

AUTO SPRI NT

35 settimanale
Anno XXXVI
27 agosto-2 settembre
Sped. in abb. postale Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

CONCORSO ALFA ROMEO E AUTOSPRINT

**SEGUI
IL CUORE SPORTIVO**



CONTINUA IL CONCORSO
DEDICATO AGLI APPASSIONATI
DELL'I.T.C. E DI ALFA ROMEO.

TUTTE LE NOTIZIE A PAG. 6 E 7

Gp BELGIO

Con una gara capolavoro
Schumacher si conferma
il nuovo re delle Ardenne.
E Villeneuve si avvicina
a un allarmato Hill...



fotoORSI

BIRRA ROSSA

Cedevsca

60035



9 770005 174006



DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
FRANCO NUGNES

CAPISERVIZIO
DIEGO FORTI (F.1)
ANGELO ORSI (Immagine)
SERGIO REMONDINO (Rally)

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
MARIO DONNINI
MARISA IMBROGNO
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

SERVIZI SPECIALI
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
FABIO RAVAIOLI

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

SEGRETERIA
MIRCO LAZZARI (archivio)

DISEGNI
STEFANO ADAMI
ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

TECNICA
GIORGIO PIOLA

COLLABORATORI: Renè Alezra, Roberto Boccafogli, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Marco Giordo, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Manfredola, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini, Alessandro Stefanini, Thomas Voigt, Grahame Ward, Enrico Zanarini.

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CONTI EDITORE S.P.A. - Direzione Pubblicità

Dino Bichisao - Via Aniene 2 - 20151 Milano
Tel. 02/3088007 - Tel./Fax 02/3088755

Loredana Malaguti - Sede
Via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna)
tel. 051/6.227.111 - fax 051/6.227.309

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ ITALIA E ESTERO

Multi Media Pubblicità s.p.a.
Sede Legale: Via Corelli, 10 - 00198 Roma

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

AREE DI VENDITA

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

Padova - UNION GROUP s.n.c. - Via Cadalunga, 10/a
cap 35138 - tel. 049/655.044 - fax 049/650.204

Bologna - Biellezeta s.r.l. - Via Frassinago, 12/a - cap 40123
Emilia Romagna, Marche, Umbria, Toscana
tel. 051/332.322 - fax 051/333.574

Roma - CD MEDIA s.a.s. - Via Calderini, 68 sc. G int. 5
cap. 00196 - tel. 06/36.001.694/95

Cagliari - Piazza Repubblica, 10 - cap 09100
tel. 070/40.971 - fax 070/49.45.01

35
SOMMARIO

SETTIMANALE
Anno XXXVI
27 agosto
2 settembre '96
L. 4.000



FORTI

VELOCITÀ

FORMULA UNO
12 Gp Belgio

FORMULA INDY
48 Zanardi star Usa

MONDIALE TURISMO
54 Rampa di lancio

FORMULA 3000

62 Spa

GRAN TURISMO
66 Bpr a Suzuka

RALLY

ANTEPRIMA

78 Il futuro Tricolore

RAID

86 Baja italiana

L'ALTRA DOMENICA

58 Le gare in Italia

OPINIONI

4 Io, Canaglia
di Giorgio Faletti

11 Domenica notte
di Carlo Cavicchi

RUBRICHE

6 news modelli

8 lettere

59 domenica sprint

60 news velocità

82 news rally

90 news karting

92 news estero

94 portobello

96 dove si corre

98 tunnel

ED E' SUBITO SERRA



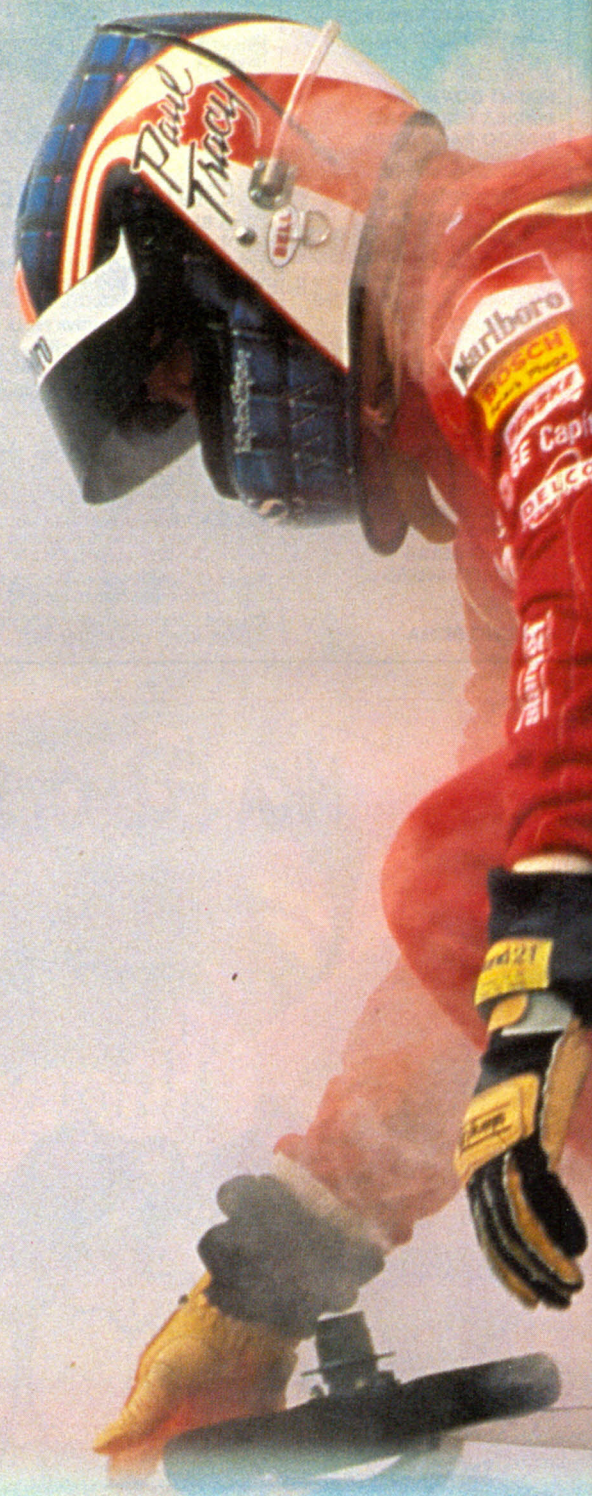
IO CANAGLIA



Chi fa da sé...

GIORGIO FALETTI

Cari telespettatori, buongiorno. Ancora una volta siete collegati con la nostra emittente, che porta nelle vostre case le vicende entusiasmanti del Campionato Italiano Superturismo. Le immagini che state vedendo riguardano l'Autodromo di Pergusa, sesta prova del campionato 97-98. La scarsa animazione che vedete ai box è dovuta alle ben note vicende iniziate un paio di anni fa e concluse con il ritiro dal Campionato dopo l'Alfa Romeo, anche della Bmw, dell'Audi, e, dopo un timido accenno di partecipazione, pure della Honda... D'altronde è a conoscenza degli appassionati il clima incandescente che animava i box fino all'anno scorso, quando, dopo le ripetute scorrettezze in pista fra i piloti, culminate con il montaggio sulle vetture da gara di missili terra-terra, si era arrivati al briefing antinucleare per gli ordini che venivano installati nella pit-lane. L'unica casa ufficiale rimasta è la sarda Spagherrau, con il suo pilota di punta Bjorn Porceddu, assistito dal fratello team manager Ingemar Porceddu. Ma ora passiamo alla gara, che sta per iniziare. Ricordiamo che Bjorn Porceddu, con la sua Seada 200is turbo, alimentata con un carburante ottenuto miscelando in parti uguali benzina, pecorino e miele, dopo aver ottenuto la pole position, è costretto dal regolamento a partire dai box per essere stato spinto dai commissari di gara, che per l'occasione si sono mangiati la marmitta. Il semaforo è rosso, è verde, partiti, anzi, partito. Come potete vedere, non c'è la minima intenzione da parte del pilota di lasciar spazio a nessuno. A causa della mancanza di avversari, dal finestrino aperto si dà delle martellate sulle fiancate, praticamente si sportella da solo. È un grande spettacolo amici telespettatori, che entusiasma oltre a voi anche i due... no, tre spettatori in tribuna. Vedete con che grinta il pilota copre i tre giri di gara, eccolo davanti ai box all'ultimo passaggio. Dal muretto gli segnalano la posizione, è vistosamente in testa. Lo aspettiamo per la trionfale bandiera a scacchi. Ma, che succede? Poco prima dell'arrivo la macchina sbanda vistosamente, urta il muretto dei box, si divide letteralmente in tre pezzi che tagliano rotolando il traguardo. È incredibile, amici telespettatori, Bjorn Porceddu, il fuoriclasse sardo-svedese, ha tagliato il traguardo in prima, seconda e terza posizione, assicurandosi i punti per vincere matematicamente il Campionato. È un grande spettacolo, amici, anche se ora siamo costretti a lasciarvi perché fra dieci minuti nello studio da cui trasmettiamo apre la pizzeria. Ciao.



