in proposito conoscere alcune informazioni tecniche circa questa vettura, che, se non vado errato, uscì nella prima metà degli anni settanta.

Maurizio Bonistalli - Prato (Firenze)

LA SIMCA RALLY 2 (nella foto) aveva un motore quattro cilindri di 1300 cc montato posteriormente. La vettura fu realizzata proprio pensando alle competizioni e divenne l'auto con la quale iniziarono a correre una intera generazione di piloti. Le sue caratteristiche salienti erano la buona potenza a disposizione e la maneggevolezza. L'alesaggio e la corsa del motore era di 76,7x70 mm, il rapporto di compressione 9,8:1; la potenza di 82 cavalli (74 alla ruota) a 6000 giri. La coppia massima era di 11 mkg a 440 giri. Il propulsore aveva la distribuzione comandata da aste e bilancieri. La lubrificazione era forzata con il carter capace di 4,3 litri d'olio. I carburatori erano due a doppio corpo e il raffreddamento era ad acqua. Trazione e motore posteriore con cambio (sincronizzato) a quattro velocità più retromarcia e comando a leva centrale. La frizione era monodisco a secco. La Simca Rally 2 era una berlina 4 posti, 4 porte, con carrozzeria portante. L'avantreno era a ruote indipendenti con bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore e barra stabilizzatrice. Anche le ruote posteriori erano indipendenti con sospensioni a bracci triangolari oscillanti, molle telescopiche e ammortizzatori idraulici. I freni, a disco sulle quattro ruote, disponevano di un doppio circuito (il freno a mano agiva sull'assale posteriore). Lo sterzo era a cremagliera. Il passo della Simca era di 2,22 metri, la carreggiata anteriore di 1,26 metri e quella posteriore di 1,27 metri. Lunga 3,81 metri, la Rally 2 era larga 1,48 m e alta 1,36 m. Il peso, in ordine di marcia era di 860 kg e il serbatoio aveva una capacità di 50 litri. Il prezzo, nel 1973 (anno in cui fu presentata la vettura) era di 1.449.000 lire.

UNA DISPUTA FRA AMICI

CHIAMO in causa Autosprint come giudice in una disputa che è nata fra amici. Ecco quindi le questioni: 1. Come mai negli Stati Uniti le vetture di produzione montano propulsori di grande cilindrata, con numero elevato di cilindri ma che non offrono molta potenza? 2. Per quale motivo il turbocompressore aumenta la potenza del motore? 3. Qual è la differenza di funzionamento fra sospensioni push-rod e pull-rod? 3. L'entrata in funzione del turbo dipende soltanto dal numero di giri del motore?

Piergiorgio Arzuffi - Bergamo

LE VETTURE statunitensi negli ultimi anni sono andate sempre più europeizzando (o meglio si stanno uniformando alla produzione mondiale). Per cui anche i propulsori che le spingono non sono più dei «muli» instancabili capaci di fare New York-Los Angeles solo aggiungendo benzina. In assoluto però bisogna aggiungere che le vetture costruite in un determinato Paese generalmente nascono fortemente influenzate dal mercato lì esistente (inoltre negli Usa ci sono limiti di velocità molto stretti). Un compressore ha la funzione di «comprimere» l'aria (o la miscela del carburante) che entra nei cilindri. A ogni ciclo si introduce nei cilindri una maggiore quantità di miscela aria-benzina. Ogni fase di espansione è quindi più «energetica». Le sospensioni push-rod hanno il puntone che parte dal punto inferiore del portamozzo e si collega alla parte superiore degli ammortizzatori che sono sempre montati internamente. La «pull-rod» invece hanno il tirante che dalla parte superiore del portamozzo finisce sull'attacco inferiore dell'ammortizzatore, che anche in questo caso è montato all'interno della scocca. La scelta fra i due sistemi è finalizzato al buon funzionamento della sospensione e quindi al progetto della monoposto (la soluzione push-rod è molto diffusa, in questo periodo, sia in F. 3000 che in F. 3). infine il turbo entra «in funzione» solo quando la girante raggiunge un elevato numero di giri. Quindi concorrono sia il regime di rotazione del motore che la posizione dell'acceleratore.





LA FOTO

IL PICCOLO GRANDE FABI

SONO un giovane quindicenne e vi scrivo perché vorrei vedere pubblicata, nella rubrica «La Foto», un'immagine di Corrado Fabi, che purtroppo, per ragioni familiari, se non sbaglio, ha dovuto appendere il casco al chiodo nel momento in cui stava arrivando al top dell'automobilismo sportivo

Gianluca Arcani - Molinella (Bologna)

CORRADO FABI nasce a Milano il 12 aprile del 1961. Inizia la sua attività nel kart laureandosi campione europeo e segnalandosi insieme ad Ayrton Senna. Nel 1979 debutta in F. 3 e subito parte in prima fila a Misano. Nel 1980 disputa al fianco di Alboreto il campionato europeo di F. 3 al volante di una March dell'Euro racing. Corrado vince al Mugello e a Knutstorp lottando sino all'ultima gara per la vittoria nel campionato. L'anno successivo passa in F. 2, e al volante di una March ufficiale vince al Mugello piazzandosi al quinto posto nella classifica finale. Quella del 1982 è la stagione della definitiva consacrazione.

Sempre al volante di una March ufficiale, vince al Mugello, a Misano, Vallelunga, Hockenheim e Donington laureandosi campione europeo della specialità. Sono in molti a vedere in Fabi il nuovo astro nascente dell'automobilismo. Nel 1983 debutta in F. 1 al volante di una Osella dotata di motore atmosferico Alfa Romeo. Si tratta di una stagione disastrosa e Fabi non ottiene nessun punto. Nel 1984 si alterna con il fratello Teo al volante della Brabham, al fianco di Nelson Piquet. Con il team di Ecclestone disputa tre Gp, tra i quali quello di Dallas (a cui si riferisce la foto di Amaduzzi) dove si rivela molto competitivo. Corre anche alcune prove del campionato Cart al volante di una March del team Forsythe. Nel 1985, a causa della scomparsa del padre, Corrado prende la decisione improvvisa di abbandonare lo sport automobilistico per dedicarsi alla miniera di talco che la sua famiglia possiede in Valtellina. Ci riprova nel 1987, quando con una March di F. 3000 del team Gariboldi corre a Donington e Pergusa dove manca la qualificazione.

COSA SUCCEDDE ALLE MARCH F.3000?

SONO rimasto spiacevolmente sorpreso dalle negative prestazioni delle March 88B nella prima gara del campionato internazionale di Formula 3000. Vedere piloti del calibro di Martini, Alesi e Apicella lottare con Giovanna Amati e «Pierre Chauvet» è stato decisamente un brutto colpo. È possibile che una Casa seria come la March abbia sbagliato totalmente il progetto della propria vettura?

Stefano Rossi - Milano

È DA ALMENO due stagioni che la March fatica molto più di quanto appare nelle classifiche nel campionato di Formula 3000. Nel 1986 la vittoria nella serie fu merito principalmente di Ivan Capelli e delle sue enormi qualità di pilota e di collaudatore. Nel 1987 solo le March di Stefano Modena, Yannick Dalmas, Gabriele Tarquini e Lamberto Leoni convinsero.

Il problema della nuova monoposto è probabilmente legato a un errore di presunzione da parte della Casa di Bicester. Rispetto alle Lola e alle Ralt, il nuovo modello 88B è figlio della vettura dello scorso anno che in numerose gare aveva palesato difficoltà assortite. Piuttosto che mutare la filosofia di quel progetto si è cercato di adattarlo alle esigenze dell'attuale campionato, con i risultati che si sono visti a Jerez. Non che la 88B sia peggiore della 87B: tra le due monoposto c'è una differenza di almeno mezzo secondo al giro a vantaggio del modello più recente solo che, proporzionalmente, le Lola sono migliorate di oltre un secondo, grazie alla profonda opera di sviluppo svolta dal progettista Mark Williams. Già da Vallelunga, comunque, alcune March saranno modificate nell'aerodinamica mentre a metà stagione dovrebbe apparire un modello del tutto nuovo, disegnato dallo staff che segue la Formula 1 con la collaborazione di Gordon Coppuck e Malcom Tierney. Basterà questo qualificato intervento per battere la concorrenza?

GUFFANTI CADETTO DEL '66

LEGGO Autosprint da moltissimi anni e un po' di anni fa ero anche fra i protagonisti di questo splendido sport. Leggendo la rivista ho notato che anche voi siete incorsi in un errore che altre volte ho incontrato anche su altre pubblicazioni. Nell'albo d'oro del Trofeo Cadetti, apparso sul numero 11 di quest'anno, trovo come vincitore di quel campionato, nel 1966, il nome di Montagnani. Quell'anno vinsi io e non l'amico Montagnani. Si tratta certamente di una svista. Riporto di seguito la classifica di allora che mi vide vincitore con 48 punti, seguito da Pancotti con 42, da Salvati con 27, da Viscardi con 24, da Montagnani con 19 e da altri piloti con punteggi minori.

Franco Guffanti - Milano

A GUFFANTI quello che è di Guffanti: fu veramente lui il vincitore del Trofeo nel 1966. Purtroppo il materiale fornitoci riportava l'errore e ce ne scusiamo con il pilota milanese.

FERMOPOSTA

PAOLO SERBOLI — Casella (Genova) — Per iniziare a correre non è più necessario l'anno di patente: la Csa ha abolito questa norma proprio all'inizio dell'88 per favorire l'afflusso di nuovi licenziati.

MASSIMO SANITANI — Como — Oscar Larrauri non è un pilota di primo pelo, ma vanta una grossissima esperienza nei campionati minori. L'argentino ormai naturalizzato italiano ha vinto il campionato europeo di Formula 3 nell'82 con la March gestita da Pavanello. Poi si è concentrato nel campionato mondiale Sport Prototipi contribuendo alla conquista del titolo mondiale a squadre del team Brun nell'86. Quest'anno ha debuttato in F.1 a Rio, ma non si occupa solo di monoposto, in quanto continua a correre nel mondiale Gruppo C e in Imsa.

MASSIMO OGLIOTTI — Biella (Vercelli) — Ognuno fa il proprio mestiere e quindi tira l'acqua al mulino del... padrone. Comunque la dichiarazione di Piquet, in questo caso, è notoria.

GIOVANNI SAVIANO — Frattamaggiore (Napoli) — Non si trattava di un meccanico, né di altra persona direttamente coinvolta nell'organizzazione del Gp. Era, semplicemente, uno spettatore «infiltrato»...

MASSIMO QUINTO — Vazzanighello (Milano) — La crisi di Alboreto non è una invenzione giornalistica, comunque tutti noi facciamo voti che il pilota milanese ritorni in fretta sui livelli di assoluta eccellenza di un paio di stagioni fa.

PAOLA BELLETRI — Galliate (Novara) — Il suo messaggio è stato girato al diretto interessato.

MAURIZIO CONTE — Milano — Satoru Naakajima fino a questo momento ha dimostrato di essere un onesto artigiano del volante... speriamo che nella sua seconda stagione in F.1 sappia fare di più.

MINA PARRINI — Forlì — Il libro dedicato alla Formula 3000 è dell'inviato speciale del quotidiano francese «L'Equipe», Stephan Barbè ed è pubblicato in edizione trilingue (francese, inglese, italiano). È reperibile in tutte le migliori librerie specializzate. Se avesse qualche difficoltà può rivolgersi alla libreria dell'Automobile, corso Venezia 42, Milano.

GIUSEPPE DIAMANTE — Morsano al Tagliamento (Pordenone) — Abbia fiducia, l'avvenimento verrà ricordato in maniera degna.

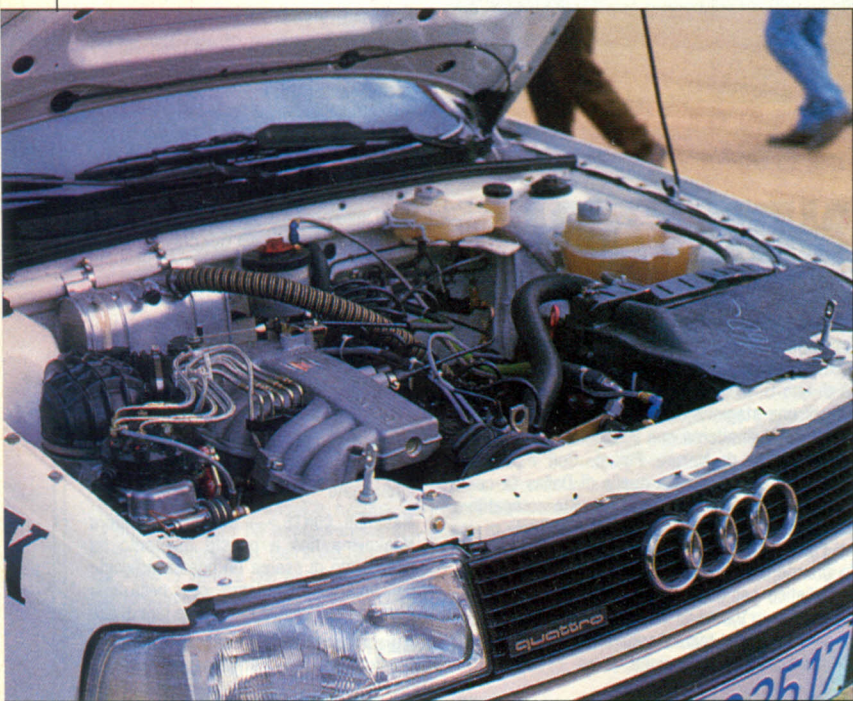
PASQUALE RICCHETTI — Pescara — Lei ha perfettamente ragione, speriamo, tuttavia che nel prossimo futuro le cose cambino riportando la situazione a livelli accettabili.

DANIELE PRICOCO — Milano — Le informazioni da lei chieste sono già apparse più volte proprio in questa rubrica. Comunque vale sempre la pena di fare un salto all'ufficio sportivo dell'Automobile Club più vicino.

MASSIMILIANO GINOCCHIO — Chiavari (Genova) — È vero che non tutti gli italiani sono ferraristi, ma è anche vero che la Ferrari è una scuderia italiana.

ECCO I SEGRETI DELL'AUDI 90 QUATTRO GRUPPO A

NOVANTA ALL'ESAME



L'ultima realizzazione della Casa di Ingolstadt monta un motore di 2,3 litri capace di erogare una potenza di 190 cavalli. Tra i suoi pregi la facilità di interventi meccanici e la possibilità di utilizzare due diverse trasmissioni. Per il 1989 è prevista la versione con testata a 20 valvole

di Maurizio Ravaglia

LA LEGGENDARIA Sport Quattro è ormai un ricordo. L'Audi, oggi, si vede costretta ad affidare la propria immagine nei rally a vetture meno appariscenti della spettacolare Gruppo B che trionfò al Sanremo nel 1985 con Röhr. Così, dopo la Coupé e la 200, vincitrice del Safari '87, è adesso arrivata la 90 Quattro, l'ultima Gruppo A a trazione integrale realizzata, in ordine di tempo, a Ingolstadt e destinata ai team nazionali Audi. Il primo esemplare di 90 Quattro in allestimento Gruppo A ha esordito al recente rally europeo della Costa Smeralda, in maniera peraltro brillante visto che la compatta berlina tedesca, con Paola de Martini al volante, ha concluso all'ottavo posto assoluto. Affidata alla squadra diretta da Emilio Radaelli, l'Audi Sport Europa Team, la 90 Quattro era stata portata sugli sterrati della Sardegna più per effettuare una seduta di prova che

per mirare al risultato finale in gara. La vettura, infatti, era stata completata in alcuni particolari solamente qualche ora prima del via: quando è scesa dalla pedana di partenza, a Porto Cervo, aveva percorso appena... un chilometro e mezzo. Ma vediamo di scoprire i segreti di questo modello che, entro la fine dell'anno, dovrebbe essere dotato del motore con testata a quattro valvole per cilindro. La 90 Quattro-20 valvole (attenzione, non la versione 2 litri realizzata per i mercati italiano e francese, bensì quella con propulsore 2,3 litri) si prevede sarà omologata in Gruppo A entro il 1988, per poter essere utilizzata in gara la stagione prossima. Con la testata a 20 valvole, la 90 Quattro di 2300 cc vedrà passare la sua potenza dagli attuali 190 cavalli a valori attorno ai 260-265 cavalli. Per quanto riguarda la 90 Quattro che ha

La nuova Audi 90 Quattro Gruppo A ha esordito al rally della Costa Smeralda nelle mani di Paola de Martini (nella foto grande) ottenendo un brillante ottavo posto assoluto. La compatta berlina tedesca è spinta dal propulsore 5 cilindri-2 valvole di 2300 cc preparato in Germania dal tecnico Kolb. La potenza è di 190 cavalli (Photo4)

segue



MICHELIN

LUMBERJACK



SACEX
HALOGEN LAMPS

32517

SACEX
HALOGEN LAMPS

MICHELIN

LUMBERJACK

15

REBOSIO

SIXT

GAL

NOVANTA ALL'ESAME

segue

debuttato in Costa Smeralda, questa è stata assemblata in Austria, a Vienna, dal preparatore Rolf Schmidt, un tecnico da anni specializzato sulle vetture di Ingolstadt. La scocca è stata realizzata dall'Audi, poi è stata mandata alla ditta tedesca Matter che l'ha allestita (alleggerimenti, rinforzi) sulle specifiche tecniche fornite dalla stessa Audi. Il roll bar è direttamente saldato alla scocca, e ha anche la funzione di irrigidire il corpo-vettura. Dal punto di vista della torsionalità la 90 Quattro è più resistente della Coupé Quattro, pur essendo una berlina a quattro porte. Il motore 5 cilindri di 2300 cc è stato preparato a Ingolstadt dal tecnico Kolb, uno specialista esterno dell'Audi, che dai 136 cv erogati nella versione di serie, è riuscito a «spremere» 190 cv. Una delle caratteristiche più interessanti della 90 Quattro Gruppo A è la trasmissione, che permette due differenti soluzioni. La prima prevede un differenziale centrale Torsen (ripartitore coppia motrice) e un differenziale posteriore autobloccante (tarato al 75 per cento); la seconda non comprende il differenziale centrale. Utilizzando la prima trasmissione, vi è la possibilità di «slegare» il posteriore dall'anteriore e avere così meno attriti: la vettura denuncia un minore sottosterzo e diventa più facilmente guidabile. Per quanto riguarda il cambio, sono state omologate due soluzioni di rapporti. La prima è la stessa prevista per la Coupé Quattro; la seconda, invece, ha prima, seconda e terza marcia identica alla Coupé, mentre la quinta è più lunga per evitare che la vettura sia penalizzata in velocità pura. A proposito di prestazioni, la 90 Quattro Gr. A per i rally ha una velocità massima variabile da 145 kmh a 240 kmh, a seconda del rapporto al ponte montato: con quello normalmente utilizzato in gara, la velocità di punta è di 185 kmh. Le sospensioni della 90 a trazione integrale sono state completamente modificate rispetto alla versione di serie. Le posteriori sono le stesse adottate sull'ultima evoluzione della Sport Quattro Gr. B; per quelle anteriori, invece, sono omologate le tipo «Integrali» (realizzate per la 200 Quattro), che permettono la sostituzione degli ammortizzatori senza dover smontare la trasmissione. Per sfruttare al massimo la larghezza dei passaruota, più stretti rispetto alla Coupé, Radaelli ha fatto realizzare dalla Oz speciali cerchi da 15 pollici. Sempre in tema di facilità di interventi, i duomi posteriori degli ammortizzatori si trovano nel vano bagagli posteriore, quindi è sufficiente aprire il cofano per intervenire sugli ammortizzatori. Inoltre, tutto il frontale è

L'Audi 90 Quattro Gr. A (qui a lato, durante un salto al rally della Costa Smeralda, Fotostudio83) è stata assemblata in Austria dal preparatore Schmidt per conto del team Audi Europa di Radaelli. La vettura, che pesa 1080 kg, utilizza le stesse sospensioni posteriori della Sport Quattro Gr. B. Il roll-bar a gabbia (nell'altra pagina, sopra) è stato realizzato dalla ditta tedesca Matter: ha anche la funzione di irrigidire la scocca. Dal bagagliaio, dove è alloggiato anche il serbatoio di sicurezza da 60 litri (nell'altra pagina, sotto) è possibile intervenire sugli ammortizzatori posteriori. Qui sotto, l'abitacolo della nuova Gruppo A di Ingolstadt (Photo4)



imbullonato ai lati della scocca: per togliere il motore è così sufficiente sfilare il muso. Anche l'alternatore è posizionato in modo da rendere la sua sostituzione molto veloce: si trova davanti al radiatore dell'acqua. Sulla Audi 90 Quattro Gruppo A sono stati poi utilizzati i fusibili di tipo «aeronautico» che non vanno sostituiti quando salta-

no. Pronta-gara, la 90 Quattro Gruppo A vale dai 130 ai 150 milioni, a seconda del suo grado di preparazione (le sospensioni tipo «Integrali» da sole costano circa una quindicina). E per i consumi? Trattandosi di una vettura destinata alle competizioni, i 33 litri circa necessari a percorrere 100 chilometri non sembrano eccessivi. □





PARLA IL PILOTA

VETTURA BILANCIATA

NEL SUO taccuino dei primati personali oltre, a quello di essere stata la prima donna a imporsi in un rally di campionato italiano (San Marino '88), Paola de Martini adesso può annotarne uno altro: ha portato al debutto agonistico un nuovo modello dell'Audi, la 90 Quattro Gruppo A. Appena scesa dalla coupé Quattro con la quale aveva svettato al San Marino, la ventitreenne ragazza elbana in Costa Smeralda ha preso in mano, senza averla provata prima, la 90 a trazione integrale. Quali le differenze maggiori rispetto alla Coupé? «Certamente la 90 Quattro — afferma la de Martini, già in odore di titolo europeo femminile — è più facile da guidare della Coupé: è leggermente più bilanciata e ha un inserimento in curva molto buono. La vettura, inoltre, nel suo insieme è molto rigida. Va comunque detto che in Sardegna non avevamo avuto il tempo di effettuare alcuna messa a punto, per cui ci siamo trovati con un assetto troppo morbido. Rispetto alla Coupé — continua la campionessa italiana — la 90 ha una potenza minore compensata, grazie a una cilindrata leggermente maggiore, da una migliore coppia motrice: a 3000 giri disponi già di tutti i cavalli. Il motore, poi, mi è parso molto elastico». □

LA SCHEDA TECNICA

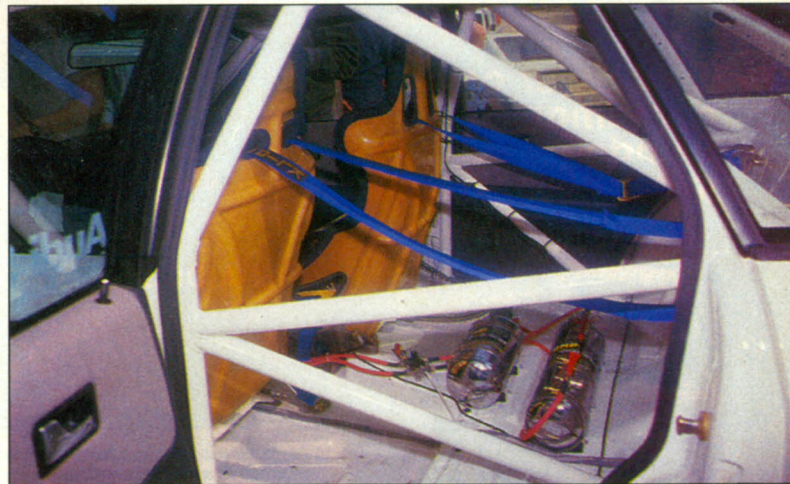
ROLL BAR PER TELAIO

MOTORE: anteriore longitudinale inclinato di 27 gradi sul lato destro; 5 cilindri in linea; cilindrata 2309 cc; alesaggio x corsa 82,5x86,4; rapporto di compressione 10:1; potenza max 190 cv a 7500 giri/min; distribuzione a 2 valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica Bosch Ke-Jetronic.