Stagione in... fumo

Un'annata difficile per Paul Tracy: il canadese del team Penske contava nella stagione di consacrazione e invece sta vivendo uno dei campionati più difficili da quando è in Indycar. A completare il quadro si è aggiunto il brutto incidente nelle prove libere di Michigan 500 nel quale ha riportato una lesione a una vertebra. Paul, comunque, è tornato miracolosamente in pista a Elkhart Lake due settimane dopo il botto



DI EXEM UN BEL MODELLO 1/43 È il momento della 124 spider



Dalla Jemppy la Mégane senza segreti

Ecco, dalla francese Jemppy, il kit in resina e in scala 1/43 della Renault Mégane in versione campionato francese. Il kit consente di realizzare sia la vettura di Bugalski, vincitore nel rally Grasse-Alpin, che quella del compagno di squadra Ragnotti, quarto. La carrozzeria viene fornita già verniciata e nel kit sono comprese le riproduzioni di pilota, navigatore, due commissari di percorso. Volendo è disponibile anche la versione con le portiere aperte.

È proprio il momento della Fiat 124, il mitico spiderino torinese rimasto per anni nell'oblio e recentemente assunto a un ruolo da protagonista anche nel modellismo. Dopo quella della portoghese Vitesse arriva infatti la riproduzione, sempre in metallo pressofuso e in scala 1/43, della italiana (a dispetto del nome) Exem. Due versioni sono già in commercio e si tratta di esemplari da corsa: la numero 398 del-

la concessionaria Fiat Scotti e la numero 27 della squadra corse ufficiale portata in gara a Montecarlo da Pinto-Eisendle nel 1972. Costano rispettivamente 34.500 e 37.500 lire. In arrivo (la commercializzazione è per i primi di settembre) la versione 1600 stradale seconda serie '70, sia aperta che con hard-top.
Exem: Pego Italia, Via del Pontelungo 1, 50019 Sesto Fiorentino (Firenze). Tel. 055-4218679.

SE N'È ANDATO A SOLI 65 ANNI Addio a Conti l'ultimo dei maestri

Quando passavi a salutarlo eri sicuro di trovarlo, nel suo studio all'ultimo piano in Corso Casale 308. Michele Conti ha trascorso due terzi della sua vita in quei venti metri quadri scarsi che si affacciano sulla collina torinese, proprio sotto a Superga. Il fisico esile, minuto, da scricciolo. Le mani magre e adunche, la schiena che a forza di stare curva giorno e notte sui modelli si era ingobbata. La piccola televisione, perennemente accesa, a tenergli compagnia nella montagna di ore di lavoro dedicate ai suoi capolavori. Riproduzioni in scala 1/10 di belle vetture destinate a clienti ricchi e famosi: come tutte le opere d'arte, quei modelli in esemplare unico e costruiti interamente a mano costavano molto. Da Gianni Agnelli allo Scia di Persia a Pierre Bardinon ai Pink Floyd, tutti stregati dalla bellezza delle realizzazioni di Michele Conti, gioielli spesso interamente apribili in modo da far vedere la meccanica e gli interni. Michele Conti non c'è più e con lui se n'è andata una bandiera dell'Italia nel mondo che, anche per il carattere schivo del maestro torinese, l'Italia forse non si era accorta di avere. È accaduto così per molti artisti, basti pensare a Vincent Van Gogh tanto per citare un pittore che proprio tutti conoscono. E se qualcuno storce il naso per il paragone allora vuol dire che non ha mai avuto la fortuna di vedere da vicino un modello di Michele Conti.

Jemppy: Pascal Martin, 19 rue Louise Aglaé Cretté, 94400 Vitry sur Seine Francia. Tel. 0033-1-46813770.

REGOLAMENTO DEL CONCORSO

- Al concorso possono prendere parte tutti coloro che acquisteranno uno o più numeri di Autosprint (dal n° 28 al n°37) e ritireranno presso i Concessionari e la Rete di Assistenza Alfa Romeo le cartoline di partecipazione.

- I partecipanti avranno a disposizione due differenti cartoline per concorrere all'estrazione rispettivamente di 6 week-end per assistere alle gare dell'I.T.C. '96 dai box Alfa Romeo (2 a Silverstone - Gran Bretagna, 2 al Nürburgring - Germania, 2 al Mugello - Italia) e di 9 visite ad Alfa Corse e al Museo Storico Alfa Romeo.

- Sulle cartoline del primo tipo dovrà essere incollato l'apposito tagliando - riprodotto un casco - che verrà pubblicato sui numeri di Autosprint dal 28 (del 9/7/96) al 37 (del 10/9/96), mentre su quelle del secondo tipo andranno incollati i 3 tagliandi necessari a comporre un'auto 155 V6 Ti che saranno anch'essi pubblicati dal numero 28 al numero 37. Le cartoline complete dei tagliandi dovranno essere compilate con i dati richiesti, affrancate e spedite all'indirizzo prestampato sul retro.

- Tutti coloro che avranno completato la cartolina con i 3 tagliandi, riceveranno subito in regalo il cappellino da gara Alfa Romeo presentando la cartolina a una Concessionaria Alfa Romeo.

- Le estrazioni avranno luogo alla presenza di un Funzionario dell'Intendenza di Finanza con le seguenti modalità: i 2 week-end per la gara di Silverstone del 18/8/96 saranno sorteggiati entro il 13/8/96 tra tutte le cartoline pervenute entro il 6/8/96; i 2 week-end per la gara del Nürburgring del 1/9/96 saranno sorteggiati entro il 27/8/96 tra tutte le cartoline pervenute entro il 20/8/96; i 2 week-end per la gara del Mugello del 29/9/96 saranno sorteggiati entro il 24/9/96 tra tutte le cartoline pervenute entro il 17/9/96; le 9 visite ad Alfa Corse e al Museo Storico Alfa Romeo saranno sorteggiate nella prima quindicina di ottobre tra tutte le cartoline pervenute entro il 30/9/96.

- I vincitori verranno informati telefonicamente e i loro nomi saranno pubblicati sul primo numero di Autosprint successivo all'estrazione. In caso di impossibilità ad usufruire dei premi da parte del primo estratto, subentreranno nell'ordine il secondo estratto, il terzo estratto e così via. Le 9 visite ad Alfa Corse e al Museo Storico Alfa Romeo verranno effettuate in gruppo unico entro ottobre 1996.

- I week-end alle gare dell'I.T.C. sono per una persona e comprendono viaggio, pernottamenti e pasti. Le visite ad Alfa Corse e al Museo Storico Alfa Romeo sono anch'esse per una persona e comprensive di trasferimenti, pernottamento e pasti.

COVER STORY

LETTERE

Scrivere a AUTOSPRINT c.p. AD 1734 40100 Bologna

FERMO POSTA

DANIELE MASULLO - Roma - A Schumacher può scrivere inviando la corrispondenza alla Scuderia Ferrari, via Emilia Est 1163, 41100 Modena.

MARIO ARMATI - Sassari - Con la definizione di monomarca si intende una categoria nella quale sono ammesse vetture (monoposto, biposto, coupé o berlina) identiche, cioè lo stesso modello e con lo stesso livello di allestimento. I campionati monomarca più conosciuti sono le Coppe Renault riservate alle Clio e, da quest'anno, alle Spider, la Coppa Porsche, la Formula Opel, la Formula Campus, il Trofeo Rally Fiat Cinquecento, la Coppa Citroen Saxo.

FRANCO TIRELLI - Reggio Emilia - L'indirizzo della Williams Grand Prix Engineering Ltd è Grove, Wantage Oxfordshire OX12 0DQ, Great Britain.

MARCO SCARPA - Noale (Venezia) - Miki Biasion ha disputato il suo ultimo rally mondiale con una vettura ufficiale al Rac '94 (Ford Escort Cosworth Gr. A): l'italiano fu costretto al ritiro. L'anno scorso Biasion ha partecipato ai rally Acropolis e di Sanremo, non validi per il mondiale assoluto, ritirandosi in Grecia mentre era al comando e classificandosi quarto in Italia con una Subaru della Art.

B. VAGNOTTI - Annecy (Francia) - La ringrazia per le parole dedicate all'indimenticabile Franco Lini, scomparso recentemente: di un personaggio quale è stato Franco, il mondo delle competizioni sentirà la mancanza.



1966

L'estate è rovente non solo per il clima: si discute sulla possibilità che al Gp d'Italia la Ferrari possa schierare niente meno che Mario Andretti. "Piedone" è considerato il pilota americano del momento e il Drake sonda il terreno per portarlo a Maranello attraverso Chinetti, l'importatore Usa del Cavallino. Il veto della Goodyear fa sfumare l'idea, ma è solo questione di tempo...



1976

James Hunt conquista a Zandvoort la 5. vittoria e con la McLaren si rimette in caccia di Lauda per il titolo. Lotta con Watson, poi l'irlandese si ritira, e l'inglese sembra in grado di gestire il Gp. Invece nel finale la sua M23 accusa un grave sottosterzo e deve rallentare vistosamente, facilitando il ritorno di Regazzoni. Clay viene ostacolato da Jones nel doppiaggio all'ultimo giro...



1986

È domenica 24 agosto quando John Barnard varca per la prima volta la soglia del Reparto Corse del Cavallino. Il Mago inglese viene sorpreso mentre va a incontrarsi con Enzo Ferrari, suo figlio Piero, responsabile esecutivo della Gestione Sportiva, e Marco Piccinini: nel meeting sono state messe le basi per la Rossa del futuro, dopo la rottura di John con la McLaren...

Le mitiche frecce d'argento Mercedes

Sento spesso parlare delle «frecce d'argento», riferito alle Mercedes, ma non conosco il motivo di questo soprannome. Quale è l'origine della definizione, e perché? Inoltre, vorrei avere qualche cenno sulle prime imprese sportive della Mercedes.

Antonio Gianbelli, Macerata

Il termine «frecce d'argento» fu coniato a metà degli Anni 30 per le vetture Mercedes da Grand Prix, una categoria che quanto a risonanza internazionale può essere paragonata alla Formula 1 di oggi. In quegli anni le carrozzerie delle auto da competizione erano dipinte con i colori nazionali: rosso per l'Italia, azzurro per la Francia, argento per la Germania, appunto. Dal colore delle Mercedes e dalla linea filante delle vetture, insieme alle grandi vittorie di quegli anni, che vedeva la Casa di Stoccarda contrapposta nelle competizioni a un altro grande Costruttore tedesco, l'Auto Union poi diventata Audi, nacque la de-

finizione di «silver arrows», frecce d'argento. La storia della Mercedes nelle corse ha radici antiche: già nel 1903 il conte belga Camille Jenatton, con la Mercedes 60 cv, conquistò la vittoria nella quarta edizione della Coppa Gordon Bennet, che quell'anno si disputò in Irlanda. Nel 1906, sul tracciato di Dieppe, Christian Lautenschlager vinse il prestigioso Grand Prix Automobile Club de France, coprendo i 10 giri del percorso, per un totale di 770 chilometri, alla formidabile media, per quei tempi, di 111 kmh: la vettura era la Mercedes 4 cilindri di 12.780 cc. Quella affermazione è considerata storica. Altri successi importanti furono quelli di Hémery nella Pietroburgo-Mosca (686 km) del 1908, di Bruce Brown al Gran Premio d'America del 1910, sul tracciato di Savannah, e del leggendario italo-americano Ralph De Palma nella famosa Coppa Vanderbilt, nel 1912. Ma il culmine dell'epoca pionieristica delle corse fu il 5 luglio 1914, al Grand Prix di Francia, nei pressi di Lionne: vinse Lautenschlager che, da solo, completò i 752 chilometri di gara in 7 ore e mezzo alla media di 105,5 kmh. La vettura del successo era la Mercedes con motore a 4 cilindri se-

parati, di 4456 cc e con potenza di 115 cavalli a 3200 giri/minuto. Con lo stesso modello, Ralph De Palma vinse poi la 500 Miglia di Indianapolis.

Alla ricerca dei caschi dei campioni

Sono un appassionato di Formula 1 e mi incuriosiscono parecchio i caschi dei piloti, soprattutto quelli dei miei idoli, Jean Alesi, Martin Brundle e David Coulthard. Mi

piacerebbe possedere un esemplare originale. Dove potrei acquistare un casco autentico e a quanto ammonta il costo? Inoltre, vorrei sapere dove sono reperibili i caschi in miniatura dei piloti di Formula 1.

Emanuele Chiesa - Novara

Non esiste un vero e proprio mercato dei caschi originali dei piloti. Molti protagonisti della Formula 1, o di altre categorie internazionali, qualche volta regalano i propri caschi ai musei, oppure a enti benefici





COLOMBO

che, mettendoli all'asta, ricavavano fondi per promuovere iniziative. Tuttavia, ci sono, specie in Inghilterra, collezioni private che spesso mettono in vendita caschi originali dei piloti. Una di queste è la Brooks che ha deciso di vendere alcuni pezzi (nella foto), soprattutto caschi, tute e guanti: l'asta si terrà a fine settembre in Inghilterra e per ulteriori informazioni può contattare l'agenzia Gordon Bruce Associates (fax 0044-1628-890525), cui è affidata la parte commerciale. Per quanto riguarda, infine, i caschi in miniatura dei piloti, si tratta di materiale facilmente reperibile in qualsiasi negozio specializzato in modellismo e il loro costo oscilla dalle 15 alle 20 mila lire.

Brancatelli primo campione del Civt

Da anni seguo con passione le gare delle Turismo ma non sono molto forte in statistiche. Vi chiedo perciò di rinfrescarmi la memoria segnalandomi l'albo d'oro del campionato italiano SuperTurismo, e con quali modelli i piloti hanno vinto il titolo.

Giorgio Samperi - Chieti

Il campionato italiano Turismo è stato istituito, almeno per quanto riguarda la formula attuale, nel 1988 con la denominazione di Civt, appunto campionato italiano velocità Turismo. Nel 1988 erano ammesse le vetture della categoria Gruppo A e il titolo fu vinto dal romano Gianfranco Brancatelli con l'Alfa Romeo 75 Turbo mentre l'anno successivo, nel quale fu mantenuto lo stesso regolamento tecnico, a imporsi fu l'italo-venezuelano Johnny Ce-

cotto, con la Bmw M3. Nel 1990 e nel 1991, il campionato finì nelle tasche di Roberto Ravaglia, la prima volta con la Bmw M3 Sport, la seconda con la versione Evolution della formidabile berlina tedesca, entrambe in allestimento Gruppo A. Nel '92, il campionato ammetteva, invece, le vetture S1 e S2, queste ultime con motore aspirato fino a 2 litri di cilindrata: il titolo andò a Nicola Larini, con l'Alfa Romeo 155 Gta (motore 2 litri turbo, trazione inte-

grale). Nel 1993, la Csaì decide che al campionato, che assume anche la nuova denominazione di SuperTurismo, possano partecipare soltanto le vetture della nuova Classe 2 Fia (berline a 4 porte, motore libero ma 2000 cc-aspirato): il titolo lo conquista Roberto Ravaglia, con la Bmw 318i. Nel '94 e nel '95 tocca a Emanuele Piro iscriverne il suo nome nell'albo d'oro, dapprima con la Audi 80 Quattro, poi con l'imbattibile Audi A4.