TRASMISSIONE: trazione integrale permanente; differenziale centrale autobloccante Torsen e differenziale posteriore autobloccante (al 75 per cento); frizione monodisco a secco; cambio manuale a 5 rapporti + Rm (omologate 2 soluzioni di rapporti).

AUTOTELAIO: carrozzeria tipo berlina a quattro porte; scocca autoportante in acciaio; sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti con schema tipo McPherson; ammortizzatori Boge; impianto frenante con 4 freni a disco (diametro variabile da 280 mm a 304 mm); pinze freni Lockheed; cerchi in lega leggera Oz da 15 pollici; pneumatici Michelin 16/65-15 (terra); 20/58-15 e 21/59-15 (asfalto); roll bar in acciaio saldato alla scocca realizzato dalla Matter.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4390 mm; larghezza 1690 mm; peso in ordine di marcia 1080 kg; capacità serbatoio 60 litri.



SULLA TERRA GRECA LA INTEGRALE DEL JOLLY È OK

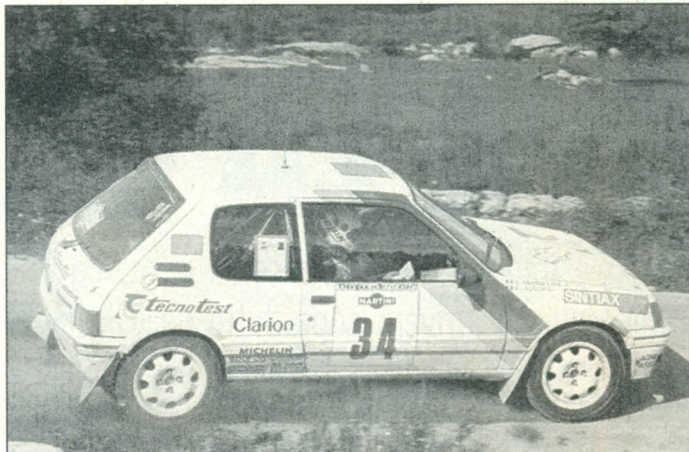
AL JOLLY CLUB è in piena preparazione il rally dell'Acropoli, sesta prova del mondiale che si disputerà ai primi di giugno, dove la scuderia milanese avrà a disposizione per la prima volta la Lancia Delta Integrale Gr. A, in sostituzione della Delta 4Wd. In tal senso, la scorsa settimana il team diretto da Claudio Bortoletto ha svolto un'importante seduta di prove in Grecia, nella zona di Distomo, con Alex Fiorio e la Pirelli. Nel corso dei test, che hanno impegnato la squadra per più giorni, sono stati provati i nuovi pneumatici che la Pirelli ha realizzato per la Delta Integrale del Jolly Club-Totip in funzione degli sterrati greci. Alex Fiorio ha collaudato parecchio la nuova vettura con pneumatici di misura 185/65-14" (derivati da quelli utilizzati nell'87), che si sono rivelati molto competitivi, tanto da lasciare pienamente soddisfatto l'ingegnere Turchetti della Pirelli. Per Alex Fiorio, le prove in Grecia hanno rappresentato la seconda presa di contatto con la Delta Integrale, dopo che il giovane torinese aveva fatto da «apripista» al Costa Smeralda.

AUDI 90 QUATTRO PROSSIMAMENTE ANCHE A RAYNERI

DOPO il brillante risultato conseguito da Michele Rayneri al rally della Costa Smeralda (quinto assoluto con la Coupé Quattro), l'Audi Sport Team di Emilio Radaelli ha deciso di schierare il pilota piemontese, che adesso si trova al comando della classifica provvisoria del campionato d'Europa, al rally Zlatni-Plassatz (Bulgaria) prova a coefficiente 20. Alla gara bulgara sarà presente anche Paola de Martini (Audi 90 Quattro), ormai virtuale vincitrice del titolo continentale femminile. Dopo questa partecipazione, Radaelli farà il punto sul campionato: il team manager milanese, comunque, è intenzionato ad affidare a Rayneri, nella seconda metà stagione, una nuova 90 Quattro Gr. A in sostituzione dell'attuale Coupé Quattro.

ZANUSSI COLLAUDA LA BMW M3 PER IL SALENTO

IN VISTA della prossima gara del Cir, il rally del Salento (13-14 maggio), Andrea Zanussi ha effettuato la scorsa settimana una serie di test sulle strade dell'entroterra sanremese, con la Bmw M3. Le prove hanno riguardato la ricerca e la messa a punto dell'assetto più adatto per affrontare la gara salentina: Zanussi ha cercato di adattare l'assetto della M3 alle sue caratteristiche di guida. I tecnici della Bmw-Prodrive, hanno lavorato soprattutto sulle nuove barre e diversi tipi di molle: i risultati dei test hanno soddisfatto il pilota friulano che ha svolto anche prove di pneumatici Pirelli.



PEUGEOT GR.N CON SOSPENSIONI ATTIVE ASSETTO IDEALE SU OGNI TERRENO

LE SOSPENSIONI definite «attive», già messe a punto e usate sulle monoposto Williams in Formula 1, sono adesso arrivate anche nei rally. In occasione della prova europea del Costa Smeralda, infatti, sono state utilizzate, per la prima volta su vetture da rally, (Gr. A e N) sospensioni a doppio controllo. A montare questo particolare sistema sono state le Peugeot 205 Gti (nella FotoCockpit, quella di Aghini) e 309 Gti Gruppo N preparate dall'Italtecnicca e schierate nel Cir dal team ufficiale della Peugeot Italia. Queste sospensioni avevano fatto una prima apparizione al 1000 Miglia, installate sulla vettura di Aghini: si trattava, comunque, di un sistema non ancora perfezionato. Le sospensioni a doppio controllo delle Peugeot Gruppo N, realizzate per il momento per il solo posteriore, permettono di registrare la compressione e l'estensione degli ammortizzatori in qualsiasi frangente, con indubbi vantaggi sull'assetto. Attualmente il sistema è regolato mediante un comando meccanico, ma è già pronta una sospensione a doppio controllo gestita da un computer e che sarà utilizzata in gara al più presto. Per quanto riguarda le sospensioni anteriori, i tecnici della Italtecnicca stanno mettendo a punto anche un sistema che possa adattarsi all'anteriore.

ECCO LA SUPER NISSAN DA 550 CAVALLI

È LA vettura giapponese destinata ai rally più potente che sia oggi dato vedere al mondo: si tratta della Nissan Skyline V6 4x4 (nella FotoHolmes), un prototipo da 550 cavalli allestito a Pretoria, in Sudafrica. La Nissan Skyline V6 a quattro ruote motrici ha recentemente esordito in gara prendendo parte a una prova del campionato rally sudafricano dove, con il pilota Hanne Globber, ha ottenuto il secondo posto assoluto alle spalle dell'Audi Quattro «evoluzione» di Van der Merwe. La vettura utilizza un motore Nissan 6 cilindri di 3 litri, sovralimentato mediante turbocompressore Garrett dotato di un sistema (over boost), che permette, per qualche istante, di ottenere una potenza maggiore dei 550 cv a 8500 giri/minuti che il propulsore eroga. La trasmissione è integrale con ripartizione della coppia motrice che prevede il 40 per cento anteriormente e il 60 per cento posteriormente. Completamente riviste le sospensioni, mentre la carrozzeria è stata dotata di uno vistoso alettone posteriore a «doppia ala». La Nissan Skyline V6 4x4 prenderà parte alle prove del campionato rally del Sudafrica, oltre ad alcune gare internazionali dove queste vetture sono ammesse.



■ **PEUGEOT.** Le due Peugeot 405 Turbo 16 che con Vatanen e Kankkunen prenderanno parte alla corsa in salita su terra Pikes Peak (Usa), avranno motori da 700 cv e un peso di circa 700 kg: un rapporto peso-potenza quasi da Formula 1.

■ **GRECIA.** La 3. edizione del rally di Grecia Off Road, riservato alle fuoristrada, si correrà totalmente nella regione dell'Attica. Dopo aver effettuato le verifiche tecnico-sportive, previste a Milano il 13 novembre, gli equipaggi si imbarcheranno a Venezia alla volta della Grecia, dove si disputerà la corsa dal 17 al 20 novembre. Per informazioni: Off Road Mediterranean Organization, viale S. Tommaso d'Aquino 65, Roma (tel. 06/380226).

■ **LIMONE.** Percorso confermato per il 5. rally Limone Piemonte (Cir, coeff. 3) che quest'anno avrà la «superspeciale» in Piazza d'Armi a Cuneo. La lunghezza della speciale-spettacolo, che sarà ripresa dalla televisione, è di tre chilometri.

■ **FORD.** Stig Blomqvist sarà al via del rally del Salento, prossima gara del Cir a coeff. 3, con una nuova Ford Sierra Cosworth.

■ **OLANDA.** La Ford Sierra Xr 4x4 dell'olandese Erwin Doctor si è imposta allo Hellendoorn Rally, quinta prova del campionato d'Olanda. Doctor ha vinto 6 delle 21 prove speciali in programma, una in meno rispetto a John Bosch, terzo assoluto con la Bmw M3. Secondo in classifica finale si è piazzato Vandermaesen (Mercedes 190E 2.3) staccato di 13" secondi dal vincitore. Al comando del campionato olandese si trova sempre Maaskant (286 punti) con Bosch al secondo posto.

■ **SAFARI.** La tradizionale data del Safari Rally, l'anno prossimo potrebbe subire un cambiamento: il rally del Kenya, infatti, potrebbe prendere il via il lunedì di Pasqua, anziché terminare come è avvenuto sino all'edizione '88.

■ **PIAVE JOLLY.** L'equipaggio trevigiano Rebulli-Tessari disputerà le gare valide per la Coppa Italia 4. zona con una Lancia Delta 4Wd Gr. N.

■ **SNIJERS.** Il belga Patrick Snijers sarà al via dei rally di Sanremo e Rac d'Inghilterra con una Bmw M3 allestita dalla Prodrive.

■ **GRAN BRETAGNA.** Ritorna il Tour of Britain. Dal 25 settembre al 1 ottobre 1989, infatti, si disputerà questa classica gara, che in passato ha visto vincitori piloti quali Roger Clark, Vatanen e Pond. Il Tour of Britain, che sarà riservato alle sole vetture Gruppo N, prevede un percorso nel quale sono compresi 850 km di prove speciali.

■ **RALLYCROSS.** Il finlandese Matti Alamäki (Peugeot 205 T16 «evoluzione 2°») ha vinto la 2. prova del campionato d'Europa di rallycross disputatasi in Austria. Alamäki ha preceduto Schanche (Ford Rs200) e Schie (Peugeot 205 T16). Nella 1. divisione (Gr. A) si è imposto l'austriaco Breiteneder (Vw Golf 16 V).

A cura di **Maurizio Ravaglia**

Hanno collaborato:
Martin Holmes, Eddi Laumanns

AL TOUR DE CORSE DEBUTTA LA INTERESSANTE TOYOTA 4WD

ARRIVA LA CELICA

Sulle tortuose strade dell'isola francese la Lancia cerca la quinta affermazione consecutiva: per le Delta Integrali l'attacco arriverà soprattutto dalle Bmw M3 della Prodrive

NELLE ULTIME quattro edizioni al Tour de Corse si sono imposte quattro differenti Case: la Lancia nell'84 con Alen, come era già accaduto nell'83; la Renault nell'85 (Ragnotti); nell'86 è stata la volta della Peugeot con Saby mentre l'anno scorso il successo è andato alla Bmw di Béguin. Sarà rispettata questa regola anche nel rally di Corsica '88, quinta prova del mondiale? La Lancia, con le sue quattro affermazioni nelle prime quattro prove della stagione — uno «score» impressionante — ha un po' chiuso i pronostici. Con la Delta Integrale, la Casa italiana è riuscita a vincere anche il rally a lei «stregato», il Safari. Tuttavia le caratteristiche del Tour de Corse, unica prova del campionato a disputarsi su un percorso tutto su asfalto, lasciano aperto il pronostico ad altri contendenti: Bmw e Ford. In più, sulle tortuose strade corse debutterà la Toyota Celica 4Wd, prima vettura a trazione integrale schierata dalla squadra nipponica. Due modelli a quattro ruote motrici (Lancia Delta e Toyota Celica)

opposti ad altrettanti a trazione posteriore, quali le Bmw M3 e le Ford Sierra Cosworth, certamente più indicati per il fondo asfaltato dell'isola francese. Se non che sulle potenti Sierra ufficiali di Auriol e Sainz grava un'incognita: le dimensioni dei pneumatici. Le irregolarità che la Fisa ha recentemente riscontrato sui passaruota delle berline inglesi, alterati per alloggiare gomme di tali dimensioni, hanno obbligato i tecnici di Boreham a utilizzare pneumatici più stretti. Ma con questi le Sierra non sembrano più competitive. La controversia tra la Ford e la Fisa «...riteniamo che ci sia una contraddizione in questa norma», ha affermato Peter Ashcroft, (responsabile della squadra ufficiale) sarà chiarita solamente alle verifiche pre-gara (quando questo numero di As è in edicola). Stando così le cose, la rosa dei favoriti si restringe alle Lancia Delta Integrale di Moubet e Saby e alle Bmw M3-Prodrive di Béguin, Chatriot e, in misura minore, di Duez. Soprattutto per Yves Loubet, ventinovenne corso (ma è nato in Algeria), il

Tour de Corse '88 potrebbe essere la grande occasione di imporsi, per la prima volta, in un rally iridato. Profondo conoscitore delle insidiose strade della Corsica, Loubet ha tutti i numeri per riuscire: ottimo specialista dell'asfalto, dispone poi di quella Integrale pensata anche in funzione di questi fondi. Le Bmw, di contro, hanno provato a lungo nell'isola ottenendo buoni riscontri. Anche la Lancia, che si è vista costretta a rinunciare a Miki Biasion, ha svolto intensi test: la Casa italiana non ha intenzione di lasciare spazio agli avversari, protesa com'è nella rincorsa a quell'autentico primato quale sarebbe vincere tutte undici le prove del mondiale marche '88. La Toyota invece non si aspetta grandi cose dalla Corsica: la interessante Celica 4Wd (motore 2 litri, 4 cilindri-16 valvole, turbocompressore, potenza 265 cv, trazione integrale) è all'esordio e i suoi due piloti, Kankkunen e Eriksson, non sono certo uomini da asfalto. Ma la vettura, potrebbe anche conseguire un risultato a sorpresa.

Maurizio Ravaglia

IL PROGRAMMA

TUTTE SU ASFALTO LE TRENTA SPECIALI

Martedì 3 maggio

1. tappa: Ajaccio-Ajaccio di km 22,68 con 1 prova speciale («superspeciale» di Vignola, km 2,86)

Mercoledì 4 maggio

2. tappa: Ajaccio-Alba Serena
Percorso: km 508,03 con 10 prove speciali per km 206,26

Giovedì 5 maggio

3. tappa: Casalabriva-Calvi
Percorso: km 214,92 con 10 prove speciali per km 214,92

Venerdì 6 maggio

4. tappa: Calvi-Ajaccio
Percorso: km 336,29 con 9 prove speciali per km 200

Percorso totale: km 1333,50 con 30 prove speciali (tutte su asfalto) per km 624,10.

Partenza e arrivo sono ad Ajaccio.

I TOP AL VIA

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
1	Béguin-Lenne	Bmw M3	A
2	Kankkunen-Piironen	Toyota Celica 4Wd	A
3	Loubet-Vieu	Lancia Delta Integrale	A
5	Eriksson-Diekmann	Toyota Celica 4Wd	A
6	Saby-Fauchille	Lancia Delta Integrale	A
7	Recalde-Del Buono	Lancia Delta Integrale	N
8	Auriol-Ocelli	Ford Sierra Cosworth	A
9	Chatriot-Perin	Bmw M3	A
10	Chauche-Barjou	Lancia Delta Integrale	N
11	Oreille-Oreille	Renault 5 Gti Turbo	A
12	Sainz-Moya	Ford Sierra Cosworth	A
14	Del Zoppo-Scalvini	Lancia Delta Integrale	N
15	Duez-P. Thimonier	Bmw M3	A
16	Roby-Martin	Alfa Romeo 75 V6	A
17	Chomat-G. Thimonier	Citroën Ax Sport	A
18	Kreck-Motl	Skoda 130 L	A
19	Baroni-Rousseau	Ford Sierra Cosworth	N
21	Bugalski-Andrie	Renault 21 Turbo	N
22	Darniche-Mahe	Mercedes 190 E 2.3-16	A
24	Panciatici-David	Alfa Romeo 75 V6	A



In alto, la Celica 4Wd, prima trazione integrale della Toyota, durante le prove in Corsica. La Bmw M3 di Béguin (sopra, FotoDppi) è la principale rivale della Lancia

COSÌ IL MONDIALE

Il 32. Tour de Corse è valido quale quinta prova del mondiale piloti e marche e della Coppa Fia Gruppo N 1988. Ecco le classifiche.

PILOTI - 1. Biasion punti 40; 2. Fiorio 30; 3. Alen 26; 4. Blomqvist 23; 5. Saby 20; 6. Kirkland 15; 7. Torph, Loubet, Eklund e Ballet 12.

MARCHE - 1. Lancia punti 80; 2. Ford 27; 3. Audi 25; 4. Mazda 22; 5. Nissan 17; 6. Renault 16; 7. Peugeot 14; 8. Bmw 13; 9. Toyota 12; 10. Opel 10.

COPPA FIA GR. N - 1. Recalde, Chauche e Nilsson punti 13; 4. Del Zoppo, Gaban e Avelin 10; 7. Mello Breyner 9; 8. Frau, Keller e Olofsson 7.

CONTORNO FORMULA UNO

EUROPA CUP/A SCHUETZ PRIMO SUCCESSO 88 UN CRAMPO BLOCCA SIGALA IN RIMONTA

IMOLA — La quarta edizione dell'Europa Cup Alpine, il monarca della Renault, ha preso il via dal circuito Dino Ferrari riproponendo il classico duello fra l'italiano Massimo Sigala e il tedesco Wolfgang Schuetz. A dire il vero fra i due litiganti ha provato a inserirsi anche un terzo incombente: si è trattato di Patrick Gonin, che è stato l'autentica rivelazione imolese. Secondo in prova, il transalpino aveva anche azzeccato una buona partenza, ma il calo della pressione del turbo non gli ha consentito di mantenere il passo dei primi due e si è dovuto accontentare del terzo posto. La corsa è stata come al solito spettacolare e combattuta, con i piloti italiani sempre fra i grandi protagonisti. Spinelli, autore del miglior tempo il venerdì è stato bersagliato da una serie incredibile di problemi il sabato, per cui è stato costretto a partire più indietro. Nonostante ciò ha fatto una rimonta entusiasmante che lo ha portato al quarto posto finale. È riuscito nell'impresa anche se è

rimasto coinvolto nel mucchio alla Tosa durante il primo giro. Merzario con la Alpine messa a disposizione dalla Renault France ha fatto poca strada per il cedimento della valvola Wastegate, mentre Claudio Pizzi, leader della Coppa Italia R5 con la vettura «Muoversi Oggi» si è classificato a un soffio dalla zona punti.

LA CRONACA — La corsa vedeva scattare in testa Gonin, che alla prima curva si metteva alle spalle il tedesco Becker, Bleekemolen, Schuetz e Gouhier. Nel caos alla Tosa restavano fermi Santaniello e il francese Trucco, mentre Pareja vedeva la sua Alpine seriamente danneggiata, tanto da costringerlo al ritiro dopo sette giri. Pizzi transitava ultimo nel corso del primo giro e si esibiva in una bella rimonta, al pari di Sigala e Spinelli. In testa erano sempre Gonin, Becker e Bleekemolen a comandare, ma nel quinto passaggio, alla staccata della Tosa, avveniva un contatto



multimo e nel trambusto che ne seguiva Schuetz prendeva il comando della gara senza più essere ripreso, fino al termine. Massimo Sigala rinveniva come un ossesso dalle retrovie e, dopo solo sette giri di gara, riusciva a raggiungere la seconda posizione e a vedere la coda dell'Alpine del tedesco. Purtroppo un crampo alla mano destra rallentava l'azione del milanese, che ormai pago, si accontentava di mantenere la posizione fino al termine.