Per iniziare nel karting

Sono un ragazzo di 14 anni, grande appassionato di corse automobilistiche. Vorrei iniziare a gareggiare con i kart e mi servono alcune informazioni: quanto costa iscriversi a una gara della mia categoria; quanto costano le revisioni del motore e ogni quanto vanno effettuate; quale attrezzatura è necessaria per le gare.

Mattia Grandori - Milano

Innanzitutto va precisato che alla tua età, 14 anni, puoi gareggiare soltanto nella classe 100 Junior. L'iscrizione a una gara costa 75.000 lire. Per quanto riguarda le altre domande, è consigliabile affrontare le prime corse con un kart affittato da un preparatore che assicura, oltre al mezzo completo (telaio, motore, pneumatici), anche l'assistenza in pista. Chi inizia scegliendo di fare tutto da solo rischia di spendere più che non affidarsi a un'organizzazione; basti pensare al costo necessario per il kart e l'attrezzatura. Il prezzo di noleggio per un kart della 100 Junior si aggira tra 1.200.000 e 1.500.000, riferito a un mezzo competitivo e a un servizio «chiavi in mano».



ORSI

LA PROPOSTA

Sono un lettore da molti anni del giornale e seguo con particolare attenzione quanto avviene nello sport minore. Sono rimasto sorpreso nel verificare come il Tribunale Nazionale d'Appello con una regolarità disarmante, negli ultimi tempi, abbia rovesciato le sentenze di primo grado determinate dai commissari sportivi. La sensazione che si ha guardando dall'esterno è che ci si possa permettere di correre con delle irregolarità tecniche o si possano effettuare delle scorrettezze in gara, che tanto, con l'intervento di un buon avvocato, è possibile ottenere il reintegro in classifica di chi è stato escluso. Mi permetto di dire che il problema è serio e andando avanti così si delegittima lo sport e la figura della Federazione che perde il ruolo di punto di riferimento dell'attività sportiva. Ritenete che sia necessario un intervento per modificare la situazione.

Marco Lovisi - Roma



COLOMBO

La Csaì sta valutando delle proposte che saranno vagliate in vista del prossimo anno. Si tratta di interventi importanti che dovrebbero ridare un ruolo e uno spessore alla figura dei commissari sportivi o tecnici che decidono un provvedimento in sede di gara. Non è possibile, infatti, che tutti o quasi i piloti che sono ricorsi in appello abbiano sempre

to male il dispositivo di esclusione dalla classifica di un concorrente, perchè un buon avvocato possa intervenire trovando i cavilli giuridici per uscirne alla grande. Dov'è il problema, allora? All'udienza del Tna si presenta chi si difende, ma non c'è l'accusa, vale a dire un rappresentante del collegio dei commissari sportivi che ha adottato il provvedimento. L'idea, sostenuta anche dal presidente Csaì, Alberto Librizzi, è di portare al "processo" del Tna anche una sorta di "pubblico ministero" che sappia spiegare al giudice, al di là dei cavilli regolamentari, quale è anche lo spirito con cui una decisione è stata presa. Si tratterebbe di un cambiamento importante che permetterebbe di bilanciare la giustizia sportiva riaffermando ruoli e funzioni nell'ambito di una corsa. Senza un provvedimento come questo, si corre invece il rischio di veder delegittimati i commissari. Questi ultimi, piuttosto che essere regolarmente smentiti dalle sentenze del Tna, potrebbero rinunciare al ruolo di controllo, ben sapendo che così restando le cose, sarebbero destinati a fare solo la figura degli incapaci.

Per cambiare il Tna si vuole introdurre la figura del Pm con un commissario sportivo

ragione e i giudici di gara siano dei... persecutori intenzionati a punire dei concorrenti. La realtà, non sta in questi termini. Al Tribunale Nazionale d'Appello, presieduto da un giudice, la questione non è più di natura tecnico-sportiva, ma diventata giuridica. Basta aver scrit-

A Monza, di fatto, i biglietti sono esauriti da mesi. Se però ce ne fosse rimasto uno in circolazione, di certo il suo prezzo adesso salirebbe alle stelle perché la vittoria di Schumacher in Belgio cade proprio come il cacio sui maccheroni del Gp d'Italia.

Commentandola, comunque, al di là dei naturali entusiasmi e soprattutto dalla gioia per una domenica non maledetta come le ultime, vale la pena di fermare l'attenzione su tre punti importanti di cui fare tesoro per il futuro.

Il primo, non certo una novità, riguarda il pilota tedesco che resta il grande amo a cui tutti, tecnici, tifosi, semplici appassionati, si vanno agganciando da un anno. Il grande Senna ha predicato per anni che la pista a suo giudizio più bella (dove per bella doveva intendersi quella dove la guida si esalta di più anche a dispetto del mezzo meccanico, naturalmente nelle giuste proporzioni) era in assoluto quella di Spa. Lì lui ci aveva vinto ben cinque volte, dando un marchio di fabbrica assolutamente indelebile. Ebbene lì, negli ultimi cinque anni (e senza voler fare antipatici e inutili confronti che lasciano sempre il tempo che trovano) Schumacher ha visto per primo la bandiera a scacchi quattro volte, anche se poi un successo (giustamente a termine di regolamento, sia ben chiaro) gli è stato negato a vantaggio di Hill.

Schumacher, giorno dopo giorno, si va rivelando il più grande investimento delle Rosse, più grande della Fdd in Inghilterra, più grande delle gallerie del vento, più grande dei muscoli su o giù, dei cambi trasversali o longitudinali. Vivaddio è il trionfo dell'uomo sul mezzo meccanico, la conferma che le grandi corse si vivono con i grandi piloti e non con le supermacchine. Schummy vale tutti i soldi che vuole. Non aveva dubbi nessuno anche un anno fa, a maggior ragione non ce ne sono oggi. Il discorso vale in assoluto, ma è certo che quando i giochi si fanno duri i duri cominciano a giocare. Lo si è visto alla grande sotto l'acqua di Barcellona, lo si è rivisto sul tracciato da «pelo» di Spa. È solo incidentale, allora, che in queste due occasioni Hill ha messo insieme solo due miseri punticini sui venti possibili?

Il secondo punto si riferisce alla vettura: apparentemente sembra una banalità, ma per godere della forza di Schumacher occorre una monoposto che non lo pianti per strada. Bene, adesso Barnard sta definendo nei particolari la vettura del '97. Gli riproponiamo l'appello che parti da queste colonne un anno fa: pensi a una vettura semplice, robusta, tradizionale. Basta con le invenzioni, i cambi iperleggeri, i volanti spaziali, le linee avveniristiche e fuori dalla norma. Schummy si merita una monoposto buona in tutto, tanto poi all'eccezionalità della prestazione ci penserà lui. Lo si è capito guardando al passato (leggi Benetton) e a maggior ragione osservando il presente. Da Barnard si deve pretendere un atto di umiltà, che rinunci alla sua voglia di beatificazione e si metta invece al servizio della squadra come tutti gli altri.