Paolo Ciccarone

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola, 1 maggio 1988

1. Gara Europa Cup Renault

La classifica: 1. Schuetz 16 giri in 33'42"728 alla media di 143,52 kmh; 2. Sigala a 8"735; 3. Gonin 10"070; 4. Spinelli 19"960; 5. Gouhier 25"261; 6. Fuchs 37"319; 7. Wagner 37"751; 8. Eichman 39"193; 9. Eitel 1'15"470; 10. Polaski 1'21"521; 11. Pizzi 1'29"459; 12. Mailet 1'39"074; 13. Braun 1'40"587; 14. Peyret a 1 giro; 15. Horst 1 giro; 16. Wagener 1 giro.

□ Giro più veloce: Schuetz in 2'04"591 alla media di 145,628 kmh.

THE MONACO FORMULA

3 magnifiche possibilità offerte in esclusiva dal **Global Marine Management** per assistere al Gran Premio di Monaco 1988

La Rascasse Restaurant — Un famoso ristorante dal quale si può ammirare la corsa proprio da dietro il guard rail alla omonima curva da prima marcia. **Uno yacht a motore Isranka**

Lo yacht che fu del Presidente Tito ormeggiato in una stupenda posizione della banchina "T" del porto di Monaco. **Due balconi** sovrastanti la linea di partenza/arrivo che offrono una spettacolare vista sul circuito.



I PARTICOLARI SONO OTTENIBILI TELEFONANDO AL NUMERO:

0033-93-258300

SERVIZIO IN ITALIANO





Sopra, Sigala precede Spinelli: arriveranno secondo e quarto nella gara di apertura dell'Europa Cup Alpine (FotoAmaduzzi). A lato, Schuetz festeggia il successo (FotoLazzari). Sotto, Collins davanti a Gstrein nella gara delle celebrità con le Alfa 164. In basso, Benvenuti verifica i danni dopo la toccata in prova (FotoStudio '83)



DIVERTE MOLTO IL CELEBRITY RACE ALFA 164 COLLINS DALLA POLE

IMOLA — All'Alfa Romeo l'hanno chiamata «Celebrity Race» e in effetti qualche personaggio illustre la gente del biscione è riuscito a richiamarlo per una prima tappa di una manifestazione che accompagnerà il circus iridato in otto Gran Premi (Paul Ricard, Silverstone, Hockenheim, Spa, Monza, Estoril e Jerez oltre naturalmente a quello disputato al Dino Ferrari). Mancavano, è vero, due tra i big più attesi, ma Alberto Tomba, legato da un contratto Bmw, non ha voluto rischiare le ossa e Paul Newman, contattato qualche mese fa non... si è visto. Troppo bello, forse, per cimentarsi in gare per dilettanti. L'idea dell'Alfa Romeo, però, è sembrata valida: le 164 V6 hanno retto splendidamente ai colpi proibiti, alle cambiate sbagliate, e a qualche urto di troppo, vedasi lo spettacolare volo con relativa distruzione della vettura da parte di Nino Benvenuti il giorno delle prove ufficiali. Per un giorno i vari Mansour Ojeh, Carlo Bonomi, Carlo Vanzina, Adriano Panatta, Robertino Rossellini, Gustavo Thoeni, Nicola Pietrangeli e Amedeo d'Aosta (o meglio di Savoia) hanno vissuto da professionisti, assistiti a livello di direzione tecnica da John MacDonald, ex capo del team Ram di Formula 1 e da alcuni meccanici che provengono dal team Brabham. Una manifestazione, dunque, che cerca di anticipare e rodare quello che sarà lo schieramento della Casa nel futuro mondiale Procar. I

novelli Senna non hanno impiegato molto a dare spettacolo. Peter Collins, il team manager della Benetton, ha vinto ma ha dovuto faticare sette camicie. Partito al comando è stato pressato dallo sciatore austriaco Gstrein, mentre Ermanno Ronchi e Carlo Bonomi si sono lanciati in una disperata rimonta che in breve ha dato i suoi frutti. Questi quattro ne hanno combinate davvero di tutti i colori: staccate a ruote fumanti, dritti in punti impensabili (vero Bonomi?) e... smontaggio sistematico delle parti ausiliarie della 164. E infatti capitato che dopo aver vinto la resistenza degli altri tre Ermanno Ronchi sia uscito dalla variante bassa al comando del gruppetto e con ragionevoli possibilità di aggiudicarsi la volata. Ma lo specialista delle gare storiche era in vena di regali: passando dalla terza alla quarta ha avuto la disavventura di ritrovarsi in mano la leva... del cambio, permettendo a Collins, Gstrein e Bonomi di superarlo. Pare che alla fine abbia rimproverato la moglie che, a detta del figlio, aveva predetto l'inconveniente.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola, 1 maggio 1988

Alfa 164 Celebrity Race

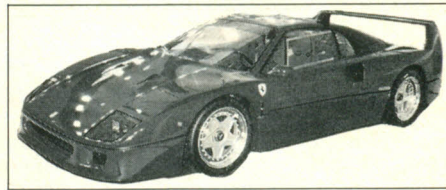
La classifica: 1. Peter Collins, 7 giri in 18'13"024 alla media di 116,199 kmh; 2. Gstrein a 2"665; 3. Bonomi a 3"344; 4. Ronchi a 3"567; 5. Ojeh a 16"425; 6. Gioffredi a 32"714; 7. Ricci a 36"648; 8. Rossellini a 41"388; 9. Della Valle a 46"191; 10. Thoeni a 47"284; 11. Pietrangeli a 1'17"997; 12. Boldi a 1'29"914; 13. Savoia e 1'33"960; 14. Vanzina a 1'45"222; 15. Panatta a 1 giro; 16. Benvenuti a 3 giri.

TUTTI I MODELLI SONO OFFERTI MONTATI - INKIT IN ARGENTO

UN MUSEO

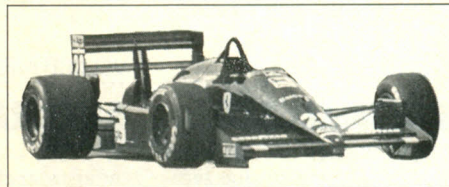
IN SCALA 1:32

FERRARISSIME!



FERRARI F40 "LE MANS,, 1987

LA REPLICA DELLA NUOVISSIMA FERRARI CHE CELEBRA, NELLA SIGLA, IL QUARANTESIMO ANNO DI VITA DELLA FERRARI AUTOMOBILI. CON TARGA PROVA "MODENA,, DELLE PRIME USCITE SU STRADA. IL MOTORE È VISIBILE.



FERRARI FORMULA 1 87/88 C TURBO

LA STORICA ULTIMA FERRARI TURBO DI FORMULA 1 CHE NON POTRÀ MANCARE NELLA VOSTRA COLLEZIONE. PUÒ ESSERE PERSONALIZZATA 27 ALBORETO - 28 BERGER.

I MODELLI FERRARI F40 "LE MANS,, E FORMULA 1 87/88 C, VERI PEZZI DA COLLEZIONE, SPLENDIDAMENTE VERNICIATI CON ROSSO FERRARI, SARANNO OGGETTO DELL'AMMIRAZIONE DEI VOSTRI AMICI.

CON CERTIFICATO DI GARANZIA FIRMATO

LA FERRARI F40 "LE MANS,, E LA FERRARI FORMULA 1 87/88 C TURBO SI AGGIUNGONO AI PRIMI QUATTRO MODELLI ARTIGIANALI, IN SCALA 1:32, FIRMATI DAL FAMOSO MICHELE CONTI. I MODELLI DI CIRCA 13 CENTIMETRI HANNO INNUMERAVOLI PARTICOLARI REALISTICI COME I PNEUMATICI IN GOMMA, LE DECALS IN SCALA PERFETTA, IL COLORE ESATTO DELLA VERNICE ORIGINALE.

- TUTTI I MODELLI SONO MONTATI SU UNA BASE IN VEDRIL NERO CON TARGHETTA IN ARGENTO E HANNO UNA ELEGANTE COPERTURA TRASPARENTE ANTIPOLVERE ANCH'ESSA IN VEDRIL. CORREDA I MODELLI UNA BELLA SERIE DI ADESIVI DI FORMULA 1.
- PER OGNI MODELLO MONTATO INVIARE ANTICIPATAMENTE LIRE 230.000 (IVA 18%, BOX ANTIPOLVERE E SPESE DI SPEDIZIONE INCLUSE).
- PER I MODELLI RICHIESTI IN SCATOLA DI MONTAGGIO INVIARE LIRE 105.000 PER OGNI KIT, IVA 18% E SPESE DI SPEDIZIONE INCLUSE.
- TUTTI I MODELLI SONO REALIZZATI ANCHE IN ARGENTO (GRAMMI 350 CIRCA): SCRIVERE PER INFORMAZIONI.

ANCHE QUANDO VIENE INTERROTTO IL PROGRAMMA PUBBLICITARIO, L'OFFERTA DEI MODELLI CONTINUA, PERCIÒ CONSERVATE QUESTO ANNUNCIO PER FUTURA NECESSITÀ.

- COMPILARE IL BUONO D'ORDINE INDICANDO IL TIPO DEI MODELLI RICHIESTI ANNERENDO IL QUADRATINO PER SPECIFICARE SE MONTATI O IN KIT.
 - INVIARE L'IMPORTO MEDIANTE VAGLIA POSTALE O ASSEGNO BANCARIO INTESTATO A ITALDECALS.
- ITALDECALS - CASELLA POSTALE 579 - 16100 GENOVA

 FERRARI F40 LE MANS	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT	 FERRARI TURBO F1 87/88 C	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT
 FERRARI TESTAROSSA 1985	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT	 FERRARI GTO 1984	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT
 FERRARI F1 156/85 G.P. GERMANIA	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT	 PORSCHE 959 GRIGIO METALLIZZATO	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT

DESIDERO INFORMAZIONI SUI MODELLI IN ARGENTO.

NOME E COGNOME

INDIRIZZO

CAP

CITTA

TELEFONO

DOMENICA SPRINT

RALLY 1. SERIE/Monti Savonesi

DOMINA DUBERTI

ALBENGA — Trionfo degli imperiesi Paolo Duberti e Lucia Dominoni su Peugeot 205 Gti al Giro dei Monti Savonesi. la coppia è ora in testa alla classifica di Coppa Italia 2. zona.

Albenga (Im), 1 maggio 1988
Classifica assoluta: 1. Duberti-Dominoni (Peugeot 205 Gti) 1.03'22"; 2. Chiossi-Chiossi (Ford Sierra Cosworth) a 1'57"; 3. Dellatorre-Dadone (Lancia Delta Integrale) a 2'20"; 4. Orengo-Ardissone (Renault 5 Gt Turbo) a 2'37"; 5. Gazzalo-Bertazzoli (Bmw M3) a 4'12".

SLALOM/Madonie

BIS DI MELLUZZO

CALTAVUTURO — Seconda vittoria consecutiva in due settimane del siracusano maurizio Melluzzo, nuovamente vincitore davanti al concittadino Fazzino, nel 3. slalom delle Madonie. Dietro ai due, entrambi su Fiat X1/9, si è piazzato Castro.

Caltavuturo (Pa), maggio 1988
Classifica assoluta: 1. Melluzzo (Fiat X1/9) 173,14; 2. Fazzino (Fiat X1/9) 179,67; 3. O. castro (Porsche 911) 183,10; 4. Pellerito (Porsche 911) 185,14; 5. Cassaniti (Porsche 911) 186,15.

RALLY INTERNAZ./Veneto

VINCE ZENERE

GARDA — Vittoria di Zenere-Carlotto su Lancia 037 nel rally Internazionale del Veneto, che hanno preceduto Mantica di 14". Quarto assoluto Gecchele (Sierra Cosworth Gr. N) vincitore morale e primo assoluto dei non big.

Garda (Vr), 1 maggio 1988
Classifica assoluta: 1. Zenere-Carlotto (Lancia Rally) 1.05'57"; 2. Mantica-Cavallo (Lancia Rally) a 14"; 3. Cosmo-Veller (Lancia rally) a 18"; 4. Gecchele-Cracco (Ford Sierra Cosworth) a 2'05"; 5. Pasquali-Tomassetti (Lancia Rally) a 2'50".

VELOCITÀ/F. Panda

ANCORA BETTINI

MONZA — Fabrizio Bettini si è imposto anche nella terza prova del trofeo Cadetti Agip precedendo di due secondi Mercatelli. Al terzo posto, conquistato in volata, Rovera ha preceduto Bianchi. Per Bettini è la sesta vittoria, su sei gare.

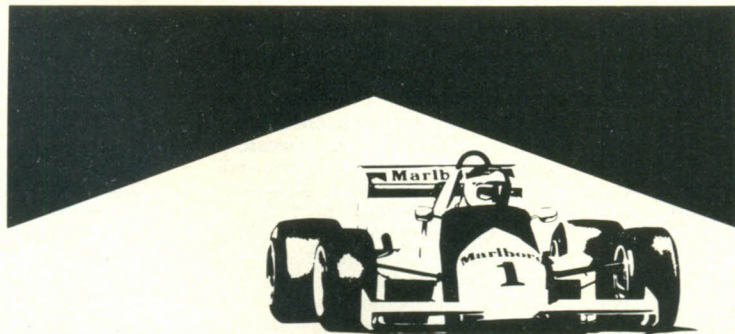
Monza (Mi) 30 aprile 1988
Classifica assoluta: 1. Bettini (Tatuus) 22 giri in 24'29"98 alla media di 132,009 kmh; 2. Mercatelli (Mig) a 2'01; 3. Rovera (Ermolli) a 16"35; 4. Bianchi (Ermolli) a 43"34; 5. Scialpi (Cavallini) a 55"10.



Zenere-Carletto, sopra, si sono imposti nel rally internazionale del Veneto (Photo4). Sotto, Cesari (nella foto Biondo), con la Lancia Delta S4 vincitrice a Chignolo Po



Vallelunga 8 Maggio



Campionato Intercontinentale

F. 3000

38° Premio Roma

ASSESSORATO ALLO
SPORT COMUNE DI ROMA

Organizzazione



INNOV
MOTOR RACING PROGRAM 88

STADIO
Corriere dello Sport

Flammini Group

Siemens Data
computer & communication



CAMPIONATO ITALIANO
E TROFEO UNDER 23
FORMULA ALFA ROMEO
COPPA RENAULT 5

Radio Dimensione Suono

RALLY 1. SERIE/Irpinia

**COMPIERCHIO
TRANQUILLO**

AVELLINO — Vittoria di Duilio Compierchio e Walter Oliva, su Fiat Ritmo 130, nella 19. Coppa dell'Irpinia, rally nazionale valido per la Coppa Italia 6. zona. L'equipaggio pugliese ha preceduto di 46" Di Lillo-Sepulveres, su Renault 5 Gt Turbo.

Avellino, 1 maggio 1988

Classifica assoluta: 1. Compierchio-Oliva (Fiat Ritmo 130) 1.01'21"; 2. Di Lillo-Sepulveres (Renault 5 Gt Turbo) a 46"; 3. «Blumax»-De Vito (Lancia Delta Integrale) a 1'13vc; 4. Mastantuono-Piscia (Opel Manta) a 1'22"; 5. Cecere-Fellitto (Renault 5 Gt Turbo) a 2'16".

NEW RALLYCROSS/Chignolo Po

**A CESARI
L'INTEGRALE**

CHIGNOLO PO — Augusto Cesari (Delta S4) e Piero Liatti (Lancia Rally), si sono imposti rispettivamente nei raggruppamenti riservati alle 4 e alle 2 ruote motrici nel 1. Trofeo New Rallycross svoltosi sulla pista dello Sporting Solarolo.

Chignolo Po (Pv), 1 maggio 1988

Le classifiche: (4 ruote motrici) 1. Cesari (Lancia Delta S4); 2. Stecca (Lancia Delta S4). (2 ruote motrici) 1. Liatti (Lancia Rally); 2. Tremonti (tambot Samba).

VELOCITÀ/F. Alfa Boxer

**VISMARA
DI CONTORNO**

IMOLA — Vismara ha vinto la gara di F. Alfa Boxer disputata a contorno del Gp di San Marino. Al secondo e terzo posto sono giunti rispettivamente Zeri e Ballabio. La corsa è stata interrotta dopo sei giri a causa della pioggia.

Imola (Bo), 1 maggio 1988

Classifica assoluta: 1. Vismara 6 giri in 13'47"399 alla media di 131,574 kmh; 2. Zeri a 2"72; 3. Ballabio a 12"25; 4. Goldoni a 28"91; 5. Gasparri a 39"15.

SLALOM/Mignanego-Giovi

**ROSSI
IMPRENDIBILE**

GENOVA — Erbert Rossi ha vinto anche lo slalom dei mitici Giovi e ora non gli bastano più le dita di una mano per contare le vittorie. Alle sue spalle, fuori Loddo e Rustia, hanno sventato Perini e Panesi, entrambi su Fiat X1/9.

Genova, 1 maggio 1988

Classifica assoluta: 1. Rossi (Herbert 1) 168,29; 2. Perini (Fiat X1/9) 171,40; 3. Panesi (Fiat X1/9) 175,85; 4. Pagliari (Dallara 2000) 176,54; 5. Cremonesi (Fiat X1/9) 176,99.

AUTOCROSS/Pergola

**GUAZZARONI
ASSOLUTO**

PERGOLA — Buon pubblico, pista valida, condizioni di tempo ideali per la gara nazionale di autocross valevole quale 2. prova del 1. Trofeo Alfasud (già ipotecato da Cimarelli) e siglata dal successo assoluto di Guazzaroni con Paoloni secondo.

Pergola (Ps), 1 maggio 1988

Classifica assoluta: 1. Guazzaroni (Fiat 1600) 11'32"05; 2. Paoloni (Fiat X1/9) 12'00"45; 3. Ferretti (Porsche) 12'02"37; 4. Micolucci (Fiat X1/9) 12'18"37; 5. Pollini (Fiat 500) 12'22"14.

SLALOM/Città di Sartano

**DE LUCA
RADDOPPIA**

SARTANO — Armando De Luca ha posto per la 2. volta la firma sull'albo d'oro dello slalom Coppa Città di Sartano. Alle sue spalle si è classificato un sorprendente La Scalea, a sua volta seguito dal veterano La Valle.

Sartano (Cs), 1 maggio 1988

Classifica assoluta: 1. De Luca (Simca R2) 1'39"36; 2. La Scalea (Fiat X1/9) 1'41"05; 3. La Valle (Simca R2) 1'48"79; 4. F. Lipari (Fiat Ritmo 130) 1'49"71; 5. Bozzarello (Fiat 126) 1'51"63.

OMOLOGATE
FIA-ISO 87

16162 Genova Bolzaneto (ITALY)
Via Albisola 48-50 Telefax (010) 720358
Tel. (010) 720331-720337-720355
Telex 286527 OMPRAC I

- ① art. 716 tuta JUNIOR 2
2 strati omologata karting
- ② art. 715 tuta JUNIOR 1
1 strato omologata karting
- ③ art. 708 tuta MASTER 3
3 strati omologata nuove norme
- ④ art. 697 tuta LEADER 3
3 strati omologata nuove norme
5 colori
- ⑤ art. 709 MASTER 3 COLOUR
9 colori omologata nuove norme
- ⑥ art. 669 GRAND PRIX
scocca in kevlar-carbonio 5 fori
- ⑦ art. 661 SANREMO 87
telaio acciaio più robusto 5 fori
- ⑧ art. 657 WALDEGARD
scocca in vetroresina 5 fori
- ⑨ art. 668 SANREMO reclinabile
nuova registrazione 5 fori

**ANCHE GERHARD BERGER
HA SCELTO LA TUTA OMP
MASTER 3**

SPORT NAZIONALE/MERZARIO A VALLELUNGA

ARTURO TRAVOLGENTE SBARAGLIA TUTTI

VALLELUNGA — In soli sette giri, tanti sono stati necessari ad Arturo Merzario per assumere il comando delle operazioni, il comasco con la sua Symbol è risalito con la consueta grinta dalla sesta alla prima posizione. Certamente le prove avevano creato non pochi problemi ad Arturo alle prese con un motore non ottimo e poi costretto a cedere la propria vettura al figlio Ugo anche lui nei guai con l'altra Sport gemella. Per gli altri non è rimasto quindi che lottare con accanimento per le piazze d'onore; alla fine l'ha spuntata Sanesi davanti al rientrante Boffa a Marco Micangeli. Nel consueto nugolo di Lucchini, questa volta Merzario ha portato alla vittoria la sua Symbol, ma oltre alla vettura del comasco ha ben impressionato la Bogani di Betti curata in pista da Nannini. Autore del secondo tempo in prova, il pistoiese ha le carte in regola per stare al vertice, mentre anche la Ermolli di Consonni ha mostrato di avere le qualità per poter crescere. Al via Betti è velocissimo e a Prioglio non rimane che accodarsi alla Bogani; nel corso del secondo giro alla frenata del tornantino il battistrada è urtato da Proglio con conseguente testa-coda. Prioglio, con la Lucchini, prende la testa e per il malcapitato Betti non rimane che ripartire in decima posizione. Intanto Arturo Merzario inizia il suo entusiasmante show e tenendo fede al copione alza minacciosamente la mano all'indirizzo degli avversari che non gli danno prontamente strada. Prima supera il coriaceo Boffa. Al sesto giro è terzo dopo aver preso Sanesi alla curva Roma e, al giro seguente, è primo senza che Proglio riesca a contrastarlo. Merzario progressivamente incrementa il suo vantaggio, mentre Proglio deve guardarsi da Sanesi che non gli dà tregua e nel corso del 15° giro va in testa-coda alla curva Roma; nello stesso giro identica sorte tocca all'ottimo Giuliani che comunque riesce a ripartire subito. Dietro, Betti cerca ca-

parbiamente di risalire messo, però, in difficoltà dalla rottura parziale del cofano anteriore. Il pistoiese finisce per fare da tappo a Gallo che nel corso del 16° giro lo affianca superandolo all'uscita dei Cimini. Betti tiene duro e alla fine tocca l'avversario alla trincea facendolo uscire in uno dei punti più pericolosi del circuito. Al traguardo anche la diciannovenne Alexandra Gallo figlia di Marcello ed esordiente nello Sport Nazionale dopo alcune gare con Morrogh in F. Italia. **Maurizio Masini**