DOMENICA NOTTE



CARLO CAVICCHI

Terzo punto: il sangue freddo del presidente Montezemolo ha pagato. Tutti pretendevano da lui l'ennesimo repulisti, sciabolate a destra e a manca alla ricerca dell'agnello sacrificale. Sarebbe stato l'ennesimo lavoro gettato al vento. Non è successo, ma non è stato facile perché nei giorni bui di questa estate angosciante la tentazione deve essere stata grossa. E forse non saranno facili nemmeno i prossimi due mesi perché è meglio non illudersi che la pomata tedesca cancelli tutti i mali di una vettura arrivata tardi e costretta sempre sotto la tenda a ossigeno. La Ferrari non vinceva due Gp in un anno dal '90, non otteneva quattro pole position addirittura dall'83. Si faccia quindi tesoro del bene e soprattutto si rifletta molto sul male. Monza è dietro l'angolo, ma il '97 non è tanto più in là. Nessuno pretende una Ferrari come la Williams, ma una Ferrari come la Benetton sì. E a Schummy vedrete che basterà.



ALBERTO ANTONINI

SPA - Basta poco, in fondo. La pista più bella del mondiale, sette chilometri in mezzo ai boschi a 220 di media; il pilota migliore del campionato, anzi degli ultimi tre campionati. E poi quello che fa la differenza da una gara qualsiasi, da una vittoria qualsiasi: una Ferrari davanti a tutti. Basta poco - per modo di dire - e un Gran Premio di F.1 diventa molto di più di una serie di nomi, cifre, statistiche. Diventa una festa per tutti. Un momento magico da respirare a fondo nell'odore ca-

ratteristico di Spa, boschi e motori e patate fritte, mentre migliaia di tedeschi impazziti cantano «Deutschland über alles» sventolando i cappellini rossi che hanno reso ancora più ricco Willi Weber, a quarantamila lire l'uno. C'è poco da fare, e non è questione di campanilismo: una vittoria della Ferrari non è come una vittoria Williams. E un successo di Schumacher

fa più rumore di un primo posto di Hill. Forse è l'effetto-sauna, l'alternanza di docce fredde e di momenti caldi, a risvegliare il sangue. Sta di fatto che questo 1996 delle grandi amarezze si sta anche rivelando, passo dopo passo, come la stagione più bella della Rossa da tempo immemorabile. Due vittorie in campionato non si vedevano dal fatidico 1990 (per non parlare delle quattro pole positions che risalgono addirittura all'83); ma ancor più delle rievocazioni storiche, è la capacità di ribaltare le situazioni che fa esplodere l'entusiasmo. Schumacher arriva a Spa, dove



SCHUMMER

ha debuttato cinque anni fa e dove è praticamente di casa, visto che il pubblico belga - stime degli organizzatori - costituisce sì e no il venti per cento del totale. Arriva e soffre, da subito. Soffre perché teme di non potercela fare a tenere il ritmo che qui ha dal '92, dalla sua prima stagione a tempo pieno in F1: una vittoria, un secondo posto brillantissimo, un altro successo (con squalifica, pazienza), un terzo trionfo di quelli che lasciano il segno. Di anno in anno, fino a questo '96 in rosso. Con una Ferrari che arriva a Spa acciaccata nel morale da una fila interminabile di insuccessi e già mina-

ta, all'interno, da un clima di terrore. Una Ferrari dove c'è chi vede nemici dappertutto e impone il silenzio: "vietato dire questo, vietato parlare con quello". Sa qualcosa, c'entra qualcosa Schumacher in tutto questo? Difficile: Michael non ha il piglio politico che aveva Gerhard Berger. Lui vorrebbe solo poter far valere il suo talento. E soffre perché pensa che tutto quello che si può fare, per bene che vada, è un terzo posto. Quel terzo posto che per lui costituisce l'unico obiettivo anche nel mondiale piloti, perché «non si poteva prevedere che Villeneuve sarebbe andato così bene, ▶

YIMAGIA

ma adesso non rimane altro a cui punta-
re».

Ci sta male, Michael, a non essere davan-
ti. Ha già avuto, confida, i suoi momenti di
ripensamento: «Quelli in cui pensi che con
un'altra monoposto avresti vinto di più». Ma oltre che nello spirito e nell'orgoglio
soffre anche nella ciccia quando, con il suo
vizio di non mollare mai il gas, si stampa al-
l'indietro contro le barriere di Fagnes in un
incidente da brivido, venerdì mattina. Poi
le qualifiche, il terzo posto in griglia. Come
nelle più ottimistiche previsioni, niente di
più. Arriva il warm-up della domenica mat-
tina, senza pioggia, con una gomma spiat-
tellata e un altro treno da rodare. Poco tem-
po, tanto lavoro. Un solo cambio a sette
marce superstite sulla vettura da gara, che
è l'ex muletto promosso dopo l'incidente. Il
telai di scorta (il 167) vecchiotto e da usa-
re solo in caso di emergenza. Arriva il po-
meriggio, ultime modifiche sulla griglia, gi-
ro di ricognizione. Semaforo rosso, poi
spento. E improvvisamente la belva si sca-
tena.

E' un'altra storia, lo si capisce subito. Non
c'entrano più le previsioni della vigilia, e
neanche quelle del tempo. Con Hill prigio-
niero dei suoi complessi fin dal via (e a chi
li va a chiedere, adesso, dieci milioni di
sterline?), gli ottantamila di Spa capiscono
subito che la battaglia è quella più attesa da
tutti. Schumacher contro Villeneuve, a stu-
diarsi a pochi metri di distanza mentre si
buttano a 310 all'ora - va be', 315 per la
Williams - verso l'Eau Rouge; a rispondere
l'uno all'altro a suoni di giri veloci nelle pri-
me battute. Due giganti, ciascuno a modo
suo. Patrick Head ha riassunto benissimo
la situazione: «Jacques ha avuto un perio-
do, a metà stagione, in cui non era un vero
avversario per Hill. Adesso le cose sono
cambiate». Verissimo. Ma Jacques è nuovo
qui a Spa, mentre Michael, oltre a sette
marce nel cambio, sembra avere sei sensi
nel cervello. «Sente» la gara in ogni punto,
in ogni istante. Lo aiuta la frizione che sta-
volta - in salita, nelle condizioni più difficili
- fa il suo dovere. Lo aiuta, quattordici giri
dopo, l'intervento della safety-car (era usci-
ta anche l'anno scorso, all'epoca del Gran-
de Trionfo, ma lui non aveva cambiato le
gomme ed era stata la mossa vincente) che
coincide con il primo rifornimento, perché
come in Ungheria la Ferrari è partita per ti-
rare la volata fino alle ultime gocce di ben-
zina. Ma tutto questo non basta a spiegare
una sensibilità da medium, una magia che è
nell'aria.

Ancora prima che le due McLaren, che fan-
no l'andatura, entrino finalmente a riforni-
re, la gente di Spa capisce che cosa sta suc-
cedendo. Eau Rouge, Raidillon, Les Com-
bes, Malmedy, Pouhon, Stavelot. Ogni cur-
va qui è storia, ogni tribuna è un boato.
Nessuno immagina che, inseguendo Hakki-
nen sui cordoli per guadagnare ancora
qualche decimo, Michael abbia rovinato
qualcosa nello sterzo. «Di norma il volante
ha un gioco sì e no di un millimetro. Erano



CHE PAURA



fotografieFOTO REPORTER



MICHAEL!