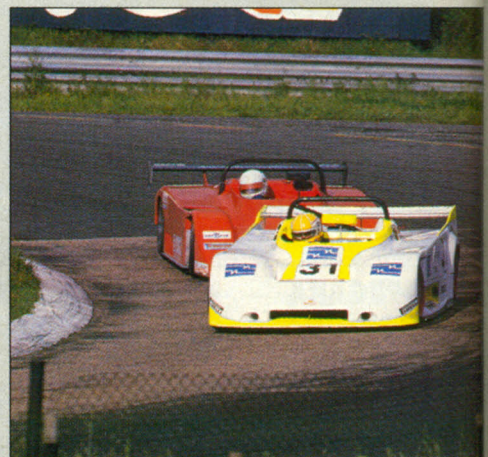
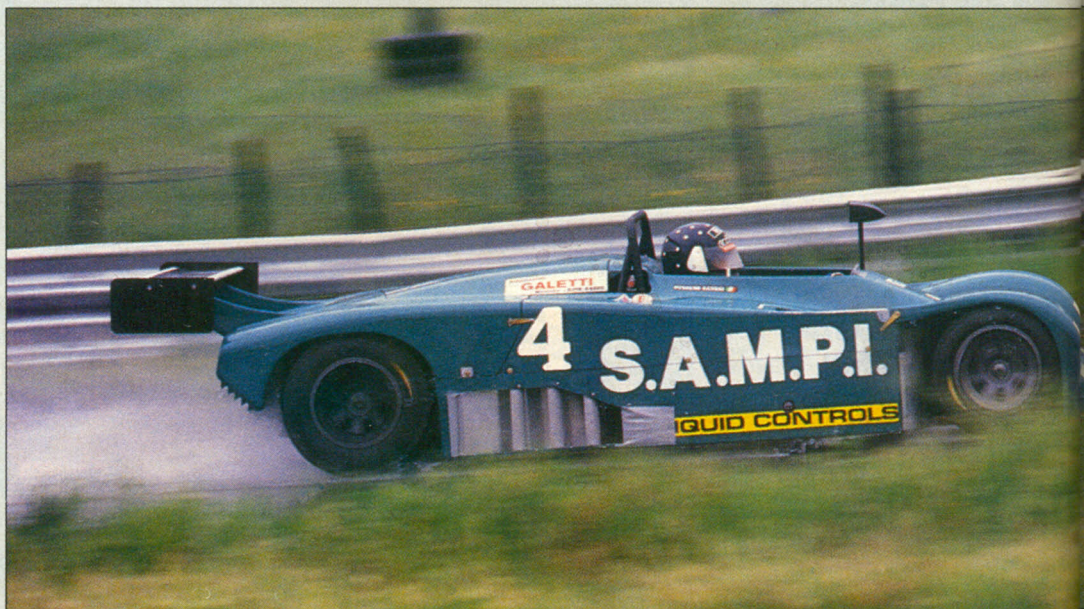
VELOCITÀ IN CIRCUITO

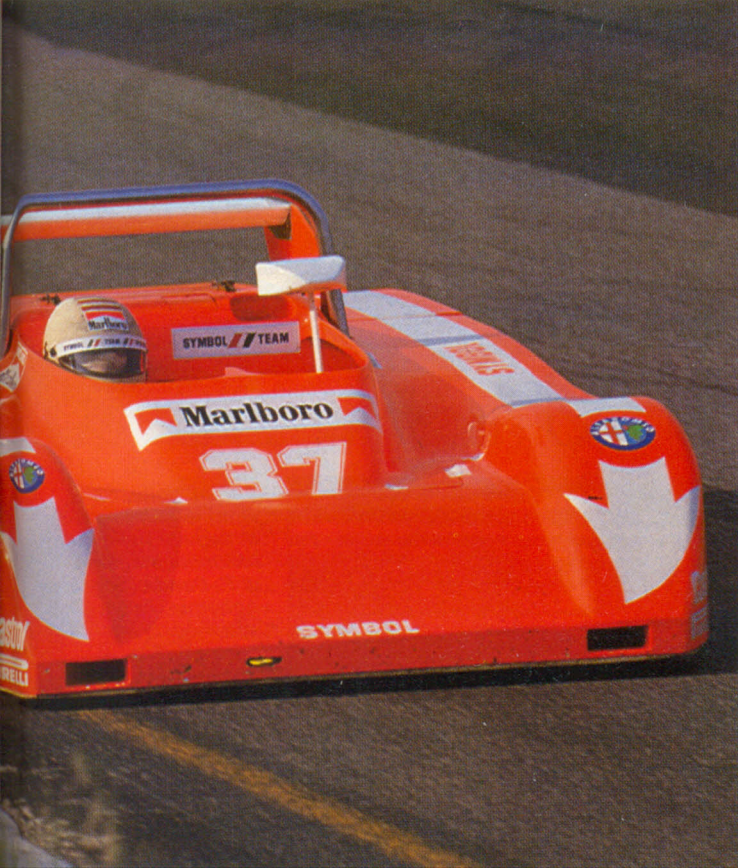
Vallelunga (RM), 24 aprile 1988

Prova valida per il campionato italiano Sport Nazionale

La classifica: 1. A. Merzario (Symbol Lm 87) 22 giri in 29'16"47 media kmh 144,289; 2. Sanesi (Lucchini) 29'29"19; 3. Boffa (Lucchini) 29'34"76; 4. Micangeli (Lucchini) 29'35"62; 5. Ragazzi (Lucchini) 29'36"23; 6. Giuliani (Lucchini) 29'50"48; 7. Benusiglio (Lucchini) 29'55"97; 8. Martinello (Lucchini) 29'56"75; 9. Betti (Bogani) 30'06"07; 10. Prioglio (Lucchini) 30'08"17; 11. U. Merzario (Symbol Lm 87) 30'20"69; 12. Consonni (Ermolli) 30'21"89; 13. Gozzi (Lucchini) 30'22"49; 14. Maniero (Lucchini) 30'23"16; 15. Fidato (Lucchini) a 1 giro; 16. Alexandra Gallo (Lucchini) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Merzario A. in 1'18"64 media di 146,490 kmh





F.2000/ALTRO CENTRO DEL SICILIANO

GITTO CALA UN BEL POKER

VALLELUNGA — Quarta prova del Trofeo Fisa riservato alla F. 2000 e quarta vittoria di Domenico Gitto dall'alto di una superiorità indiscussa già manifestatasi nel corso delle prove ufficiali. Il pilota del team Maxand dopo questo nuovo successo sembra maturo per impegni maggiori e pur non disdegnando di aggiudicarsi questo Trofeo probabilmente esordirà in F. 3000 dalla gara di Monza. Con la pista finalmente asciutta, sullo schieramento di partenza c'è un po' di nervosismo. Chionni si muove prima del semaforo verde imitato da Gitto e il

direttore di corsa, giustamente, fa ripetere la procedura di partenza. Al via successivo Gitto parte bene e subito prende il comando sfilando in testa già alla prima curva. A Chionni non rimane che accodarsi con Padrone e Pagani molto determinati e pronti ad approfittare di qualsiasi incertezza. Mentre al comando Gitto con la sua Ralt sembra non forzare dietro Chionni è il primo ad alzare bandiera bianca al 6. giro con il motore fumante all'uscita del tornantino. Dopo poco abbandona Baldini, anche per lui è il motore ad aver ceduto. Padrone sembra avviato a conquistare un bel secondo posto; ma la fortuna non gli è amica, infatti il napoletano al 17. giro è costretto al ritiro con il propulsore che gira irregolarmente per problemi elettrici. Così in seconda e terza posizione salgono Aloi, fresco allievo del corso federale Csaì, e Valentino che nel frattempo hanno avuto ragione della resistenza di Pagani e De Tommaso. Al 25. giro De Tommaso supera Pagani installandosi in quarta posizione; dietro sono Magliveras, Caprotti e Belluzzi. A due giri dal termine Lovato, già da tempo in difficoltà con il cambio, finisce per girarsi al tornantino. La monoposto rimane bloccata in mezzo alla pista e a nulla valgono gli sforzi dei commissari per rimuoverla. Così il direttore di corsa chiude con un giro di anticipo la gara evitando inutili rischi ai piloti e al personale di servizio in pista. Minellono e Bindi che stanno duellando con accanimento nelle posizioni di rincalzo, non vedendo la bandiera a scacchi continuano il duello e poi alla fine si precipitano dal direttore di corsa per dimostrare la loro buona fede. Undicesimo infine «Gianfranco». □



In alto (Studio83), Merzario trionfatore a Valledlunga. Sopra (Photo4), Sanesi che è giunto secondo con la Lucchini. A sinistra (Photo4), Prioglio guida un gruppo di Sport Nazionale. A lato (Photo4), Betti con la Bogani. A destra, dall'alto in basso (Studio83), Aloi secondo in F.2000; il vincitore Gitto e lo sfortunato Chionni

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Valledlunga (RM), 24 aprile 1988

Prova valida per il Trofeo Fisa F. 2000

Classifica: 1. Gitto (Ralt A.R.) 31 giri in 39'05"51, media 152,257 kmh; 2. Aloi (Ralt R13 Ar) 39'20"43; 3. Valentino (Ralt R13 Ar) 39'28"76; 4. De Tommaso (Ralt Ar) 39'35"72; 5. Pagani (Reynard Ar) 39'42"05; 6. Magliveras (Ralt R13) 39'43"18; 7. Caprotti (Ralt R13) 40'04"48; 8. Belluzzi (Ralt) 40'19"78; 9. Bindi (Ralt) a 1 giro; 10. Minellono (Ralt R13) a 1 giro; 11. «Gianfranco» (Ralt) a 1 giro; 12. Carrer (Ralt) a 1 giro; 13. Lovato (Dallara Ar) a 2 giri; 14. Marostica (Ralt) a 6 giri.

□ Giro più veloce: Gitto in 1'14"75 alla media di 154,114 kmh.

F. PANDA/CADETTI PER UN UOMO SOLO DOPO BETTINI IL VUOTO ASSOLUTO

MONZA — Ormai in Formula Panda c'è un copione e un attore che lo esegue alla perfezione, senza una sbavatura e con una puntualità incredibile. Così Fabrizio Bettini si è aggiudicato la quinta gara di fila, vincendo la seconda corsa del Trofeo Cadetti, ripetendo la stessa prestazione del 19 marzo, in occasione dell'esordio stagionale. L'unico che ha tentato di resistere alla sua marcia è stato Alessandro Aghemio che fino a metà gara è riuscito a restare nella scia del giovane varesino. Un doppiaggio difficile con Bettini che si è inventato un sorpasso da manuale ha poi fatto il resto. Per Aghemio c'è stata la consolazione di essere stato l'unico a resistere: può bastare visto i tempi magri propiziati dall'esplosione dell'imprendibile Bettini. Tra i protagonisti di questa gara merita una citazione anche Valori che ha dovuto subire un calo di potenza al motore sul finire dopo essere stato una continua spina nel fianco di Aghemio. La lotta, quella bella e spettacolare a cui ci ha abituato la categoria, si è verificata solo nelle posizioni di rincalzo con un positivo Daniele Mercatelli che è riuscito a tenersi dietro per soli due decimi uno scatenato Rovera, giungendo quarto sul traguardo. Più dietro un'altra coppia ha fatto scintille e al termine Pippo Bianchi ha fatto sua la sesta posizione. Ancora una volta fra i protagonisti in negativo della corsa si è inserito Baj che ha dovuto barattare il sogno di vittoria con l'assetto della sua Crs. Uno spavento in «Parabolica» è il magro bottino che ha raccolto a Monza. Bettini, quindi, ha avuto vita facile ancora una volta e a tenere sveglie le tribune ci hanno pensato Conca, Bernasconi, Frosinini, Scialpi e Corsini. In programma doveva esserci anche una gara della nuova F. Fire. Purtroppo si sono presentati solo in due e nonostante tutto la direzione ha deciso di farli partire ugualmente. Ha vinto Pessina davanti a Cerizza. Dopo quindici passaggi movimentati solo dalla noia il direttore di corsa ha sventolato la bandiera a scacchi, aprendo le polemiche sulla nuova categoria che rischia di spaccare l'ambiente della Formula Panda, già in crisi per proprio conto.

Paolo Ciccarone



Bettini, sotto, ha vinto la quinta gara di seguito nella sua fortunata stagione di F. Panda. Sopra, Aghemio, buon secondo. A lato, la nuova F. Fire di Pessina: a Monza hanno corso solo due monoposto di questa categoria. A destra, Andreella che ha battuto Prospero nella gara di F. Fiat Abarth (FotoLazzari)

DUE FIRE AL VIA

MONZA — In concomitanza con la seconda gara del trofeo Cadetti doveva esserci anche la prima prova della nuova Formula Fire, in sostanza una monoposto che sfrutta il telaio della Formula Panda con un motore della Fiat Fire di 1000cc. Come si legge in questa pagina al via si sono presentate solo due vetture che hanno compiuto ugualmente i quindici giri in programma. Il fatto è che ci si attendeva più iscritti e le voci che assicuravano la presenza di almeno venti vetture sono state clamorosamente smentite. Il fatto ha portato a gongolare i preparatori, convinti dell'eccessiva economicità della nuova categoria. Immediata è stata la reazione di Romolo Tavoni, il dirigente della Sias creatore della Formula Monza e della Formula Panda. L'ex direttore sportivo della Ferrari ha infatti dichiarato che per far decollare la Formula Fire saranno messi in atto delle agevolazioni, quali l'uso gratuito della pista di Monza il venerdì precedente la corsa. Le vetture sono destinate ai giovani; purtroppo il concetto economico che le ha ispirate non è stato accettato da molti che hanno messo in atto un chiaro ostruzionismo. Ma Tavoni è ben deciso a proseguire il suo discorso e, conoscendolo, si può star certi che fra breve ci saranno scintille tra i due schieramenti. □

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 23 aprile 1988

2. Gara trofeo Cadetti Agip

1. Batteria: 1. Bettini (Tatuus) 10 giri in 11'06"38 alla media di 132,356 kmh; 2. Mapelli (Crs) 10"09; 3. Mercatelli (Ermolli) 10"21; 4. Missaglia (Ermolli) 22"38; 5. Corsini (Corsini) 22"50; 6. Bernasconi (Ermolli) 34"62; 7. Pellizzari (Covir) 46"89.
2. Batteria: Aghemio (Ermolli) 10 giri in 11'00"65 alla media di 131,514 kmh; 2. Valori (Gsv) 2"06; 3. Sabbadini (Ellenne) 17"19; 4. Benvenuto (S. Andrea) 26"81; 5. Frosinini (Tatuus) 27"01; 6. Lama (Tatuus) 31"63; 7. Poletti (Tatuus) 32"82; 8. Sabbatini (Spike) 34"70.

3. Batteria: 1. Bianchi (Ermolli) 10 giri in 11'19"92 alla media di 129,721 kmh; 2. Rovera (Ermolli) 3"04; 3. Scialpi (Cavallini) 3"99; 4. Baj (Crs) 4"21; 5. Conca (Crs) 11"78; 6. Armanini (Covir) 17"75; 7. Piacentini (Crs) 17"88; 8. Saleri (Adm) 18"89.

Finale: 1. Bettini (Tatuus) 22 giri in 24'14"95 alla media di 133,365 kmh; 2. Aghemio (Ermolli) a 5"86; 3. Valori (Gsv) 19"84; 4. Mercatelli (Ermolli) 23"38; 5. Rovera (Ermolli) 23"58; 6. Bianchi (Ermolli) 30"57; 7. Mapelli (Crs) 31"51; 8. Conca (Crs) 54"31; 9. Bernasconi (Ermolli) 54"47; 10. Frosinini (Tatuus) 54"63; 11. Scialpi (Cavallini) 56"83; 12. Corsini (Corsini) 58"06.

□ Giro più veloce: Aghemio in 1'05"25 alla media di 135,172 kmh.



F.FIAT/UNA GARA SENZA STORIA

ANDREELLA CASALINGO

MONZA — Quando sulla pista di casa corre Lido Andreella, per gli altri piloti la lotta riguarda soltanto la conquista del secondo posto. La regola è stata ancora una volta confermata nella terza prova del trofeo Fisa di F. Fiat Abarth. Lido Andreella ha fatto man bassa, cogliendo la vittoria, il giro più veloce e anche la pole position in prova, segno di una superiorità che ormai non ha bisogno di altre conferme. Ma se si crede che la sua sia stata una passeggiata, basta dare uno sguardo alla classifica finale per vedere che il secondo arrivato, Mauro Prospero, è stato staccato di soli due secondi, segno che, al minimo errore, Andreella poteva pagare cara la distrazione. Invece tutto è filato liscio e il pilota di casa ha potuto festeggiare con il suo clan nel dopo corsa. Prospero, cogliendo la seconda piazza,

ha confermato le sue doti velocistiche, che una settimana prima a Varano lo avevano portato alla vittoria contro Prodan che a Monza era partito con propositi di rivincita, finiti purtroppo nella sabbia della parabolica. A tenere desta l'attenzione è stato un gruppetto formato da De Lucia, Barbieri e Radicati che le hanno tentate tutte pur di superarsi e al termine della gara hanno concluso la corsa nell'ordine a partire dal terzo posto fino al quinto. Degli altri non c'è gran che da dire, visto che solo otto piloti hanno terminato la corsa. □

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi) 23 aprile 1988

3. Gara trofeo Fisa F. Fiat Abarth

La classifica: 1. Andreella 14 giri in 14'42"52 alla media di 139,917 kmh; 2. Prospero 2"35; 3. De Lucia a 24"39; 4. Barbieri 27"68; 5. Radicati 27"88; 6. Magnaghi 42"89; 7. Mestre 1'00"20; 8. Basso 1'00"50; 9. Cividini a 2 giri

**AUTO
SPRI
NT**

**CIVIT
88**

**SALERNO
CORSE**



CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ TURISMO



L'8 MAGGIO TUTTI AL MUGELLO CON

PATRESE, NANNINI E LARINI

IN PISTA CI SONO ALFA ROMEO,

BMW, FORD, MASERATI E VOLVO

GARE MOZZAFIATO A PARTIRE DALLE 8,30



ARNALDO
MONTINI
CHALLENGE

VAVID

RCM
MOTOSCOPE

sparco

TMC
TELE MONTECARLO

F.ALFA/ A MISANO VINCE L'ESPERIENZA DIETRO MONTANI EMERGE GILARDI

MISANO — È sembrato tutto facile per Sandro Montani nel secondo appuntamento del tricolore di F. Alfa Boxer. Partito dalla pole position, il romano dell'Autoscama, ha dominato la corsa mantenendo la testa dal primo all'ultimo giro. Anche se la sua superiorità non è mai stata messa in dubbio (con il terzo posto di Vallelunga passa a condurre la graduatoria degli Under 23) Montani ha dovuto fare i conti nel finale con un Andrea Gilardi mai rinunciatario. Il bicampione del mondo karting junior, nonostante un calo del motore, ha messo in mostra tutto il suo repertorio lottando di gomito con Regis e il compagno di squadra nel team Vergani, Savoldi, prima di uscire dalla mischia per gettarsi all'inseguimento del fuggitivo Montani. Alla fine ha concluso solo a un secondo dimostrando una grande determinazione. Sul podio è salito nuovamente Regis che si è accontentato del terzo posto dopo un calo di motore. Con questo piazzamento il piemontese rimane comunque al comando della serie. L'esperto Pace ha agguantato un eccellente quarto posto con una gara tutta in rimonta. La categoria sta vivendo un momento di grande vivacità che fa ben sperare per il futuro. Gli ultimi arrivati sgomitano per mettersi in evidenza, non risparmiandosi eccessi di agonismo. È il caso di Cesarini, ultimo al giro conclusivo del repechage, che ha fatto l'impossibile per superare Gasbarri che lo precedeva. Alla staccata della Quercia ha tentato il tutto per tutto. Risultato: è decollato sulle ruote dell'avversario, producendosi in un doppio looping finito senza gravi danni fisici (solo una leggera ustione sulla spalla per il riversamento di olio). Grazie al repechage Larini, Scotti, Macchi e Zampedri entrano in griglia, al via Montani è lesto e si porta subito al comando seguito da Regis, Gilardi, Savoldi e Ballabio. Le posizioni non cambiano alla conclusione del primo giro, quando Larini va in testa-coda e viene urtato da Macchi che a sua volta è centrato da Amati. Per gli ultimi due la corsa è finita, mentre Larini prosegue con l'aerodinamica in disordine. Al secondo passaggio Montani allunga il pas-

so, seguito da Regis, e Savoldi che ha avuto la meglio del compagno di squadra. I due iniziano un bel duello che si conclude al quinto giro quando Gilardi non solo si scrolla di dosso Savoldi, ma ha anche la meglio su Regis che scivola al terzo posto, mentre quarto è Ballabio. Il pilota di Famà vittorioso a Magione affila le unghie e si riprende la seconda piazza al sesto giro, prima di cederla definitivamente al combattivo Gilardi. Si conclude con Montani incalzato da Gilardi; terzo è Regis che controlla l'ottimo Gianpaolo Pace in rimonta e Savoldi. Ballabio scivola nelle retrovie dopo essersi intraversato al penultimo giro, perdendo il contatto con i primi.

(f. n.)



SANDRO CON LE ALI

MISANO — Sandro Montani ci tiene a essere pilota a tutti gli effetti: non soddisfatto di rappresentare uno dei protagonisti di spicco del campionato di F. Alfa Boxer ha intrapreso anche un corso per diventare pilota dell'Alitalia. Per questo motivo il romano è costretto a saltare le prove libere: «Questo successo è molto importante per l'Autoscama, la mia nuova squadra. Abbiamo ottenuto un successo anche senza la possibilità di lavorare sulla vettura, cercando le regolazioni durante le qualificazioni». Eppure hai ottenuto la pole e poi hai vinto: «Quando gli altri progrediranno difficilmente potremo tenere il passo dei primi. Questi, quindi, sono punti importantissimi per il futuro». Andrea Gilardi è il debuttante più positivo: secondo già alla seconda gara: «Speravo di andare a prendere Montani, ma ho avuto un calo di motore che mi ha rallentato. Peccato». Dopo il successo di Vallelunga Giovanni Regis è salito ancora sul podio: «Il terzo posto mi sta bene. Ho perso 400 giri in velocità massima per un calo di motore, ma non mi lamento: sono in testa al campionato. Mi auguro che questi piazzamenti servano a trovare i soldi per completare il budget: sarebbe un peccato rinunciare proprio sul più bello...» □

Regis, in alto, rimane in testa con il terzo posto

(FotoStudio '83) Al centro, il vincitore Montani (Photo4).