Grosso spavento, venerdì mattina, per Schumacher. il tedesco stava viaggiando fortissimo e aveva appena segnato il miglior tempo provvisorio quando ha toccato un cordolo e la sua Ferrari è schizzata fuori pista a velocità pazzesca finendo contro le protezioni di gomme distruggendosi. Michael se l'è cavata, fortunatamente, solo con un grande spavento e un ginocchio gonfio come un melone...



diventati almeno dieci». Mica tanto bello, avere un volante che balla (l'avevano controllato anche poco prima dell'incidente il venerdì) su una «esse» da pieno come l'Eau Rouge. Ma la magia continua, Villeneuve e la Williams non sembrano irresistibili. Tanto più che Michael capisce come, ancora una volta, lui e Jacques stiano facendo la gara uno sull'altro. Due pit-stop a testa. Tutto calcolato, ancora una volta: anche l'uscita di Villeneuve che gli lascia un varco dove infilarsi. Il boato diventa uragano, accompagna la cavalcata fino al termine. Bastava poco, in fondo. Bastava crederci. Michael Schumacher ha cinque appuntamenti obbligati nel mondiale: Nürburgring e Hockenheim per ragioni di bandiera, Spa per ragioni di cuore. E, da quando è in rosso, Imola e Monza. Finora è andata bene due volte, così così un'altra, benissimo la quarta. E la prossima? Per Schumacher e la Ferrari si tratta di definire se la F310 trae più vantaggio dalle curve veloci o dalle piste, come Monza, con tanto grip sull'asfalto. Ancora cifre, dati, statistiche. E la magia, dove la mettiamo? ■

La gioia del "Pres"

E' un Montezemolo al settimo cielo quello che risponde al telefono immediatamente dopo il successo di Schumacher a Spa. "Sono davvero felice perché questa è stata una vittoria con la V maiuscola. Nessuno ce la può contestare perché stavolta non c'era la pioggia, la neve, la nebbia. Era perfettamente asciutto, tutti si correva ad armi pari. Bravo Schummy, bene la vettura, ottimo tutto il team. E' la fine di un incubo, il premio per quelli che si sono ammazzati di lavoro in questi mesi difficili e tra mille attacchi dall'esterno".



Black

La strepitosa pole e il secondo posto non appagano Villeneuve: nel confronto iridato che lo oppone a Hill ha recuperato troppo poco. Il canadese però non si arrende...

ALBERTO ANTONINI

Villeneuve si è inchinato solo allo strapotere di Michael Schumacher. Il canadese, partito dalla pole, ha commesso un errore di strategia ritardando il primo pit stop, poi è stato costretto a rallentare nel finale per noie agli scarichi. Il suo distacco da Hill, che guida il mondiale, risulta di 13 punti a tre Gp dalla conclusione. Jacques, tuttavia non ha ancora rinunciato a lottare. Damon è avvisato...

SPA - Ha vinto Schumacher, ha vinto la Ferrari, ha perso la Williams? Per capire a fondo che cosa è successo nella domenica magica di Spa bisogna fare riferimento a questi tre fattori. Il grande sconfitto di Spa, a dispetto delle apparenze, è proprio Jacques Villeneuve. Certo, ha confermato una volta di più di essere non solo veloce, ma anche dotato della struttura mentale necessaria per puntare al mondiale: però la grande occasione, quella della quarta vittoria in campionato mentre a Hill restavano le briciole, gli è sfuggita. A Spa Jacques è partito caricato a mille dalla pole position e dalla consapevolezza di potersela giocare ad armi pari con piloti ben più esperti, anche su un tracciato così lungo e difficile da memorizzare. Ma il secondo posto ottenuto dopo un finale fin troppo remissivo - anche per problemi agli scarichi - non gli serve più di tanto nella lotta per il campionato. Hill ha preso due punti, lui sei: ne restano 13 per tre gare. «Così o diciassette fa ben poca differenza», commentava amareggiato l'ingegnere di pista di Jacques, che sente come il suo pilota la rivalità con Hill. Se le Fw18 mantengono l'affidabilità dimostrata finora, l'aggancio è difficile. Ma c'è una possibilità concreta, al di là della matematica: quella che Hill, sentendo sempre di più la pressione psicologica del campionato, commetta errori ancora più gravi.





Jacques





COLOMBO



Sbagliate in Williams le strategie dei pit stop

Quella di Spa, in effetti, è stata una sagra di imprecisioni per il team già campione dei Costruttori. È vero quello che tutti sostengono, e cioè che che Villeneuve ha perso il Gp quando non si è fermato subito per il rifornimento, con la safety-car in pista per l'incidente di Verstappen? Certo si tratta di un errore quasi imperdonabile per uno abituato alla IndyCar. Anche perché, a parte l'incomprensione via radio con i suoi box («Vieni dentro!» «Non sento quello che dite!»), Jacques avrebbe potuto decidere autonomamente di rientrare, senza aspettare gli ordini di squadra: era in testa alla gara e autorizzato dalla squadra ad anticipare la sosta, se necessario, dando solo un preavviso via radio. Ma tutta la gestione delle strategie Williams - con Adrian Newey che dava il cambio a Patrick Head - è stata caotica. Damon Hill, partito malissimo (e aveva voluto rinunciare al freno a mano...) ha addirittura urtato le barriere della chicane per riprendere la pista all'ultimo momento: Newey si

era accorto di essersi sbagliato chiamandolo ai box, perché le gomme di ricambio non erano ancora pronte! Un altro sbaglio incredibile per una squadra come la Williams (ogni pilota, va precisato, ha le «sue» gomme e il «suo» apparecchio per il rifornimento). Comunque sia, la Williams poteva ribattere in pista a una Ferrari perfetta nella scelta dei tempi ai box. A tre quarti di gara, dopo il secondo pit-stop, Villeneuve era staccato da Schumacher di nove decimi di secondo. Un divario non certo incolmabile su una pista come Spa, tanto più che la Fw18 rubava alla Rossa in media 8 kmh sui rettilinei e i suoi piloti sono risultati i più veloci nei tempi parziali. Ma, per dirla con il linguaggio colorito di Villeneuve, la Williams «sottostezava come un porco». Jacques, al solito, aveva scelto un'aerodinamica scarica abbinata stavolta a un assetto «umido», cioè non completamente da asciutto. E Hill, ormai in paranoia profonda, aveva voluto imitarlo pur non essendo del tutto convinto!

ALLORA ERA V

Su Autosprint n.33, quello uscito subito dopo il Gp di Ungheria, c'era una intervista a cuore aperto di Jacques Villeneuve dove il pilota canadese annunciava che si sarebbe preparato per Spa, una pista che non aveva mai visto, allenandosi con un videogioco, esattamente come aveva fatto prima dell'Hungaroring. Parole sue, in sintesi. E puntualmente, dopo la pole a Spa, è arrivata la sua pubblica ammissione peraltro ripresa a grandi titoli da tutti i quotidiani italiani e stranieri. Ci fa piacere perché due settimane fa l'avevamo anticipato a voi lettori, e poi perché alcuni colleghi, subito dopo l'uscita di As 33, ci avevano tirato le orecchie perché secondo loro ci eravamo inventati tutto, che non era possibile che uno si allenasse con un videogioco per poi correre in F1. Allora?

Damon Hill cerca di riprendere la pista dopo che via radio dai box gli hanno ordinato di non entrare per il pit stop dato che le sue gomme non erano state... preparate! La Williams ha commesso una serie di errori di strategia che hanno reso più agevole il successo ferrarista. A destra, Jean Todt mentre festeggia fra i piloti sul podio. Schummy ha conquistato la seconda vittoria stagionale, come era nei piani di Maranello



Berger condizionato da una gomma difettosa

Se la Williams piange, la Benetton non ride. Alesi e Berger sono finiti fuori dalla zona podio: è la prima volta dal Gp Spagna. Ci si è messa anche la sfortuna che ha impedito al team di sfruttare la safety-car, perché Berger aveva un pneumatico difettoso fin dal via e ha dovuto attendere un altro giro visto che il box era pronto per Alesi. Ancora una volta,

comunque, Gerhard ha superato il compagno di squadra in termini di velocità, facendo anche segnare il passaggio più rapido. Peccato che non gli sia servito ad andare oltre il sesto posto, mentre Jean ha concluso quarto. La Benetton punta ad accumulare risultati per mantenere il secondo posto nel Costruttori; ma se finora avessimo dovuto aspettare loro per

sentire sul podio l'inno di Marnelli saremmo stati freschi. Molto più convincente, a Spa, la prestazione della McLaren, che conferma la sua vocazione per le piste veloci: merito soprattutto del motore Mercedes. Ancora una volta, la squadra ha optato per il pit-stop singolo, dato che evidentemente non riesce a sfruttare bene il telaio con poca benzina.