Sopra a sinistra, Gilardi ottimo secondo. Sopra, la F. Alfa di Cesarini (Fotostudio '83)

FORMULA ALFA BOXER

Misano (FO), 23 aprile 1988

2. Gara Campionato Italiano Alfa Boxer

1. Montani 19 giri in 27'02"61 alla media di 147,034 kmh; 2. Gilardi a 1"; 3. Regis a 4"26; 4. Pace a 11"76; 5. Savoldi a 13"92; 6. Miani a 14"81; 7. Savio a 15"80; 8. Cisolla a 16"31; 9. Ballabio a 19"94; 10. De Luca a 20"65; 11. Trezzi a 26"95; 12. Zeri a 27"67; 13. Melgrati a 30"23; 14. Angelelli a 31"02; 15. Poloni a 31"18; 16. Vismara a 31"61; 17. Leonetti a 36"84; 18. Goldoni a 44"40; 19. Zampedri a 58"53; 20. Larini a 1'09"18; 21. Scotti a 1'12"80.

□ Giro più veloce: Gilardi in 1'24"34 alla media di 148,882 kmh.

Così il campionato dopo 2. gare: 1. Regis punti 13; 2. Montani 9; 3. Gilardi 8; 4. Ballabio 6; 5. Savoldi 5; 6. Angelelli e Pace 4; 8. Miani 1.

Under 23: 1. Montani punti 12; 2. Gilardi e Savoldi 10; 3. Angelelli 9; 5. Miani 3; 6. Vismara e Savio 2; 8. De Luca e Cisolla.

SALITA/QUINTO CENTRO PER IL BRESCIANO

A PREDAPPIO TAMBONE È RE

PREDAPPIO — Giuseppe Tambone ha scritto, per la quinta volta consecutiva, il suo nome nell'albo d'oro della Predappio-Rocca delle Caminate. Il bresciano, pur avendo provato pochissimo, ha dominato entrambe le manches e l'unico brivido lo ha vissuto all'arrivo della seconda, quando gli si è rotto un giunto a pochi metri dal traguardo, che lo ha costretto ad arrivare in folle. Nonostante questo inconveniente, il vantaggio accumulato nella prima salita e nella prima parte della seconda è stato sufficiente a permettergli di concludere con 2"3 di vantaggio su Giulio Regosa, in giornata non estremamente positiva, che non è riuscito ad approfittare del guasto occorso al rivale. Sono venuti a mancare, invece, i protagonisti forse più attesi della giornata. Braconi ha concluso la prima manche con un ottimo secondo tempo, che lo poneva come rivale più accreditato di Tambone, ma un'uscita di strada, seppure non grave, nel corso della seconda salita lo ha messo fuori gioco. Ancora più sfortunato Caliceti, partito alla grande, ma fuori strada già alla terza curva, complice anche l'asfalto ancora leggermente umido. Lo spettacolo non è comunque mancato, a base di uscite di strada (per fortuna quasi sempre incruente) e favorito dalla grande determinazione dei concorrenti, nonostante la pioggia della domenica avesse impedito lo svolgimento regolare delle prove. Per quanto riguarda le altre categorie, bella vittoria in Gruppo B di Cantelli con la difficile Porsche 911 Turbo, giunto tra l'altro decimo assoluto. Il Gruppo A è andato a Fuganti, autore di una prestazione maiuscola, dopo che il favorito Brandi su Sierra Cosworth aveva compromesso la prima manche con un testacoda. La Lancia Delta Hf di Saccomanno si è invece aggiudicata il Gruppo N, davanti alle agili R5 Gt Turbo di Pieratti e Landi e alla piccola Peugeot 205 di Cucchi, vincitore della classe 1600 e terzo di Gruppo. Molto vivace la lotta tra le piccole A112, dopo una partenza «col botto» (il concorrente numero 1 è volato fuori strada alla seconda curva) con vittoria di Ghignoni in Gruppo N e Broccolini in Gruppo A. Poca

fortuna per gli alfieri del Gruppo Piloti Bandini, che organizzava la gara, con l'eccezione della vittoria di classe di Mantellini e della prestazione di Valbrucchi e Simoncelli, secondo e quarto, rispettivamente, in Gruppo A.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN SALITA

Predappio (FO), 25 aprile 1988

11. Predappio - Rocca delle Caminate

Valida per la Coppa Italia 1. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Tambone (Osella Bmw) 5'33"14 alla media di 88,611 kmh; 2. Regosa (Osella Bmw) a 2'03"; 3. Bielanski (Osella Bmw) a 5'49"; 4. Peroni (Osella) a 7'02"; 5. Ritacca (Osella Bmw) a 9'45v; 6. Scola C. (Osella) a 10'14"; 7. Parlamento (March) a 21'57"; 8. Castelli (Lucchini) a

Tambone (in basso) ha colto il quinto successo personale a Predappio. A destra, Giulio Regosa che è giunto secondo
(FotoLazzari)



22'16"; 9. Bettoni (Osella Bmw) a 24'41"; 10. Cantelli (Porsche 911 Turbo) a 34'11".
GRUPPO N
Classe 1150: 1. Ghignoni 7'27"98 alla media di 65,896 kmh; 2. Polcri a 2'20"; 3. Tavoni a 2'37"; 4. Ingegnò a 17'38"; 5. Caneva a 18'85"; 6. Andreini a 19'08"; 7. Bosetti a 22'68"; 8. Ravaglioli a 31'22"; 9. Bonvecchio a 52'67"; 10. Lelli a 1'08"62 (tutti su A112).
Classe 1300: 1. Buccolo 7'16"89 alla media di 67,569 kmh; 2. Piva a 11"64 (entrambi su Talbot Samba).
Classe 1600: 1. Cucchi (Peugeot 205 Gti) 6'51"93 alla media di 71,663 kmh; 2.

Niderjaufner (Autobianchi Y10 T.) a 18"06; 3. Rossi (Peugeot 205 Gti) a 36"87; 4. Minghelli (Alfasud Ti) a 39"44.
Classe 2000: 1. Billi (Fiat Ritmo 130) 7'29"46 alla media di 65,679 kmh; 2. Gottarelli (Fiat Ritmo 130) a 7vc28; 3. Bertaccini (Opel Kadett Gsi) a 9"57; 4. Bombardi (Opel Kadett Gsi) a 12'52"; 5. Daros (Peugeot 205) a 27"89.
Classe 2500: 1. Pieretti 6'51"53 alla media di 71,732 kmh; 2. Landi a 1"54; 3. Perulli a 3"57; 4. Zanin a 4"89; 5. Bonetto a 8"90; 6. Severi a 19"03; 7. Sangiorgi a 26"75 (tutti su R5 Gt turbo).
Classe oltre 2500: 1. Saccomanno (Delta Hf) 6'50"52 alla media di 71'909 kmh; 2. Perini (Ford Escort) a 45"13.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Broccolini 7'10"07 alla media di 68,640 kmh; 2. Ragazzini a 5"64; 3. Bonvecchio a 17"89; 4. Campanelli a 10"60; 5. Alessandrini a 14"91; 6. Magnago a 19"01 (tutti su A112).
Classe 1300: 1. Martinelli 6'51"22 alla media di 71,786 kmh; 2. Serena a 4"57; 3. Benedetti a 15"31; 4. De Camillis a 46"62 (tutti su Samba rally).
Classe 1400: 1. Tomasi (Fiat Uno) 6'56"45 alla media di 70,885 kmh; 2. Avancini a 5"77; 3. Rocco (Fiat Uno) a 11"9; 4. Garatto.

Classe 1600: 1. Pera (Toyota Corolla) 6'43"04 alla media di 73,243 kmh; 2. Franzoni (Alfasud Sprint) a 8"01; 3. Pellegrini (Alfasud Sprint) a 13"32; 4. Giannelli (Alfasud Ti) a 17"94; 5. Mambelli (Alfasud) a 1'24"16.
Classe 2000: 1. Fuganti 6'26"19 alla media di 76,439 km; 2. Valbrucchi a 5"55; 3. Simoncelli (Vw Golf) a 12"38; 4. Billi a 13"09; 5. Bolderini a 13vc28; 6. Molinari a 20"04; 7. Buoci (Alfa Gtv) a 22"85 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).
Classe 2500: 1. Mantellini (Alfa 75) 6'41"96 alla media di 73,440 kmh; 2. Gherardi (R5 Gt Turbo) a 4"89; 3. Schena (R11 Turbo) a 26"94; 4. Alfano (Bmw 323) a 40"80.

Classe oltre 2500: 1. «Francisco» (Delta Integrale) 6'37"01 alla media di 74,356 kmh; 2. Franceschini (Delta 4WD) a 6"66; 3. Brandi (Sierra Cosworth) a 14"36.
GRUPPO B
Classe 1600: 1. Tarozzi 6'55"14 alla media di 71,109 kmh; 2. Oddo a 7"37"; 3. Bottazzi a 40"89 (tutti su Fiat X1/9).
Classe 2500: 1. Biancolini (R5 Turbo) 6'30"16 alla media di 75,661 kmh; 2. Sportelli (Alfa Gtv) a 17"44.
Classe oltre 3000: 1. Cantelli (Porsche 911 Turbo) 6'07"25 alla media di 80'611 kmh.

SPORT
Classe 1600: 1. Guarducci (Chevron) 6'29"13 alla media di 75,862 kmh; 2. Randi (Marilyn) a 1'03"27.
Classe 2000: Tambone 5'33"14 alla media di 88,611 kmh; 2. Regosa a 2'03; 3. Bielanski a 5'49; 4. Peroni a 7'02; 5. Ritacca a 9'45; 6. Scola C. a 10'14; 7. Parlamento (March) a 21'57; 8. Bettoni a 24'41; 9. Dal Ben a 40"03; 10. Gnesto a 41'91 (tutti gli altri su Osella).
Sport Nazionale: 1. Castelli (Lucchini) 5'55"30 alla media di 83,085 kmh; 2. Zanini (Osella) a 14"51; 3. Panzeri (Osella) a 23"48; 4. Forlani (Gp) a 41"15.

VITTORIA FORTUNOSA

PREDAPPIO - Nonostante la vittoria, Giuseppe Tambone, a fine gara, ha molto da recriminare: «La gara era cominciata decisamente male; ieri non abbiamo potuto provare a causa della pioggia, nel giro di prova di questa mattina ha rotto un giunto dopo 400 metri. In pratica, la mia salita di prova è stata la prima manche; poi, nella seconda, ho rotto un altro giunto proprio dopo l'ultimo tornante e quindi ho vinto per un pelo!». Chi invece è soddisfatto è Giulio Regosa: «Tambone meritava di vincere, mentre io ho commesso alcuni errori, soprattutto nella prima manche. Quindi, sono contento che sia finita così, il secondo posto mi va più che bene». Soddisfazione anche per Paolo Cantelli, vincitore del Gruppo B e decimo assoluto: «Era una gara molto difficile a causa dell'asfalto scivoloso; io, comunque, mi sono trovato abbastanza a mio agio. Saremo potuti andare tutti meglio, se ieri fosse stato possibile provare». Anche altri piloti hanno criticato la decisione del direttore di corsa di non effettuare le prove la domenica, ma nel complesso la organizzazione del gruppo Piloti Bandini ha svolto bene i suoi compiti, offrendo al numeroso pubblico uno spettacolo di grande rilievo.

RALLY 1. SERIE/A PISTOIA PROTAGONISTA LA PIOGGIA

GIOCHI BIZZARRI SUL BAGNATO

PISTOIA — L'impegnativo percorso del rally di Pistoia, reso ancora più duro dal maltempo che ha imperversato durante tutto lo svolgimento della gara ha espresso una serie di indicazioni che vanno al di là del singolo fatto agonistico. La corsa ha innanzitutto confermato il buon momento del rallismo in Toscana con un parco partenti ottimo sia numericamente, 159 al via, sia qualitativamente. La gara ha anche dato una confortante verifica delle capacità organizzative della «Confesercenti di Pistoia», anche in vista della finale del trofeo rally nazionali che la stessa associazione organizzerà a dicembre nella vicina Montecatini. La corsa ha, infine, confermato la superiorità di Stefano Bizzarri su tutti gli altri pretendenti alla coppa; una superiorità che se si dovesse confermare anche nel prossimo appuntamento, il rally dell'Impruneta, farebbe chiudere con largo anticipo ogni discorso sulla vittoria della coppa nella zona. Il pilota della scuderia Balestrero, ha infatti dato in questa occasione una confortante prova di maturità, attaccando subito e contenendo il ritorno degli avversari, in particolare quello di Filippo Mattia. Per tre quarti di gara, c'è infatti stata una bella battaglia fra Bizzarri, sempre comunque davanti e capace di controllare la corsa, e Mattia che, nel finale, ha tirato i remi in barca puntando alla vittoria di Gruppo. Di questo duello gli altri sono stati solo spettatori, a cominciare dai pur bravi Vescovi-Belli, (R5 Gt Turbo), terzi alla fine dopo un inizio in sordina. Braccini e Bartolozzi, Peugeot 205 Gti della scuderia Bologna Corse, hanno confermato le ottime prove di inizio stagione finendo al 4. posto assoluto. Tra coloro che possono recriminare su come sono andate le cose in gara c'è il bravissimo Massimo Poli, debuttante nei rally ma con una lunga carriera in pista sulle spalle, fermo quando era al terzo assoluto. Stessa sorte anche per Alessandro Gori che è stato autore di una buona seconda parte di gara. Da dimenticare la prova di Barsanti, in testa prima di questa gara alla classifica di zona, che fino al ritiro non aveva fatto molto con la Bmw M3.

Luca Bartolini

RALLY 1. SERIE

Pistoia, 23-24 Aprile 1988

9. Città di Pistoia

Prova valida per la Coppa Italia 5. zona (coeff. 5)

Le classifiche:

Assoluta: 1. Bizzarri-Bizzarri (Renault 5 Gt Turbo) 1.18'16"; 2. Mattia-Boniso (Lancia Delta 4Wd) 1.19'00"; 3. Vescovi-Belli (Renault 5 Gt Turbo) 1.20'53"; 4. Braccini-Bartolozzi (Peugeot 205 Gti) 1.20'56"; 5. Di Lella-Di Lella (Fiat Ritmo 130) 1.21'11"; 6. Lucchesi-Lucchesi (Delta Integrale) 1.21'36"; 7. Versari-Maggiorelli (Renault 5 Gt Turbo) 1.21'41"; 8. Baldacci-De Angelis (Fiat Ritmo 130) 1.22'25"; 9. Biaggini-Trady (Peugeot 205 Gti) 1.22'29"; 10. Martinelli-Sgherri (Renault 5 Gt Turbo) 1.22'34".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Salvadori-Chiti 1.29'48"; 2. Chelazzi-Chelazzi 1.30'13"; 3. Orioli-Santi 1.31'43"; 4. Ducceschi-Bargellini 1.33'06"; 5. Torrente-Socci 1.33'36"; 6. Vannoni-Baldi 1.34'34"; 7. Pardini-Romano 1.35'35"; 8. Ciaramella-Marconcini 1.38'07"; 9. Sicilia-Rossi 1.47'38" (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Sanesi-Pinzani (Opel Corsa Sr) 1.27'24"; 2. Nuti-Noentini (Opel Corsa Sr) 1.28'36"; 3. Melillo-Sorce (Citroën AX Sport) 1.29'05"; 4. Giustini-Randazzo (Opel Corsa) 1.30'06"; 5. Lombardi-Lugli (Opel Corsa) 1.32'03"; 6. Benedetti-Zanola (Talbot Samba) 1.31'06"; 7. Materozzi-Materozzi (Opel Corsa) 1.34'41"; 8. Gnani-Volta (Opel Corsa) 1.40'12"; 9. Fiorenza-Canovai (Citroën Visa Gt) 1.40'26"; 10. Gai-Vivarelli (Samba Rally) 1.45'13".

Classe 1600: 1. Pegni-Campomori 1.26'11"; 2. Allegri-Allegri 1.26'51"; 3. Dingacci-Dingacci 1.29'35"; 4. Plaia-Plaia 1.30'45"; 5. Andreotti-Tonarelli (Alfasud Sprint) 1.32'31"; 6. Materazzetti-Vivarelli 1.33'17"; 7. Dominici-Bartolotti 1.34'33"; 8. Patrone-Marchi 1.36'12"; 9. Campani-Grazi 1.37'16"; 10. Gattafoni-Amaducci (Toyota Corolla) 1.37'26"; 11. Tanzini-Rotelli (Alfasud) 1.37'43" (gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Biaggini-Trady (Peugeot 205 Gti) 1.22'29"; 2. Bindi-Rovini (Peugeot 205 Gti) 1.24'58"; 3. De Ricco-Vanni 1.25'37"; 4. Bizzarri-Valeri 1.26'19"; 5. Bongiovanni-Begliomini 1.27'09"; 6. Mecarelli-Bardi 1.27'20"; 7. Piccirilli-Paolini (Peugeot 205 Gti) 1.27'55"; 8. Guasti-Laffi (Fiat Abarth 130) 1.28'12"; 9. Asta-Pilichi (Peugeot 205 Gti) 1.28'23"; 10. Danielli-Ancona 1.28'26"; 11. Mantellassi-Calevi 1.30'57"; 12. Isanz-Matteoni

1.31'54"; 13. Tadeo-Betti 1.33'06"; 14. Nario-Navarchi 1.34'53"; 15. Sgado-Pucci 1.35'12"; 16. Moggia-Giglioli (Fiat Ritmo 130) 1.37'09"; 17. Calvanelli-Jacobacci (Peugeot 205 Gti) 1.48'22" (gli altri su Opel Kadett Gsi).

Classe oltre 2000: 1. Bizzarri-Bizzarri 1.18'16"; 2. Vescovi-Belli 1.20'53"; 3. Lucchesi-Lucchesi (Delta Integrale) 1.21'36"; 4. Versari-Maggiorelli 1.21'41"; 5. Martinelli-Sgherri 1.22'34"; 6. Bonelli-Bianchino 1.23'09"; 7. Raffaelli-Bigongiari 1.23'51"; 8. Dal Porto-Martini 1.25'57"; 9. Scricciolo-Tracogna 1.26'03"; 10. Fidanza-Vassarri (Ford Sierra Rs) 1.26'08"; 11. Aiolfi-Marconcini 1.26'10"; 12. Ciervo-Del Bino (Lancia Delta 4Wd) 1.26'10"; 13. Galantini-Ceccarini 1.26'39"; 14. Morelli-Sini 1.27'15"; 15. Troysi-Rossini 1.27'22"; 16. Bettarini-Tardelli 1.30'46"; 17. Gori-Paci 1.30'55"; 18. Tonarelli-Barsanti 1.41'08" (gli altri su R5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Agresti-Serra 1.27'17"; 2. Donati-Donati 1.27'45"; 3. Rafanelli-Biagini 1.27'56"; 4. Auli Casucci-Ancillotti 1.28'55"; 5. Falangi-Innocenti 1.31'32"; 6. Rotondi-Brizzi 1.31'33"; 7. Maglieri-Maglieri 1.31'48"; 8. Vitamia-Scalambra 1.31'48"; 9. Cioni-Cioni 1.34'38"; 10. Barghi-Paolini 1.38'12"; 11. Nieri-Centelli 1.40'49"; 12. Lettieri-Caloffi 1.41'00"; 13. Trombetta-Luzzoli 1.43'17" (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Tongiani-Del Fiantra 1.25'62"; 2. Lippi-Gianecchini 1.27'57"; 3. Succi-Stocchi 1.30'33" (tutti su Samba).

Classe 1600: 1. Corvi-Mazzoli (Alfa 33 4x4) 1.25'12"; 2. Becucci-Fusi (Alfa 33) 1.26'17"; 3. Rafanelli-Bertonasco (Peugeot 205 Gti) 1.26'46"; 4. Lamberti-Bacci (Alfasud Ti) 1.29'27"; 5. Cassettari-Lucchesi (Alfasud Ti) 1.30'08"; 6. Repetto-Dardano (Peugeot 205 Gti) 1.32'00"; 7. Lombardi-Scali (Alfasud Ti) 1.33'08".

Classe 2000: 1. Braccini-Bartolozzi (Peugeot 205 Gti) 1.20'56"; 2. Di Lella-Di Lella (Fiat Ritmo 130) 1.21'11"; 3. Baldacci-De Angelis (Fiat Ritmo 130) 1.22'25"; 4. Rossi-Barsaglini (Opel Manta Gsi) 1.23'19"; 5. Lucchesi-Tempestini (Golf Gti) 1.23'35"; 6. Bandinelli-Rovatti (Opel Manta Gte) 1.25'02"; 7. Venturi-Coturri (Opel Manta Gte) 1.25'12"; 8. Mucci-Lo Scalzo (Golf Gti) 1.25'32"; 9. Carrara-Balderi (Golf Gti) 1.27'34"; 10. Nannipieri-Mannelli (Opel Manta) 1.30'34"; 11. Bertolai-Saracini (Opel Manta Gte) 1.31'26".

Classe oltre 2000: 1. Mattia-Boniso (Lancia Delta 4Wd) 1.19'00"; 2. Chiapparelli-Buonomici (Lancia Delta 4Wd) 1.23'54"; 3. Tringali-Consorti (Renault 5 Gt Turbo) 1.25'19".



A FERRARA RALLY ROSA DOMINA LA VIDALI

FERRARA — Se mai ancora qualcuno pensasse che «donna al volante... pericolo costante», assistendo alla 3. edizione del Rally Rosa si sarebbe dovuto ricredere. Alla guida le signore da corsa ci sanno veramente fare e non hanno niente da invidiare ai «signori uomini». La grazia che generalmente caratterizza il gentil sesso, una volta col volante tra le mani si trasforma tutta in grinta e aggressività, come quella dimostrata dalla graziosa ventiduenne Tamara Vidali che, in coppia con Aurora Paganin, per la prima volta impegnata in una gara automobilistica, alla guida di una Opel Manta messale a disposizione dal Leader Team, ha centrato la vittoria assoluta, aggiudicandosi quattro delle cinque prove speciali in programma. «Credevo di non farcela — afferma la Vidali subito dopo l'arrivo — la macchina sembrava non andasse, invece, tutto è andato a finire nel migliore dei modi. Ora, grazie al Leader Team, dovrei correre a Faenza, Bibione e, infine, disputare la 2 Ore di Vallelunga valida per il campionato Turismo con una Ford Sierra Cosworth». Altrettanto merito va tributato alla brava Stefania Tura «veterana» dei rally, era alla sua terza gara. Alla guida di una fiammante Renault 5 Gt Turbo coi colori della Sport Action, solo 600 chilometri percorsi, affiancata dalla navigatrice Paola Colombi, è stata l'unica in grado di contrastare la marcia trionfale di Tamara Vidali, riuscendo anche a strapparle il successo parziale nella prima prova speciale. Come noto la gara era riservata a sole donne, per gli uomini, al massimo il compito di fare da navigatore. Parallelemente al rally si è disputato anche il Raduno Rosa, aperto alle conduttrici provviste della





RALLYSPRINT/A LUMEZZANE SI IMPONE DIONISIO COLPI DI SCENA ANCHE DOPO L'ARRIVO

sola patente di guida. Anche in questo caso, agonismo e «numeri» non sono mancati e a prevalere nelle tre classi costituite sono state rispettivamente Silvia Mantovani, Nadia Bergami e Paola Bulgarelli. La manifestazione si è conclusa con il gran finale in piazza Ariostea, dove le migliori del rally e del raduno si sono «scontrate» alla guida di Fiat Tipo in un breve tratto cronometrato rallentato da due chicane. In palio come premi per le migliori quattro: una pelliccia della Colva, disponibilità di un appartamento per una settimana in Spagna, altrettanto per una settimana al Lido delle Nazioni e per la quarta classificata una bella cura dimagrante, una confezione di pasta Ricci per sei mesi. I premi sono andati rispettivamente a Stefania Tura che già l'anno scorso si era portata a casa la pelliccia, Manuela Graziani, Loredana Marzotto e Nadia Bergami. Impeccabile come sempre l'organizzazione, curata dalla Scuderia San Giorgio. Appuntamento al 1989 per la 4. edizione del Rally Rosa.

Ettore Mingardi

RALLYSPRINT

Ferrara, 24 aprile 1988

3. Rally Rosa

Le classifiche

Assoluta: 1. Vidali-Paganin (Opel Manta) 6'30"; 2. Tura-Colombi (Renault 5 Gt Turbo) 6'42"; 3. Tonello-Bordignon (Renault 5 Gt Turbo) 6'51"; 4. Ponte-Galliano (Peugeot 205 Gti) 6'57"; 5. Rebecca-Rebecca (Fiat Ritmo 130) 7'04"; 6. Di Cataldo-Doretto (Talbot Samba) 7'07"; 7. Del Prete-Pressi (Opel Kadett) 7'07"; 8. Yves-Bellis (Renault 5 Gt Turbo) 7'20"; 9. Ali Seminara-Palli (Renault 5 Gt Turbo) 7'22"; 10. Mechelini-Tesio (Peugeot 205 Gti) 7'26".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Rebecca-Rebecca (Fiat Ritmo 130) 7'04"; 2. Del Prete-Pressi (Opel Kadett) 7'07"; 3. Mechelini-Tesio (Peugeot 205 Gti) 7'26"; 4. Gianpellegrini-Bedini (Opel Kadett) 7'28"; 5. Locatelli-Prandi (Fiat Ritmo 130) 7'31"; 6. Santi-Lunel (A112 Abarth) 7'41".

Classe oltre 2000: 1. Tonello-Bordignon (Renault 5 Gt Turbo) 6'51"; 2. Biotti-Furigo (Lancia Delta 4Wd) 7'27".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Di Cataldo-Doretto (Talbot Samba) 7'07"; 2. Marzotto-Berton (A112 Abarth) 7'26"; 3. Givone-Maccagno (A112 Abarth) 9'19".

Classe 2000: 1. Vidali-Paganin (Opel Manta) 6'30"; 2. Tura-Colombi (Renault 5 Gt Turbo) 6'42"; 3. Ponte-Galliano (Peugeot 205 Gti) 6'57"; 4. Yves-Bellis (Renault 5 Gt Turbo) 7'20"; 5. Ali Seminara-Palli (Renault 5 Gt Turbo) 7'22".

LUMEZZANE — Amedeo Dionisio in coppia con Carlo Puzzolo si è aggiudicato con una Bmw M3, preparata da Orlando, la prima edizione del rallysprint delle Valli Bresciane, ha riservato nel corso delle sue 7 prove speciali, ma anche dopo l'arrivo, tutta una serie di colpi di scena, che hanno tenuto desto l'interesse dei numerosi appassionati. Inaspettatamente il comando della competizione è stato preso con bella sicurezza da Giori-Pedretti su Bmw M3 Gr.A, che hanno vinto quattro delle sei ps disputate prima di abbandonare per la rottura di un semiass. Stessa sorte è toccata a Strappava-Bacci, che li seguivano a poca distanza, dovuti ritirare per problemi al motore della loro Ritmo 130 Gr. A. I vincitori morali della gara, comunque, sono stati Branchi-Cecon su Delta 4Wd, che approfittando dell'asfalto sconnesso di almeno quattro Ps, hanno fatto valere la superiorità della trazione integrale. Tuttavia un tempo imposto li ha costretti a lamentare una posizione di classifica non certo consona allo strapotere dimostrato. Si è giunti così alla fine del rally con l'equipaggio bergamasco Benedetti-Carbone su Delta Integrale Gr. N al comando, davanti a Dionisio-Puzzolo, che avendo dovuto impostare una corsa ad inse-

guimento, avevamo subito un distacco notevole nella prima ps per la scarsa conoscenza del tracciato. Il fratello del pilota Ermanno, appena rientrato dalla sfortunata partecipazione al rally della Costa Smeralda, si avvedeva che la Delta dei bergamaschi presentava un'anomalia nella marmitta. Il reclamo veniva accettato dai commissari ed Amedeo Dionisio poteva bissare il successo di un mese prima nell'altro rallysprint organizzato in terra bresciana. Alle sue spalle altri due equipaggi su Bmw M3 con scarti praticamente irrilevanti. Ancor più significativo il balzo di Rasi-Natale su Delta Integrale che, oltre a passare dal sesto al quinto posto assoluto, si sono aggiudicati la vittoria del Gruppo N.

Francesco Spampinato

RALLYSPRINT

Lumazzane (Bs), 24 aprile 1988

Valli Bresciane

Assoluta: 1. Dionisio-Puzzolo (Bmw M3) in 17'03"; 2. Bianchi-Ghidini (Bmw M3) a 2"; 3. Barbieri-Greci (Bmw M3) 5"; 4. Alessandri-Favaretto (Fiat 130) a 10"; 5. Rasi-Natale (Delta int.) a 10"; 6. Bertolotti-Berardi (Delta int.) a 12"; 7. Scarpa-Perin (Delta int.) a 16"; 8. Frigato-Guarneri (Ritmo 125) a 33"; 9. Rocchi-Diotti (R11 T) a 35"; 10. Gamba-Formentini (Mercedes 190) a 39".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Merelli in 19'59"; 2. Arnaboldi-Veronelli a 3"; 3. Del Bono-Milesi a 4"; 4. Orrieri-Barbaro a 12"; 5. Gualdi-Abbrioni a 15"; 6. Guerra-Guerra a

20"; 7. Burato-Valentini a 22"; 8. Poli-Ricca a 33"; 9. Nardon-Fortuna a 39"; 10. Quaglino-Botticchio a 41"; 11. Gualdo-Mobile a 51"; 12. Mendeni-Zendra a 51"; 13. Arnaboldi-Zigliani a 56"; 14. Pedretti-Braghini a 1'; 15. Carpelli-Codenotti a 1'04"; 16. Marai-Dizioli a 1'14"; 17. Lazzari-Sabattoli a 1'15"; 18. Scalabrini-Vallisneri a 1'28"; 19. Caravaggi-Borella a 4'54"; 20. Giustozzi-Piol a 2'31"; 21. Trevisani-Fappani a 6'58". (Tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Manzo-Spagnolo in 19'05"; 2. Frati-Masseroni (Samba 1.3) a 22"; 3. Duccoli-Moscardi (Suzuki Swift) a 31"; 4. Mora-Carpaneda a 36"; 5. Fostini-Belluati a 1'04"; 6. Campesan-Signoretto a 1'05"; 7. Birnbaum-Monferini a 1'06" (tutti gli altri su Citroën Ax).

Classe 1600: 1. Fornoni-Ferrari in 19'00"; 2. Barberini (Toyota C.) a 5"; 3. Pelizzari-Lazzari (Alfa Sud) a 22"; 4. Barcella-Zambelli (Alfa Sud) a 1'23"; 5. Foti-Pirola a 2'14"; 6. Tucci-Carrara a 2'38"; 7. Voltolini-Botta (Toyota C.) a 6'59".

Classe 2000: 1. Levrange-Besacchi (Peugeot 205) in 18'46"; 2. Cavagna-Ponchiardi (Peugeot 205) a 7"; 3. Calcinotto-Mattuzzi (Kadett Gsi) a 9"; 4. Scaramuzzi-Zanchigiani a 12"; 5. Boselli-Salgaro a 29"; 6. Milesi-Marchi (Ritmo 125) a 45"; 7. Roberti-Natali a 1'42"; 8. Fracassi-Gerardini a 2'27" (tutti gli altri su Ritmo 130).

Classe oltre 2000: 1. Rasi-Natale in 17'13"; 2. Bertolotti-Berardi a 2"; 3. Scarpa-Perin a 6"; 4. Giacometti-Berardelli (Delta 4Wd) a 29"; 5. Branchi-Cecon (Delta 4Wd) a 35"; 6. Piva-Andriotto (Sierra R5 C.) a 46"; 7. Pellegrini-Marzoli (R5 Gt T) a 1'12"; 8. Alberti-Pasotti a 1'13"; 9. Bertoloni-Carminati (R5 Gt T) a 1'22"; 10. Vicardi-Canevali (R5 Gt T) a 1'23"; 11. Nicolis-Siviero (R5 Gt T) a 1'37"; 12. Pasquali-Pasquali (Uno T) a 1'43"; 13. Zanetti-Fratus (R5 Gt T) a 1'52"; 14. Franchini-Borbardieri (R5 Gt T) a 2'23"; 15. Torri (R5 Gt T) a 2'23"; 16. Zerla-Genesini (Sierra R5 C.) a 2'27"; 17. Guerrato-Cuter (R5 Gt T) a 2'38"; 18. Pozzo-Parise (Uno T) a 3'05"; 19. Nava-Andreoli (R5 Gt T) a 3'11"; 20. Silva-Pina (Delta 4Wd) a 4'17". (Tutti gli altri su Delta Integrale).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ciresola-Fiocco in 18'35"; 2. Turi-Bondio a 2"; 3. Barbero-Zantedeschi a 30"; 4. Bonizzardi-Roncadori a 42"; 5. Ronchi-Mogentele a 47"; 6. Balconi-Loffi a 48"; 7. Porta-Bosis a 1'26"; 8. Rinco-Soffiati a 2'33"; 9. Cipolla-Pozzan a 2'53". (Tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Sangermani-Gazzaniga (Uno 70) in 19'02"; 2. Cabal-Dalla Vedova (Uno 70) a 2'19"; 3. Grazioli-Marelli (Alfa Sud) a 2'37".

Classe 1400: 1. Franzoni-Baroni (Alfa Sud Sprint) in 17'57"; 2. Dallamano-Trianti (Ritmo 105) a 1'04"; 3. Marinoni-Gualdi (Alfa Sud Sprint) a 1'07"; 4. Bonafede-Parolari (Alfa Sud Sprint) a 1'17".

Classe oltre 2000: 1. Dionisio-Puzzolo (Bmw M3) in 17'03"; 2. Bianchi-Ghidini (Bmw M3) a 2"; 3. Barbieri-Greci (Bmw M3) a 5"; 4. Alessandri-Favaretto (Ritmo 130) a 10"; 5. Frigato-Guarneri (Ritmo 125) a 33"; 6. Rocchi-Diotti (R11 T) a 35"; 7. Gamba-Formentini (Mercedes 190) a 39"; 7. Lollì-Migliori (Ritmo 130) a 44"; 9. Forato-Bordin (Manta Gte) a 1'04"; 10. Ricci-Vecchio (Kadett Gsi) a 1'15"; 11. Saleri-Fogazzi (Uno T) a 1'23"; 12. Fior-Porcillato (Bmw M3) a 1'39"; 13. Tomasoni-Tomasoni (Manta Gte) a 1'41"; 14. Rizzi-Rightetti (A.R. Gtv 2.0) a 2'17"; 15. Giupponi-Gritti (Golf Gti) a 2'18"; 16. Giambarini-Montero (Manta Gte) a 2'44"; 17. Costi-Zorzini (Manta Gte) a 2'45".



In alto (Attualfoto), una fase della finale al Rally Rosa di Ferrara. Nella pagina a fianco, i Bizzarri primi a Pistoia. Sopra, Dionisio vincitore a Lumezzane (fotoStudio '83)

SLALOM/RECORD DI ISCRITTI A MONZA

SUPERGARA DI BORMIDA



MONZA — Centosessantasette iscritti alla terza edizione dello Slalom dell'autodromo di Monza hanno segnato l'afflusso record degli ultimi 15 anni per questa categoria, che mai aveva visto un successo del genere. In un clima festoso, abbinato al nuovo sponsor «Amici del barbera», Gianni Bormida ha cercato la vittoria con caparbieta e determinazione. Il pilota del team Supergara ha sbaragliato il campo imponendosi in entrambe le manche, corse lungo un tracciato di 5 km del circuito lombardo. Dopo una prima frazione di corsa eccellente, Bormida si è letteralmente superato nella seconda, abbassando di 2" il suo tempo precedente. A questo punto la lotta si è ristretta alle posizioni di rincalzo, dove Gianni De Micheli è riuscito a prevalere, per il secondo posto, a oltre 3" però, grazie a una seconda frazione eccellente e senza penalità. Al vincitore della passata edizione il risultato va forse un po' stretto, anche se il bergamasco Fabrizio Colombi, con la Lancia Rally 037, si è dovuto accontentare di arrivarci in scia. Fra chi ha dovuto masticare amaro da segnalare Rino Edmondo, con la bianca Lancia Stratos che, per un birillo galeotto abbattuto nella seconda frazione, non è riuscito a migliorare la prestazione della 1. manche. Senza penalità il secondo posto sarebbe stato suo e invece si è dovuto accontentare del quarto.

Paolo Ciccarone

GRUPPO SPECIALE

Classe 2000: 1. De Micheli (Abarth X1/9) 217,55; 2. Colombi (Lancia Rally 037) 218,06; 3. Edmondo (Lancia Stratos) 218,70; 4. Patete (Abarth X1/9) 226,60; 5. Stratos (Opel Kadett Gte) 226,83; 6. Roncelli (Opel Manta 400) 228,94; 7. Chiriaco (Abarth X1/9) 229,95; 8. Gugnali (A112) 230,90; 9. Crémonesi (Abarth X1/9) 231,24; 10. Morisi (Fiat 127 Sport) 231,57.

PROTOTIPI

Classe oltre 1000: 1. Bormida (Abarth Gioda) 214,10; 2. Bertloi (Abarth X1/9) 218,93; 3. Massola (Abarth X1/9) 225,69; 4. Rosso (Fiat 500 Dkw) 234,22; 5. Stagnoli (A112) 236,40; 6. Comello (Abarth Prototipo) 237,54; 7. Lo Bosco (Fiat 500/A 112) 240,30; 8. Gallo (Fiat 500/A 112) 242,76; 9. Sandroni (Gmc) 243,23; 10. Alessandrini (Abarth X1/9) 248,23.



In alto, Colombi con la 037 secondo nello slalom dell'autodromo. Sopra, Edmondo che si è piazzato quarto (foto Ciccarone)

A PACHINO MELLUZZO SCONFIGGE LA SFORTUNA

LA STELLA DEL SUD

PACHINO — Splendida apertura della stagione agonistica per Maurizio Melluzzo che a Pachino, nel punto più a sud d'Italia, ha fatto suo il «2. Slalom dello Jonio», valevole per la Coppa Csaì, davanti a Fazzino e Virzi. Si è rifatto così della delusione patita lo scorso anno (quando per la rottura di un tubo fu messo fuori causa) e ha passato il testimone della sfortuna al palermitano Virzi nei guai per la cinghia della distribuzione. Anche Fazzino ha avuto dei problemi: nel giro di ricognizione del tracciato ha rotto un giunto e al via della prima manche ha tranciato un semiasse, ma l'intervento di volenterosi appassionati ha consentito al pilota di Melilli di partecipare alla seconda manche con la sua X1/9 di Gruppo Speciale conquistando davanti al folto pubblico accorso in almeno 20.000 persone

lungo il tracciato di 3500 metri che costeggia, per larga parte, il mare Jonio e le stupende saline di Morghella, un magnifico secondo posto, alle spalle di Melluzzo. Coriaccio come sempre Genova con la Beta Montecarlo che è stato sempre a ridosso dei primi tanto da passare alla fine in quarta posizione, davanti a Fiore autore di una formidabile rimonta dalla 44. posizione della 1. manche, e a Parisi che con la sua Uno Turbo ha strappato gli applausi al pubblico, monopolizzando il Gr. A davanti a Trovato e Alabiso su R5 Gt Turbo. In Gr. N il palermitano Cipolla su R5 Gt Turbo ha tenuto bene a bada Giunta e Villa con bella rimonta finale di Conti con la 205 e sorprendente Cannavò con la Panda.

Edo Murabito

SLALOM

Monza (Mi), 25 aprile 1988

3. Slalom Autodromo di Monza

Absoluta: 1. Bormida (Fiat X1/9) 214,10; 2. De Micheli (Fiat X1/9) 217,55; 3. Colombi (Lancia Rally 037) 218,06; 4. Edmondo (Stratos) 218,70; 5. Bertloi (Fiat X1/9) 218,93; 6. Massola (Abarth X1/9) 225,69; 7. Patete (Abarth X1/9) 226,60; 8. Strata (Opel Kadett Gte) 226,83; 9. Roncelli (Opel Manta) 228,94; 10. Chiriaco (A112 70 Hp)

GRUPPO N

Classe oltre 1600: 1. Bosetto (R5 Gt Turbo) 231,94; 2. Bifano (R5 Gt Turbo) 233,42; 3. Buffoli (Peugeot 205 Gti) 239,04; 4. Alberto (Peugeot 205 Gti) 239,45; 5. Filippi (Peugeot 205 Gti) 239,61; 6. Ferrario (Peugeot 205 Gti) 242,42; 7. Bonino (R5 Turbo) 242,94; 8. Sabbadin (Samba Rally) 247,28.

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Scorsione (Opel Kadett Gsi) 232,24; 2. Giordanino (Peugeot 205 Gti) 233,57; 3. Turco (Opel Kadett Gsi) 234,64; 4. Vannozi (Fiat Uno Turbo) 236,39; 5. Vivalda (Peugeot 205 Gti) 249,39; 6. Noris (R5 Gt Turbo) 249,42.

SLALOM

Pachino (SR), 25 aprile 1988

Valido per la Coppa Csaì e per il Campionato siciliano

Le classifiche

Absoluta: 1. Melluzzo (Fiat X1/9) pen. 168,37; 2. Fazzino (Fiat X1/9) 169,92; 3. Virzi (Porsche) 177,79; 4. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 179,40; 5. Fiore (Fiat X1/9) 180,50; 6. Parisi (Fiat Uno Turbo) 181,29; 7. Palumbo (Fiat X1/9) 181,67; 8. Cipolla (Renault 5 Gt Turbo) 182,80; 9. Giunta (Fiat 128) 183,24; 10. Giamboi (Fiat 127) 183,98.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cannavò (A112) pen. 202,23; 2. Barberino (A112) 205,83; 3. Guastella (Fiat Panda) 213,53; 4. Riscica (Fiat Panda) 220,20; 5. De Luca (Fiat Panda) 222,70.

Classe 1300: 1. Gugliotta 241,91; 2. Sinni 215,30. Entrambi su Opel Corsa.

Classe 1600: 1. Villa (Peugeot 205 Gti) 193,75; 2. Conti (Peugeot 205 Gti) 194,87; 3. Messineo (Ford Escort Rs) 198,04; 4. Calanna (Alfasud) 221,96.

Classe oltre 1600: 1. Cipolla (Renault 5

Gt Turbo) 182,80; 2. Giunta (Peugeot 205 Gti) 187,96; 3. Betto (Peugeot 205 Gti) 200,12; 4. Mezzasalma (Opel Kadett Gsi) 206,53.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ganci 197,12; 2. La Commare 199,08; 3. Riolo 200,98; 4. Ruisi 203,57; 5. La Rosa 216,48. Tutti su A112 Abarth.

Classe 1600: 1. Solerte (Alfasud Sprint) 205,03.

Classe oltre 1600: 1. Parisi (Fiat Uno Turbo) 181,28; 2. Trovato (Renault 5 Gt Turbo) 185,94; 3. Alabiso (Renault 5 Gt Turbo) 191,16; 4. Imbrò (Alfetta Gtv) 195,04; 5. Trommino (Peugeot 205 Gti) 201,57; 6. Borrometti (Peugeot 309 Gti) 208,65.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Di Salvo (Fiat 126) 192,19; 2. Basile (Fiat 126) 217,52; 3. Alia (Fiat 500) 243,03.

Classe 1000: 1. Lo Presti (Fiat 127) 187,48; 2. Cassiba (A112 Abarth) 202,76.