EMPICS



Manca solo Eddie alla festa ferrarista

Schumacher, Williams, Benetton, McLaren: per completare il quadro dei protagonisti manca solo Irvine. In un giorno di trionfo per la Ferrari, a Eddie non è rimasto molto da festeggiare. Tanto che, dopo il ritiro - l'ottavo di fila - per l'ennesimo guasto al cambio, ha subito fatto le valigie diretto in auto verso l'Inghilterra. Sarebbe ingiusto, oltre che stupido, parlare di differenze nel trattamento, nella fornitura dei materiali fra i due ferraristi. Basti il fatto che entrambi avevano a disposizione il nuovo cambio a sette marce, un esemplare ciascuno dei due disponibili dopo l'incidente. Ma Eddie non è riuscito a «sentire» la gara di Spa come il suo caposquadra. Ha avuto problemi di assetto (probabilmente di pressione gomme) con una vettura troppo bassa che toccava co-

stantemente l'asfalto. E ha girato sempre su tempi ben più alti di quelli di Schummy, anche per via delle difficoltà in scalata. Le cose migliori, Irvine le ha fatte contro Berger, che pur sensibilmente più veloce ha subito anche un sorpasso. Schumacher, dopo la gara, ha benedetto la stabilità del team, dicendo in sostanza che in quattro anni ha cambiato tanti compagni di squadra senza trovarne uno che andasse come lui. E' vero, ma resta il rimpianto di pensare a come sarebbe stato più bello un successo tutto Ferrari, con un pilota vincente e l'altro almeno piazzato. Come ci si era illusi che potesse succedere a inizio anno, a Melbourne. Come tutti sognano che accada, per il riscatto definitivo della Ferrari '96, la settimana prossima a Monza.



Jacques s'è allenato ai videogiochi

Villeneuve aveva studiato il circuito su un simulatore. E ha imitato lo stile di Senna

Villeneuve, pole con videogame

André Villeneuve ha studiato il percorso al computer, poi ripropone il mondiale. La Ferrari a quel 2°

«Ho imparato la pista al videogame»

Schumi d'acciaio non s'arrende

Belgio: Villeneuve soffia a Hill la pole dopo essersi allenato a un videogame

«Ho imparato la pista con un videogame»

ORSI



Dialoghi al bar tra Roberto Boccafogli e Cesare Fiorio

Boccafogli: Caro «ex»: mi viene da chiederti cosa provi...

Fiorio: Che ex?

Boccafogli: Ma come? Ex della Ferrari.

Fiorio: Ah.

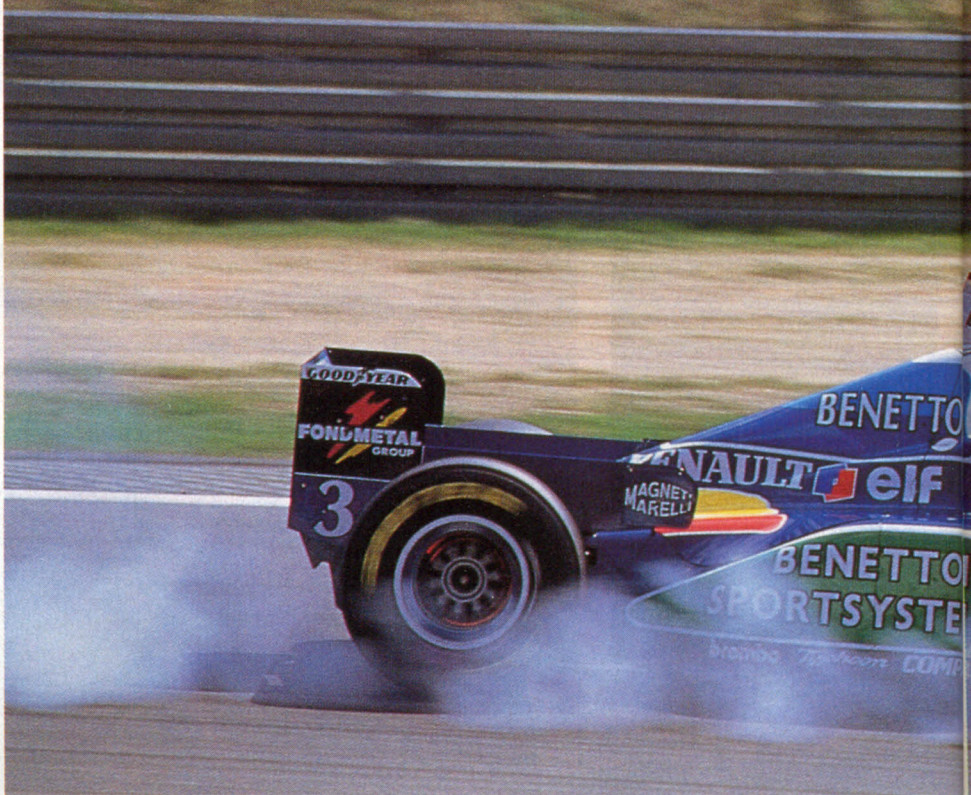
Boccafogli: Insomma: mi viene da chiederti che cosa pensi di questa vittoria, di Schumacher, della fine della crisi di Maranello e via discorrendo.

Fiorio: Mah. Bene la Ferrari, bravo Schumacher. Però, sai, mi girano talmente per quell'incidente al via che ci ha tolto di gara Panis... Ma ti rendi conto? Questa è, insieme al GP di Monza, la gara assolutamente più critica in partenza. Duecento metri e subito una frenata: il rischio di un'ammucchiata è altissimo. E infatti questa volta è arrivata. Il nostro Panis, Barrichello, Frentzen, Herbert: quattro monoposto coinvolte, con la Ligier rimasta in mezzo ai piedi per almeno due giri. Cosa ci voleva, in più, per dare bandiera rossa? Sarebbe bastato dare una seconda partenza, tutti avremmo avuto modo di tornare in pista. E invece no: già c'erano soltanto diciannove vetture al via, così ne sono rimaste quindici. E poi si parla di crisi della Formula 1. Certo che se si fa di tutto per gareggiare sempre in meno...

Boccafogli: Non vorrai dire che a causa dell'arrabbiatura per il ritiro di Panis non hai seguito il resto della gara?

Fiorio: Ma no, figuriamoci. Mi sono arrabbiato perché è tutto l'anno che ce ne capita una dopo l'altra. Olivier aveva picchiato alla prima curva già in Spagna, dove partiva in ottava posizione. Mi dispiace anche per lui: è bravo, è veloce, quando c'è un risultato da ottenere non se lo fa scappare. E poi nella Formula 1 di oggi, dove non si vede un sorpasso a pagare, lui è ancora uno di quelli che i sorpassi li sanno fare. No, no: la gara l'ho seguita, eccome. Ad esempio, penso di essere uno dei pochi a essersi accorto che senza quel blocco da parte della Tyrrell di Salo per qualche giro, Hakkinen avrebbe potuto puntare a vincere il Gran Premio del Belgio.

Bisogna car



SOLDANO-DPPI

Boccafogli: D'accordo: ma Salo non era doppiato.

Fiorio: Vero. Ma era lì per grazia di Dio. Si è trovato davanti alla McLaren soltanto perché lui si era fermato ai box durante le bandiere gialle, mentre Hakkinen no. Alla McLaren avevano optato per una sola sosta ai box: come noi per Panis. Era la tattica giusta, ma purtroppo non siamo arrivati a metterla in atto. Sono convinto che se Hakkinen non avesse incontrato problemi a superare la Tyrrell, si sarebbe trovato in scia alla Ferrari di Schumacher al termine del secondo pit-stop del tedesco. Superarlo, poi, sarebbe stato un altro discorso, ma comunque...

Boccafogli: Vabbè, ma la vittoria alla Ferrari non l'ha regalata nessuno.

Fiorio: Niente da dire: questa volta avevano le prestazioni. E l'affidabilità non li ha traditi. Spa è poi un circuito dove i piloti possono dare tanto, e Schumacher non si è certo tirato indietro.

Boccafogli: Tu sei sempre stato un grande estimatore dei piloti «super».

Cosa puoi dire, di non banale, su Schumacher?