Classe 1150 1. Giamboi (Fiat 127) 183,98; 2. Croce (Fiat 128) 184,66; 3. Assenza (A112 Abarth) 188,25; 4.

Naselli (Fiat 127 Sport) 192,62; 5. Scandaglia (Fiat 128) 197,39.

Classe 1300: 1. Palumbo 181,67; 2. Giunta (Fiat 128) 183,24; 3. Grimaldi (Fiat 128) 185,34; 4. Scuderi (Simca R2) 198,66; 5. Oddo (Alfasud) 191,70; 6. Vaccaro 193,00; 7. Lenzo 202,80; 8. Anzaldi 203,41; 9. Basile 207,42. Tutti gli altri su Fiat X1/9.

Classe 1600: 1. Fiore (Fiat X1/9) 180,50; 2. Canarda (Fiat X1/9) 185,27; 3. Truscillo (Fiat X1/9) 188,55; 4. Molé (Talbot Ti) 190,94; 5. Alastra (Fiat 128) 193,59; 6. Irato (Fiat 128) 194,97; 7. Cassiba (Alpine Renault) 204,49; 8. Arancio (Fiat X1/9) 237,71.

Classe 2000: 1. Fazzino (Fiat X1/9) 169,92; 2. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 179,40; 3. Puccio (Alfetta Gtv) 240,35.

Classe oltre 2000: 1. Virzi (Porsche) 177,79; 2. Annino (Alfetta Gtv) 204,70.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Giacalone (Fiat 500) 200,94.

Classe oltre 1000: 1. Melluzzo (Fiat X1/9) 168,37; 2. Trapani (Alfetta Gtv) 195,68; 3. Lenareg (Proto Cannella) 206,32; 4. Alba (Fiat 600) 387,01.

SLALOM/A ROSETO SI APRE SOTTO LA PIOGGIA SAVINI SENZA PAURA CON LA PORSCHE

ROSETO DEGLI ABRUZZI — Apertura ufficiale della stagione agonistica abruzzese con il 1. slalom Trofeo Città di Cologno, organizzato dall'Angry con la collaborazione dell'Ac Teramo e il patrocinio dell'Amministrazione comunale e dell'azienda autonoma di soggiorno e turismo della rinomata stazione balneare. Quaranta piloti al via, dei quali ventisei classificati, e una buona presenza di pubblico nonostante il progressivo peggioramento delle condizioni meteorologiche hanno ben caratterizzato questa prima gara che ha avuto in Antonio Savini il protagonista assoluto. Il portacolori della scuderia Abruzzo Corse ha segnato il miglior tempo in entrambe le manche, disputate su un tracciato di 1800 m, ricavato sulla strada provinciale del Borsacchio e reso più difficoltoso da dieci zone di slalom. Dietro il vincitore si è piazzato Stefano Pagani del team Delfino racing che con una Fiat X1/9 del gruppo riservato alle vetture speciali ha preceduto Silvano Roccolletta, terzo assoluto e primo del Gruppo A con una Renault Supercinque Gt Turbo. Il primo pilota del Gruppo N è stato Dario Montecchia dell'Angry Team con una Peugeot 205 che ha conquistato anche il decimo posto in classifica generale. Per quanto riguarda i prototipi c'è da segnalare che i tempi fatti registrare sono stati alti. Le migliori cose le ha fatte vedere Adirano Velle, in gara con una Fiat 126, il quale ha preceduto Alberto Borreca con un prototipo mosso da un motore Alfa Romeo e Bruno Alesiani, in gara con un propulsore Ferrari. Quest'ultimo ha ottenuto un buon tempo, rovinato da un vero e proprio record in fatto di penalità: ben 50.

Giancarlo Giannobile

SLALOM

Roseto degli Abruzzi (Te), 25 aprile 1988

1. Trofeo Città di Cologno

Le classifiche

Absoluta: 1. Savini (Porsche) 112.03; 2. Pagani (Fiat X 1/9) 119.55; 3. Roncolletta (Renault 5 GT Turbo) 120.78; 4. Visci (Fiat 127) 122.89; 5. Tito (Metro) 123.10; 6. Gentile (Fiat X 1/9) 125.39; 7. Celano (Simca) 125.42; 8. Gentile (Opel Ascona) 126.34; 9. Brandimarte (Fiat X 1/9) 128.44; 10. Montecchia (Peugeot 205) 128.47.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Montecchia (Peugeot 205) 128.47; 2. Celaia (A 112) 130.79; 3. Di Luigi (A 112) 134.20; 4. Fidenza (A 112) 136.09.

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Roncolletta (Renault 5 GT

Turbo) 120.78; 2. Visci (Fiat 127) 122.89; 3. Tito (Metro) 123.10; 4. Delfino (Alfa Sud) 133.70; 5. Foschi (Alfetta TGV) 163.04.

GRUPPO SPECIALI

Classe 1150: 1. Durante (Fiat 127) 137.20; 2. Caprioli (Fiat 127) 141.08; 3. Di Paolo (Fiat 127) 145.40.

Classe 2300: 1. Celano (Simca) 125.42; 2. Benvenuto (Fiat X 1/9) 130.79; 3. D'Ostilio (Fiat 128) 141.73; 4. Sciarra (Simca) 202.40.

Classe oltre 2000: 1. Savini (Porsche Targa) 112.03; 2. Pagani (Fiat X 1/9) 119.55; 3. Gentile G. (Fiat X 1/9) 125.39; 4. Gentile G. (Opel Ascona) 126.34; 5. Brandimarte (Fiat X 1/9) 128.44; 6. Spoletini (Lancia Delta) 135.56; 7. Mascitti (Beta Montecarlo) 137.85; 8. Veleno (Beta Montecarlo) 144.05.

GRUPPO PROTOTIPI

1. Velle (Fiat 126) 134.70; 2. Borreca (Alfa Romeo) 156.95; 3. Alesiani (Ferrari) 171.25.



A TERRACINA GIOVE PLUVIO NON RISPARMIA LA GARA DE LUCA IN CIMA AL MONTE

TERRACINA — Nella gara che si è disputata sul veloce percorso che da Terracina sale al tempio a lui dedicato (2200 mt.), Giove pluvio ha voluto fare gli onori di casa mandando tanta pioggia. Quindi entrambe le manche si sono disputate su asfalto bagnato per i 55 piloti che hanno preso parte al «4. Slalom Monte Giove» organizzato dall'Auto Club Latino in collaborazione con la scuderia Caserta Corse e valido quale terza prova del Campionato Slalom Centro Sud. A vincere, manco a dirlo, è stato Giovanni De Luca (Porsche 911) che quest'anno, come è noto, ha ridotto la sua partecipazione alle gare locali per tentare l'impegnativa carta del campionato italiano di specialità dove, nelle prime due prove, non ha certo sfigurato. Comunque il conduttore del team Supergara quando è presente è ancora pressoché imbattibile e lo ha dimostrato nella gara leziata staccando di 2"37 il pilota di casa Leonello Arduini (Porsche 914) e di 5"84 un

positivo Bartolomeo Rossi (Porsche 911). Bella in particolare è stata la gara di un Arduini in splendida forma che, reduce dal primo successo assoluto e dal debutto in campionato italiano, precedeva De Luca di 0"13 nella prima manche, ma l'abbattimento di un birillo lo penalizzava e nella seconda dove pur eguagliano il tempo di De Luca della prima frazione doveva arrendersi alla superiorità del rivale. Alle spalle dei tre piloti di Porsche pochi gli spunti di cronaca con Giuseppe Laurenza (Simca R2) che ha preceduto gli scatenati piloti delle «bicilindriche» Antonio Esposito, Rosario Liguori, Domenico Taurino e Gianni Belli piazzatisi nell'ordine con il solo inserimento di Luigi Vinaccia (A 112) al sesto posto. A chiudere l'assoluto Giovanni Tufino (R5 GT), vincitore del Gruppo A, penalizzato dall'essere partito in entrambe le manche sotto la pioggia battente.

Rosario Moselli

SLALOM

Terracina (Lt), 24 aprile 1988

4. Slalom Monte Giove

Gara di campionato centro sud

Le classifiche

Absoluta: 1. De Luca (Porsche 911) 113.96; 2. Arduini (Porsche 914) 116.33; 3. Rossi (Porsche 911) 119.80; 4. Laurenza (Simca R2) 120.17; 5. Esposito A. (Fiat 126/700) 120.68; 6. Vinaccia (A112) 120.72; 7. Liguori R. (Fiat 126/700) 120.91; 8. Taurino (Fiat 126/700) 122.22; 9. Belli (Fiat 126/700) 122.81; 10. Tufino (R5 GT) 122.82.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Licciardi (A112) 172.07.

Classe 1300: 1. Cellucci (Talbot Samba) 155.95.

Classe oltre 1600: 1. Fascelli 130.49; 2. De Angelis 146.10 (entrambi su R5 GT).

GRUPPO A Classe 1150:

1. Testa V. 131.67; 2. Romanelli 136.95; 3. Dei Ceci

138.97; 4. De Lucia 139.90; 5. Capaldi 148.21 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Procope (Ford Fiesta XR2) 133.16.

Classe oltre 1600: 1. Tufino (R5 Gt) 122.82; 2. Di Zazzo (Fiat Ritmo 130) 128.57; 3. Ambrosino (Vw Golf Gti) 142.06.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Esposito A. 120.68; 2. Liguori R. 120.91; 3. Taurino 122.22; 4. Belli 122.81; 5. Pace 123.38; 6. Sannino 126.20; 7. Esposito A. 127.41 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Insignito 132.36; 2. Nocera (Fiat 127) 137.05; 3. Maiorino 138.46 (gli altri su Fiat 500).

Classe 1150: 1. Vinaccia 120.72; 2. Ausiello 126.90; 3. Spina G. (Fiat 128) 132.59; 4. Impesi 133.71; 5. Maglianesi (Fiat 128) 143.24 (gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Laurenza (Simca R2)

120.17; 2. Giovannetti (Mini Cooper) 126.61; 3. Esposito N. (Fiat X1/9) 132.08; 4. Liguoro (Fiat 128) 133.07; 5. Cotugno (Mini Cooper) 142.19.

Classe 1600: 1. Visconti 124.42; 2. Pandolfi 128.93; 3. Bruno (Fiat 850 coupé) 130.39; 4. Pignatiello 131.55 (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Marzo (Fiat X1/9) 124.21; 2. Elia (Fiat 131 Racing) 133.69; 3. Cappiello (Lancia Beta M.Io) 134.40.

Classe oltre 2000: 1. De Luca 113.96; 2. Arduini (Porsche 914) 116.33; 3. Rossi 119.80; 4. Di Veroli 125.92 (gli altri su Porsche 911).

GRUPPO PROTOTIPI SLALOM

Classe 1000: 1. Sperati 125.65; 2. Di Meo 135.87 (entrambi su Fiat 126);

Classe 3000: 1. Testa M. (Fiat X1/9) 133.64; 2. Longobardi (Simca R2) 135.72.

AUTOCROSS: 1. Simonelli (Porsche 911) 137.54.



A lato, Giordanino che si è piazzato quarto a Tivegna. Nella pagina a fianco, Savini (sotto) primo a Roseto degli Abruzzi. Sopra, Roncoletta terzo con la R5 Gt Turbo (fotoGiannobile)

A TIVEGNA DOMINA ANCORA ROSSI ERBERTO NON PERDONA

TIVEGNA — Erbert Rossi con il suo prototipo Erberth ha vinto anche la Follo Tivegna, aggiudicandosi il Trofeo Battistoni in palio. Il portacolori della Grifone ha vinto alla maniera forte, ripetendo un cliché già visto a Sestri Levante: stracciando tutti (senza offesa per chi si è inserito nella sua scia) nella seconda manche, dopo un tempo, nel primo giro, ben lungi dai migliori. Ottimo secondo P. Luigi Panesi con la sua X 1/9 1300: dimostrandosi pilota di vaglia egli si è aggiudicato il Trofeo Comune di Follo in palio per il migliore alla somma dei due tempi. Gloria anche per il livornese Perini, cui la pompa della benzina ha negato una manche e per Alberto Sassi, il migliore tra i piloti di casa, il cui merito è maggiore considerato che i ralisti mai hanno preso eccessiva confidenza con i birilli. Citazione d'obbligo, tra i locali anche per Battella, che si dà ancora del «lei» con la nuova macchina e per il fiorentino Brunori che anche lo scorso anno fu tra i protagonisti. Discorso a parte per i piemontesi Giordanino, quarto assoluto e primo in Gruppo A e per Alberto Davide, settimo assoluto e primo in Gruppo N, dove a contrastarlo c'era nientemeno che Filippi lasciato però a 4". Tra i protagonisti in primo luogo la pioggia che ha disturbato tutta la gara (ne sa qualcosa anche Mantovani, decimo, pur con una sola manche, la prima, nella quale i tempi erano tutti molto alti). Lotta agguerrita nelle classi: vanno ricordati Chiesa (cinque gare, cinque vittorie) Guidotti, Morello, Castagnini, Bernabò e Cecere. Ottima l'organizzazione Gecar con la collaborazione della pro Loco di Tivegna

e l'ospitalità della popolazione che ha ormai «adottato» questa gara tra le proprie manifestazioni.

Cesare Rosso

SLALOM

Tivegna (SP), 24 aprile 88

2. Follo - Tivegna

Assoluta: 1. Rossi (Erberth 1) 193,99; 2. Panesi (Fiat X1/9) 197,86; 3. Perini (Fiat X1/9) 200,60; 4. Giordanino (Peugeot 205 Gti) 202,47; 5. Sassi (Golf Gti) 204,13; 6. Brunori (Fiat 700 turbo) 204,83; 7. Alberto (Peugeot 205 Gti) 205,61; 8. Battolla (Fiat X1/9) 205,85; 9. Guidotti (A112) 208,26; 10. Mantovani (Fiat X1/9) 209,09.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Chiesa 220,74; 2. Fasce 222,76; 3. Broccardo 223,35; 4. Frasco 224,13; 5. Mani 224,30; 6. Barbieri 259,84 (tutti su A112 Abarth).

Classe oltre 1600: 1. Alberto 205,61; 2. Filippi 209,60; 3. Tabacco 210,07; 4. Costa (R5 Gti Turbo) 229,30 (gli altri su Peugeot).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Guidotti 208,26; 2. Sanguineti 212,86; 3. Barbarotta 213,01; 4. Quilgotti 218,29; 5. Tancredi 220,44; 6. Freggia 221,03; 7. Cuciniello 221,72; 8. Cerchi 254,49 (tutti su A112 Abarth).

Classe 1600: 1. Federighi (Peugeot 205 gti) 202,47; 2. Sassi (Golf Gti) 204,13; 3. Alomai (R5 Gt Turbo) 216,32; 4. Vivalda (Peugeot 205 Gti) 218,15; 5. Mangini (Ritmo 130) 227,52.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Morello A112) 210,70; 2. Ferrari (Fiat 127) 219,37; 3. Piacentini A112) 227,45.

Classe 1150: 1. Castagnini (A112) 218,78; 2. Ivani (A112) 230,82; 3. Moggia (Fiat 127) 258,63.

Classe 1300: 1. Panesi (Fiat X1/9) 197,86; 2. Brunori (Fiat 700 turbo) 204,83; 3. Battolla (Fiat X1/9) 205,85; 4. Mantovani (Fiat X1/9) 209,09; 5. Cosentino (Simca R2) 223,36; 6. Medone (Fiat X1/9) 230,92.

Classe 1600: 1. Perini (Fiat X1/9 Pk) 200,60; 2. Pettinato (Fiat X1/9) 211,17; 3. De Angelis (talbot) 249,02; 4. Figoli (Talbot 1600) 302,61.

Classe 2000: 1. Bernabò (Alpine A110) 212,60; 2. Mordenti (Beta) 232,40.

Classe oltre 2000: 1. Cecere (Opel Kadett) 212,76; 2. Borra (Stratos) 215,52.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Tarullr (Fiat 1000) 229,67.
Classe oltre 1000: 1. Rossi E. (Erberth 1) 193,99; 2. Loddò (Loddò 2000) 210,57; 3. Giacom (Fiat 1300) 276,26.

HYUNDAI

CONCESSIONARI

PIEMONTE - VALLE D'AOSTA

ZOSO 0165/762229 - QUART (AO) - AUTOPICCHIOLDI 0124/27655 - RIVAROLO CANAV. (TO) - PECCHENINO 0173/70268 - DOGLIANI (TO) - RE.MA.D. 0141/52287 - ASTI - AUTO GERLERO 0121/81508 - PEROSA ARGENTINA (TO) - AUTO TORINO 011/6066585 - NICHELINO (TO) - AUTO MEC 0125/577366 BUROLO (TO) - PAPA RITA 0324/35225 - MONTECRESTESSE (TO) - VALSUSA CAR 011/9647964 - BRUZOLO (TO) - BOUTIQUE DELL'AUTO 0171/402263 - PEVERAGNO (TO) - AUTOMAR 011/396178 - TORINO - BOTTO & DANIELI 0144/54885 - ACQUI TERMI (AL) - OPEZZO FRANCO 011/9101413 - CHIVASSO (TO) - MARCHISIO 011/938322 - AVIGLIANA (TO) - AUTOM. COSTA 011/9801454 - VIGONE (TO) - ROLANDI AUTO - 0131/347131 - ALESSANDRIA

LOMBARDIA

B.M. AUTO 02/5240119 - OPERA (MI) - NEGRI 0372/35257 - CREMONA - ANTONIOLI 0342/901493 - BORMIO (SO) - FRANCESCAUTO 035/883784 - VERDELLO (BG) - ABLONDI 02/9779655 - CORBETTA (MI) - TASSINI AUTO - 0376/449700 - CERESSE (MN) - AUTOLUX 0331/252729 - SOMMA-LOMBARDO (VA) - MALUGANI 0343/20053 S. CASSIANO VAL. (SO) - AUTO CAPITAL 030/308975 - BRESCIA - AUTO TEAM 0332/201319 - INDUNO OLONA (VA) - COMO CAR 031/505157 - COMO - AUTO CISARI 0331/600753 - MARNATE (VA) - LAMBROCAR 02/2543747 - COLOGNO MONZESE (MI) - SILVER CAR 030/40261 - BRESCIA - ROL-CAR 0364/51769 - DARFO (BS) - CASTELLI 0383/91093 - RIVANAZZANO (PV) - AUTO IN 0381/82763 - VIGEVANO (PV)

TRE VENEZIE

NUOVA VERONAUTO 045/562428 - VERONA - BI-AUTO 0429/72639 MONSELICE (PD) - AUTOM. TASSITANO 041/938405 - MESTRE (VE) - D'INCA 0439/89296 - FELTRE (BL) - AUTOVIMA 045/7150370 - SETTIMO PESC. (VR) - AUTOSAL GS 0445/621193 - MARANO VIC. (VI) - SPEED AUTO 0424/30871 - BASSANO DEL GRAPPA (VI) - BAZZANI LUIGINO 0442/82339 - CEEA (VR) - BRUSSOLO 0421/41967 - SAN DONA (VE) - AUTOSAL. GB81 0461/601449 - MEZZOLOMBARDO (TN) - CESARO 0434/31321 - PORCIA (PN) - BOBBO 0422/62396 - TREVISO - CARUZZO 0435/82141 - BORCA DI CADORE (BL) - BRAVA IMPORT 0432/727428 - S. PIETRO AL NAT. (UD) - BETTA 0464/551890 - RIVA DEL GARDA (TN) - GURIZZAN 0421/72322 - PORTOGRUARO (VE) - AUTO PEGORARO 0444/860941 - NOVENTA VIC. (VI) - BAGNOLI 0432/601135 - UDINE - DE BARBA 0437/31475 - BELLUNO - AUTO 2000 0444/500348 - VICENZA

LIGURIA - TOSCANA

PROMOTOR - 010/541027 - GENOVA - SOLIANI - 0187/504191 - LA SPEZIA - AUTOBORMIDA - 019/599624 - CAIRO MONTENOTTE (SV) - AUTO FRISINA - 0184/36666 - VENTIMIGLIA (IM) - GARAGE 2000 - 055/497654 - FIRENZE - AUTOSAL. MONTECARLO - 0577/47145 - SIENA - AUTOS. AULLESE - 0587/409904 - AULLA (MS) - R.B. AUTO - 0573/401118 - PISTOIA - AUTOSOLE - 0584/65464 - LIDO DI CAMAIORE (LU)

EMILIA ROMAGNA - UMBRIA - MARCHE

PELLONI - 059/250396 - MODENA - AUTORENO - 051/932478 - MARZABOTTO (BO) - AUTOFF. NUOVA - 0542/40746 - IMOLA (BO) - R. ABELLI - 0523/949221 - ALSENO (PC) - FELSINAUTO - 051/560201 - BOLOGNA - AUTO DEALER - 0532/37171 - FERRARA - ORG. AUTOMERCATO - 041/953016 - GABICCE (PS) - TIBURZI AUTO - 0735/582206 - GROTTAMARE (AP) - AUTOSTOP - 0733/215795 - TREIA (MC) - PITTI MOTORS - 075/780888 - PERUGIA

LAZIO - ABRUZZO

IGNARRA - 0775/850227 - FROSINONE - AUTO 2 M - 0773/479602 - LATINA - AUTOCENTRO BULDINI - 0746/496192 - RIETI - AUTOSI - 06/5566201 - ROMA - PIANCATELLI AUTO - 06/5690780 - OSTIA LIDO (RM) - MOTOR TIME - 085/816579 - MONTESILVANO (PE) - MARROLLO - 0864/54522 - SULMONA (AQ) - DI IORIO AUTO - 085/913986 - ORTONA (CH)

PUGLIA - CALABRIA - CAMPANIA

VARAUTO - 0833/505284 - CASARANO (LE) - AUTARMENTANO - 099/37956 - TARANTO - BERNARDI - 080/344731 - BARI - DREAM CAR - 0832/647678 - LECCE - MARAUTO - 0881/22621 - FOGGIA - RUGA - 0961/72272 - CATANZARO - AUTOSPORT - 0966/55680 - GIOIA TAURO (RC) - AUTOV. SPERANZA - 0963/43423 - VIBO VALENTIA (CZ) - CRISAUTO - 0965/371024 - GALLICO DI REGGIO CALABRIA - AUTO VIP - 081/7513254 - NAPOLI - AUTOSANTORO - 0825/682894 - AVELLINO - ORG. CARLEO - 089/849191 - SALERNO - MOTOR TIME - 0825/37993 - AVELLINO

PUGLIA - SARDEGNA

MONDO AUTO - 091/489288 - PALERMO - AUT. CAR-CENTER - 0941/957155 - CAPO D'ORLANDO (ME) - NIKE CAR - 095-376330 - CATANIA - SENIA - 0923/62823 - TRAPANI - CONTICELLO - 0935/647255 - NICOSIA (EN) - SPECIAL CAR - 0931/60933 - SIRACUSA - PROFECION CAR - 0783/33661 - ORISTANO

KO.MO.CO. S.p.A. Strada Cebrosa 2
10149 Settimo Torinese 10149 - TORINO (Italy)
Tel. 011/2623666

AUTOCROSS/ROSELLA BATTUTO IN CASA BRAGA DOMA L'IDOLO LOCALE

LATINA — Pubblico delle grandi occasioni per la seconda prova del Trofeo Universal Car, al quale hanno partecipato una quarantina di piloti. Grazie alla sapiente regia dell'Auto Club Latino prove, batterie e finali si sono susseguite secondo un copione ormai rodato. Questa volta però, l'idolo locale Giambattista Rosella non è riuscito a bissare il successo di quindici giorni or sono. Nella classe maggiore, infatti, Renzo Braga con la Lancia Beta Montecarlo è riuscito a respingere i reiterati attacchi di Rosella chiudendo senza pietà tutte le traiettorie ogni qual volta il campione ha tentato d'infilarlo. Dietro un altro bel duello ha visto protagonisti per la terza piazza Consoli (Fiat X 1/9) e Pavanelli (Porsche). Alla fine ha prevalso in volata Consoli. Poche le emozioni nella classe fino a 1000, vinta da Gasbarrone con la Fiat X 1/9 davanti a Bacilieri, Carollo e De Riso. Nella classe fino a 1500 spettacolo ed emozioni da parte di Galiano con la A 112 e di Nanni con la Fiat X 1/9; i due hanno dato vita ad un bel duello alternandosi più volte al comando. Solo nella parte finale della gara Galiano è riuscito a prevalere su Nanni. Terzo è giunto Mazzeo che però è stato poi tolto di classifica per aver sorpassato con le bandiere gialle esposte. Terzo è stato così classificato Lombardi, davanti a Ramponi, mentre Cavaricci ha chiuso doppiato. Due parole vale spenderle per la pista che, nonostante la pioggia insistente dei giorni precedenti, ha retto in maniera più che accettabile.

Maurizio Masini

AUTOCROSS

Latina, 24 aprile 1988

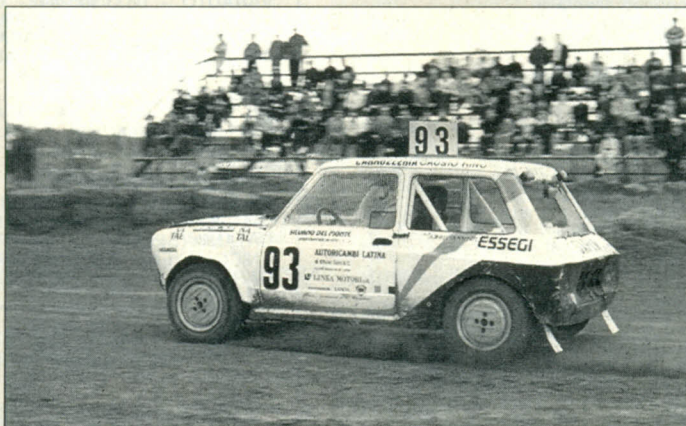
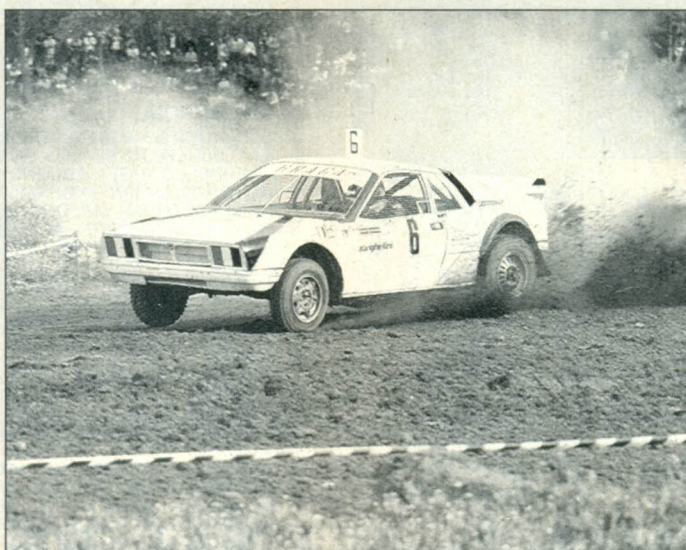
2. Trofeo Universal Car

Le classifiche

Classe 1000: 1. Gasbarrone (Fiat X 1/9) 8 giri in 7'52"0; 2. Bacilieri (Fiat X 1/9) 8'03"0; 3. Carollo (Fiat 128 Coupé) 8'09"1; 4. De Riso (Fiat X 1/9) 8'25"8; 5. Zampa (Fiat 500) 8'40"1; 6. Massicci (Simca) a 1 giro; 7. Di Veroli (Fiat X 1/9) a 2 giri.

Classe 1500: 1. Galiano (A 112) 8 giri in 7'48"0; 2. Nanni (Fiat X 1/9) 7'52"1; 3. Lombardi (Fiat X 1/9) 8'25"8; 4. Raponi (Fiat X 1/9) 8'27"7; 5. Cavaricci (Fiat X 1/9) a 1 giro; 6. Spagnol (Skoda) a 2 giri.

Classe 3500: 1. Braga (Lancia Beta Montecarlo) 8 giri in 7'05"4; 7. Rosella (Fiat X 1/9) 7'11"5; 3. Consoli (Fiat X 1/9) 7'30"3; 4. Pavanelli (Porsche) 7'30"6; 5. Morelli (Fiat 128 coupé) 7'58"9; 6. Ricci (Lancia Beta Montecarlo) 8'00"7; 7. Giardini (Porsche) 8'11"1.



A VACCARINO PASSARELLA VA IN GOL

VACCARINO — La seconda prova del campionato italiano autocross, valida per il Trofeo Ima-Saf, ha riconfermato la vitalità e la forza di questa disciplina a dispetto di quanti continuano ad affermare che l'autocross è in crisi. Oltre ottanta vetture, provenienti dalle migliori scuderie dell'Alta Italia e una autentica parata di specialisti hanno richiamato al crossodromo padovano un numero consistente di appassionati. Un appuntamento, dunque, di primissimo piano con molte conferme da parte dei piloti che vanno per la maggiore nelle due divisioni. Il successo assoluto è stato di marca patavina per merito di Cesare Passarella sulla Porsche 2.8 del team Padova Cross, che ha dominato la finale riservata ai prototipi fino a 3500 cc, con il tempo di 6'38"3. Da rilevare che questo è il primo successo stagionale del pilota di casa dopo alcune gare sfortunate. Farri, del team Rossetti, ha contrastato la via del successo a Passarella per tre giri, ma poi ha dovuto cedere. Altra affermazione di rilievo è stata quella del trevigiano Umberto Scariot, nella terza divisione, per prototipi junior fino a 1600: il pilota che rientrava dopo una lunga assenza ha rispolverato le sue ottime doti precedendo Bortolotto e Fontana. Nella seconda divisione per vetture fino a 3500 cc, si è lottato fino alla conclusione e Giancarlo Stecca, con la Lancia Delta S4, è venuto fuori alla distanza dopo un'appendante lotta con Rossetti prima e Zanin poi. Da segnalare che Stecca è il pilota italiano che quest'anno punta a conquistare il titolo



A fianco: Passarella dominatore nei prototipi a Vaccarino.

Nell'altra pagina i protagonisti della gara di Latina, dall'alto: Barga (6) vincitore in classe C, Gasparrone (160) vincitore della classe sino a 1000 che precede al via Carollo (153) e Bacilieri (204). Sotto, Galliano, leader della classe B (FotoBiondo)

europeo della specialità. Infine Dal Bo, su Renault 5, ha firmato la vittoria tra le vetture fino a 2000 cc, davanti all'emiliano Ferrarini.

Atilio Trivellato

AUTOCROSS

Vaccarino (Pd), 24 aprile 1988

Trofeo Ima-Saf

2. gara del campionato italiano

Le classifiche 2. DIVISIONE

Fino a 2000: 1. Dal Bo (Renault 4) 7'07"3; 2. Ferrari (Fiat X1/9) 7'15"7; 3. Paoloni (Fiat X1/9) 7'25"6; 4. Gaiandini (Fiat X1/9) 7'27"4; 5. Guidetti (Fiat X1/9) 7'40"3; 6. Berto (Fiat X1/9) 7'41"1; 7. Graziani (Sirocco) 7'47"8; 8. Galloni (Lancia Delta 4Wd) 7'58"9.

Fino a 3500: 1. Stecca (Lancia Delta S4) 7'11"5; 2. Zanin (Audi Quattro) 7'14"6; 3. Caputo (Audi Quattro) 7'33"1; 4. Mazzetto (Lancia 037) 7'39"2; 5. Romanisio (Porsche 911 2.4) 7'54"2; 6. Giacomini (Porsche 911 2.4) 8'01"2.

Prototipi junior: 1. Scariot (Fiat 1500) 6'47"8; 2. Bortoletto (Fiat 1500) 7'04"3; 3. Fontana (Ford 1600) 7'06"2; 4. Guazzaroni (Fiat 1600) 7'06"7; 5. Marangon (Fiat 1600) a 1 giro; 6. Ongaro (Fiat 1500) a 1 giro.

Prototipi 3500: 1. Passarella (Porsche 2.8) 6'38"2; 2. Farri (Porsche 3000) 6'44"3; 3. Maccarinelli (Ferrari 3000) 6'48"8; 4. Bizzotto (Porsche 3200) 6'50"3; 5. Zantomasi (Abarth 2000) 6'52"6; 6. Gallotta (Abarth 2000) 7'02"2; 7. Merol (Porsche 3000) 7'07"9; 9. Ballarotti (Lancia 2000) 7'27"6.

Scuderie: 1. Padova Cross 47; 2. Hornet Corse 38; 3. Team Rossetti e Team Emiliano 28; 5. Teste d'Oro 9.

SLALOM/RIPE

NERINI VINCE IN BELLEZZA

RIPE - È mancato solo il pubblico ad incorciare degnamente il successo conquistato da Claudio Nerini su Fiat X1/9 nello slalom nazionale organizzato dalla «Scuderia Ferretti» sui 1700 metri della sinuosa arrampicata da Passo di Ripe a Ripe. La pioggia battente ha conferito vibrante spettacolarità alla ritmata successione delle prestazioni: però, iniziata giusto in avvio di gara, ha tenuto lontani gli appassionati

che, invece, avevano entusiasticamente seguito i preliminari della mattinata. Alla partenza, dei 31 iscritti si sono presentati in 22: due, poi, le defezioni per inconvenienti meccanici; e molti, durante la competizione, i testa-coda sull'insidioso asfalto. Nerini si è aggiudicato l'assoluto grazie alla determinante prova fornita nella seconda «manche» rivelatasi decisiva. Infatti il pilota toscano (premiato anche con un trofeo dal locale «Club Ferrari») è scattato concentratissimo vanificando la puntigliosa opposizione dei diretti rivali e terminando in bellezza. Oltretutto questa manifestazione ha costituito anche un estemporaneo... rodaggio per diversi specialisti dell'autocross dato che una deroga, nelle Marche e in Abruzzo ha concesso ai conduttori delle vetture cross di partecipare agli slalom. Spoletini è svettato nella speciale classifica che annovera tutti gli esclusi dalle altre graduatorie particolari. Un personale riconoscimento ha ricevuto Alessandro Ferretti, figlio appena diciottenne dei responsabili della scuderia di Senigallia alla sua stagione d'esordio come conduttore.

Gianfilippo Centanni

SLALOM

Ripe (An), 24 aprile 1988

Trofeo Ferretti

Le classifiche

Assoluta: 1. Nerini (Fiat X1 9) 108.51; 2. Trioschi (Fiat 850/2400) 110.47; 3. Sandroni G. (Prototipo 1000) 111.49; 4. Cerbai (A112 Abarth) 112.73; 5. Sandroni S. (A112) 114.16; 6. Spoletini (Lancia Delta 1500) 116.31; 7. Frulla (Fiat 500) 117.85; 8. Babini (A112 Abarth) 122.22; 9. Batoccolo (Fiat X1/9) 122.41; 10. Caprioni, (A112) 123.28.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cerbai (A112) 112.73; 2. Sandroni S. (A112) 114.16; 3. Babini (A112) 122.22.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Zappatori (Alfasud) 126.94; 2. Rispi (Alfetta Gtv) 138.21.

GRUPPO SPECIALE

Classe altre 2000: 1. Nerini (Fiat X1/9) 108.51; 2. Trioschi (Fiat 850-2400) 110.47; 3. Sandroni G. (Prototipo 1000) 111.49; 4. Ferretti (Fiat 128/1300) 125.80.

VETTURE CROSS

Classe 1600: 1. Spoletini (Delta 1500) 116.31; 2. Frulla (Fiat 500) 117.85; 3. Batoccolo (Fiat X1/9) 122.41.

CARSTEREO SANSUI Fortissimamente MUSICA

Fortissimamente.

Di giorno, di notte. Accelera, vai.

Fortissimamente.

Dai, alza il volume del tuo RX.

A tutto volume: così, come te.

Il sinto-lettore è preciso, perfetto.

Lo stereo è robusto ti dura nel tempo.

Fortissimamente musica, allora!

Fortissimamente SANSUI.

SINTOLETTORE AMPLIFICATO RX 3100L

Meccanica autoreverse

Testina Hard Permalloy

Amplificatore di potenza 14W + 14W ad alta fedeltà.

Sintonizzatore sintetizzato PLL

ad elevata sensibilità di ricezione

e dotato dei modernissimi circuiti ASRC PNB

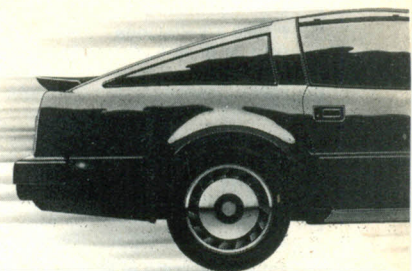
Memorizzazione di 12 stazioni FM 6 OM e 6 OL

Fader per il controllo di 4 diffusori

Controllo indipendente di bassi e acuti

Display LCD di facile lettura

Plancia estraibile con maniglia per il trasporto.



SANSUI

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA

GAUDI

GAUDI SPA VIA EMANUELE MUZIO 2
20124 MILANO TELEFONO 02/6684038

DOVE CORRIAMO

DAL 2 ALL'8 MAGGIO 1988

2 - 8 MAGGIO

Tour de Corse
(CMR) ● ● ● N-A
Asac de la Corse et du
Tour de Corse Automobile
65, Cours Napoléon
20000 AJACCIO

6-8 MAGGIO

Ina Delta Rally
(RI) ● ● ● N-A
Auto-Moto Club Drustvo Ina
Meduliceva 14
41000 ZAGABRIA (Yugoslavia)

7 - 8 MAGGIO

Silverrat Rally
(RI) ● ● ● N-A
Almhults Mk
Box 22
34300 ALMHULT
(Svezia)

Rally Conca d'Oro (coeff. 2)
(CIR) ● ● ● N-A
Ac Palermo
Via delle Alpi, 2
90144 PALERMO

Rally Colline Oltrepò (coeff. 3)
(COI) ● N-A
Ac Pavia
Piazza Guicciardi, 6
27100 PAVIA

Rally Valle d'Amone e Senio (coeff. 3)
(COI) ● N-A
Faenza Racing Team
Via S. Lucia, 13
48018 FAENZA (Ravenna)

8 MAGGIO

Mondiale Sport a Silverstone
(CMSP) ● ● ● C1-C2
British Racing Drivers Club
Silverstone Circuit
Silverstone Towcester
NORTHANTS NN12 8TN
(Gran Bretagna)

F.3000 a Vallelunga
(VC) ● ● ● F.3000-FAB-R5
Vallelunga Ac Sport
00063 CAMPAGNANO DI ROMA
(Roma)

Euroturismo a Estoril
(VC) ● ● ● A-N-B
Acadme
Estrada Nacional n. 9
Apartado 139
2766 ESTORIL CODEX (Portogallo)

Italiano Turismo al Mugello
(VC) ● A-N
Aim Srl
Viale Amendola, 36
50121 FIRENZE

F.3 a Varano
(VC) ● ● ● F.3-FP-F.2000
Sogesa
Via Emilia Est 13
43100 PARMA

F.3 a Hockenheim
(VC) ● ● ● N-A-B-C-FR-R5
Automobil Club der Schweiz
Birsigstrasse 4
Postfach
4011 BASEL (Svizzera)

Corse a Hameenlinna
(VC) ● ● ● F.3-N-A-FF
Hameenlinnan Autourheilukerho
Jouko Lijedahl
Valkamatie 10
133000 HAMEENLINNA (Finlandia)

Corse a Zolder
(VC) ● ● ● F.3-N-A-FF
Vsw Terlamen
H. Belien
21 Begoniaalaan
3540 HEUSDEN-ZOLDER (Belgio)

Corse al Nurburgring
(VC) ● ● ● N-A-FF-R5
Amsc Liblar
Rambouxstr. 75
5000 KOLN 60

Gara club a Magione
(VC) ● Tg
Erre Promotion
00100 ROMA

Eurosalita di Montseny
(CEM) ● ● ● N-A-S6
Real Automovil Club Cataluna
Travessera de Gracia, 30
4.a Planta
08021 BARCELONA (Spagna)

Trofeo Città di Orvieto
(VS) ● N-A-B-S6-AS
Ass. La Castellana
via Sette Martiri, 12
05018 ORVIETO (Terni)

Coppa Primavera
(VS) ● N-A-B-S6
Ac Salerno
Via G. Vicinanza, 11
84100 SALERNO
Coppa Città di Centuripe
(VS) ● N-A-B-S6
Ente Autodromo Pergusa
Piazza Garibaldi, 8
94100 ENNA

Euroautocross a Vaccarino
(CEA) ● ● ● div. 1-2-3
Team Padova Cross
Via Caselle, 41
35010 CAMPO SAN MARTINO
(Padova)

Autocross a Ceccano
(AC) ● div. 1-2-3
Team F.lli Tiberia
03100 FROSINONE

Autocross Stock a La Piana
(AC) ● div. 1-2-3
As Crossodromo La Piana
46044 GOITO (Mantova)

Sialom delle Madonie
(SL) ● TG
Staff 99
via F. Turati, 5
90139 PALERMO

Sialom Pieve di Teco
(SL) ● Tg
Amici del Moscato
12051 ALBA (Cuneo)

Sialom Città di Volterra
(SL) ● Tg
Ombra della Sera
Via Franceschini, 50
56048 VOLTERRA (Pisa)

Sialom a Foglianise
(SL) ● Tg
Scuderia Caserta Corse
Corso Giannone, 110
81100 CASERTA

Trofeo G. Piero Marinoni
(SL) ● Tg
Rally Team G.P. Marinoni
Via Fantoni, 45
24020 ROVETTA (Bergamo)

Sialom Città di Trieste
(SL) ● Tg
Ac Trieste
Via Cumano, 2
34139 TRIESTE

Sialom a Reggio Calabria
(SL) ● Tg
Reggio Corse Aspromontana
Via Rada Giunchi, 10
89100 REGGIO CALABRIA

Corri con O.Z.

Hanno corso con O.Z.

F.3 MISANO

1. Martini su Dallara/Coperchini - 4. Capello su Dallara/Ravarotto

RALLY COSTA SMERALDA

5. Rayneri-Cigala su Audi 4/Radaelli - 7. Arletti-Julli su Delta 4WD/Astra
8. De Martini-Gibellini su Audi 90/Radaelli

F. ALFA BOXER - MISANO

1. Montani - 2. Gilardi - 3. Regis

SPORT NAZIONALE - VALLELUNGA

1. Arturo Merzario su Symbol

VELOCITÀ IN SALITA - PREDAPPIO

1. Tambone su Osella - 2. Regosa su Osella



Ruote O.Z. Vinci in sicurezza

LEGENDA

● ● ● Internazionale	CMT Campionato Mondiale Turismo	COI Coppa Italia Rally	F2000 Formula 2000	A Gruppo A	SL Sialom
● ● Naz. a part. straniera	CECR Europeo rally	AC Autocross	FP Formula Panda	B Gruppo B	S6 Sport gruppo 6
● Nazionale	CEM Europeo montagna	AS Autostoriche	FR Formula Renault	C Gruppo C	SN Sport Nazionale
CMF1 Mondiale F.1	CEAS Europeo autostoriche	Club Gare Club	FWw Formula Volkswagen	N Gruppo N	S2000 Sport 2000
CMSP Mondiale prototipi	CEA Europeo autocross	DGT Dragster	FM Formula mondiale	RI Rally internazionali	STK Stock car
CMR Mondiale rally	CER Europeo rallycross	FAB Formula Alfa Boxer	F2 Formula 2	RS Rally sprint	TUno TRofoe Fiat Uno
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000	CRMO Camp. rally Medio Oriente	FFA Formula Fiat Abarth	F3 Formula 3	RN Rally nazioni	Tg Tutti gruppi
CFART Campionato F. Cart	CRCA Camp. rally cont. Africano	FF Formula Ford 1600	E Formula libera	RC Rallycross	VG Velocità sul ghiaccio
CMSA Campionato Imsa	CIR Campionato italiano Rally	FSF Formula Super Ford	FS Fuoristrada	R5GT Renault 5 GT Turbo	VS Velocità salita
				RAIpine Renault V6 T. Europa	VC Velocità circuito