Fiorio: Di non banale? Uh... C'è poco da dire: è un grande, senza dubbio il più grande di oggi. Potrei aggiungere che secondo me la sua caratteristica numero uno è

che sa fissare già in prova il suo limite personale, e infatti da lui ricordo incidenti quasi esclusivamente in prova. In gara poi riesce a mantenere un livello eccezionale, spesso irraggiungibile per gli altri. Riesce a essere ultra-aggressivo rispettando la mac-

THE SPORTS BAR

Thursdays LIVE Fridays LIVE Sundays LIVE

Villeneuve qui non ha mai attaccato Schumacher. Non ha mai rischiato. Da uno di 25 anni, con una Williams che a fine rettilineo ha 10 kmh in più della Ferrari, mi aspetto di più

Cambiare i freni

Jean Alesi in frenata a ruote fumanti con la sua Benetton. Secondo Cesare Fiorio uno dei motivi per cui oggi si vedono pochi sorpassi in F1 sono i freni in carbonio. Con quelli metallici, è l'opinione del manager della Ligier, il pilota tornerebbe a fare la differenza nelle staccate



china e garantendone la massima efficienza fino all'ultimo giro.

Boccafogli: Non ti veniva da pensare al Gp del Belgio di sei anni fa, quando Prost con la Ferrari non poté combattere fino in fondo contro Senna perché rimase una vita dietro un doppiato?

Fiorio: Una vita: è proprio vero: sette giri: ventisei secondi in tutto, sprecati dietro a Cheever. Doppiato. Al muro stavamo diventando matti. E il bello è che poi riuscì a tornare in scia alla McLaren di

Ayrton. Ma di superarla, neanche a parlarne. Ecco: se avessimo avuto Schumacher quella volta a Spa, il titolo iridato per Senna sarebbe stato molto, molto più duro.

Boccafogli: Sarà, ma non ti vedo convinto. Qualcosa mi fa pensare che qualcosa in

questo Gp non ti sia piaciuto.

Fiorio: Non è questione di «non piaciuto». Tutti criticano Damon Hill, e lui in effetti di errori ne fa. Anche qui ha sbagliato la par-

tenza, ha sbagliato in gara, ci ha messo una vita a superare. Ma poveretto: tutti parlano male di lui, dicono che Villeneuve è più veloce, che con la Williams vincerebbe anche una scimmia. Deve avere addosso una pressione assurda. E infatti non è sereno e commette tanti errori. Ma siamo sinceri: anche Villeneuve, qui, non ha

mai davvero attaccato Schumacher. Non ha mai rischiato: ha pensato a portare a casa i suoi sei punti, di provare a conquistarne dieci se ne è fregato alla grande. Giustissimo, per uno che punta a una rimonta decisiva per il titolo. Ma da un ragazzo di venti-



cinque anni con una Williams che a fine rettilineo ha dieci chilometri all'ora in più della Ferrari, francamente mi aspetto qualcosa di più.

Boccafogli: Dato che parliamo di età: tu lo conosci bene per averlo avuto in squadra alla Ferrari, cosa ne dici della resurrezione di Berger in queste ultime gare?

Fiorio: Bravo, davvero. E mi fa piacere, perché io non sono mai stato un suo grande tifoso. Penso che con l'età sia migliorato: oggi porta alla Benetton un contributo davvero importante. E poi è costante, affidabile, preparato. Lo sto rivalutando moltissimo: nell'89, quando era in Ferrari insieme a Mansell, era veloce ma aveva parecchi punti deboli, fra i quali la fragilità fisica. Fummo noi a instradarlo verso una preparazione atletica più intensa. Devo dire che quell'anno ebbe anche la sfortuna dell'incidente a Imola: tornò a gareggiare perché volemmo dargli modo di correre prima possibile, anche se in alcune gare non fu certo un pilota utile per vincere. A quel punto, ormai, la squadra era puntata su Mansell. E per il '90 decisi di scegliere Prost al posto di Gerhard: penso di non avere sbagliato.

Boccafogli: A proposito di Prost. Ai tempi della tua uscita dalla Ferrari non eravate proprio in rapporti amichevoli: e adesso?

Fiorio: Adesso? Ottimi. Ci siamo chiariti qualche anno fa, dopo esserci guardati in cagnesco per un po' di tempo. Abbiamo capito di essere stati messi uno contro l'altro, di essere stati strumentalizzati. Nel '90 qualcuno me lo aizzò contro dicendogli che volevo prendere Senna per mandare via lui. E lui non gradì. Lo capisco.

Boccafogli: Vuoi dire che in realtà l'acquisto di Senna sarebbe servito per averlo in Ferrari a fianco di Alain dopo avere cacciato via Mansell? Sarebbe la rivelazione del decennio!

Fiorio: Beh, in effetti non penso che Alain avrebbe mai accettato di correre ancora insieme a Senna.

Boccafogli: Meglio cambiare discorso. Anche tu, come Berger, sei ormai un vecchio della Formula 1. Arrivasti nell'89, c'erano le prequalifiche per scremare le troppe vetture iscritte ai Gp. Oggi siamo sotto quota venti: che cosa trovi di diverso rispetto ad allora?

Fiorio: Trovo che non afferro il perché di tanti atteggiamenti. È vero: le vetture sono sempre meno. Eppure chi fa le regole insiste su certi assurdi irrigidimenti, come quello che qui ha impedito di bloccare la gara dopo l'incidente al primo giro. E poi è vero: queste gare sono brutte, non si vede un sorpasso neppure con la lente d'ingrandimento. Ma siamo seri: come si fa a sorpassare se tutte le monoposto, ormai, frenano in ottanta metri? Ne sparo una a caso: proviamo ad abolire i freni in carbonio, riportiamo le frenate ai 150 metri di una volta. Magari così si vedrà la differenza fra chi ha più piede e chi meno. Si parla di ridurre l'aerodinamica, eppure non ci vorrebbe tanto: sarebbe sufficiente incaricare un pool di tecnici di trovare nuove regole tecniche per restituire lo spettacolo in pista, la competizione. Così abbiamo tutti da perdere.

SPA - Poco prima della gara si scatena un violento acquazzone, ma poi il cielo torna a rasserenarsi e proprio sullo schieramento sulla F310 di **Schumacher** vengono effettuate alcune modifiche: indurendo la barra di torsione e togliendo un po' di carico. Una scelta provvidenziale. Al pronti via, **Villeneuve** scatta bene dalla pole position, mentre **Hill** (che alla fine non ha usato il nuovo sistema di freno a mano) parte ancora una volta malamente, pattinando sulla parte più scivolosa della pista. La strettola della Source miete come ogni anno, o quasi, la sua dose di "vittime". C'è una prima toccatina tra **Brundle** e **Irvine**, poi alle loro spalle **Herbert**, che è



Ecco il testacoda di Berger. Schumacher sul podio annaffia Todt, a sinistra. Le McLaren sono in testa dietro alla Safety-car, in basso. La gara di Irvine finisce dopo 30 giri, in basso; quella di Herbert dopo poche centinaia di metri, nell'altra pagina

ENTRATA IN PISTA DOPO L'INCIDENTE DI VERSTAPPEN

La Safety-car agevola le Rosse

Schumacher sfrutta la fase di neutralizzazione, perde meno tempo di Villeneuve per rifornire. Si ritrova così al comando davanti al canadese, fermatosi dopo il tedesco. Hill viene chiamato ai box, ma la Williams non gli aveva ancora preparato le gomme

■ **PAOLO BOMBARA**

partito molto bene e ha superato **Frentzen** e **Barrichello** stando sul lato esterno della pista, alla staccata chiude la traiettoria mentre **Frentzen** cerca d'infilarsi alla corda. Si toccano e **Herbert** decolla sulle ruote del compagno e finisce contro le barriere. Immediatamente alle loro spalle, la scena si ripete con **Barrichello** all'interno della curva che si sposta a sinistra per evitare le due Sauber, sopraggiunge però **Panis** che vola a sua volta sulla ruota anteriore sinistra della Jordan. Le due Sauber e la Ligier sono eliminate, mentre **Barrichello** deve rientrare ai box e perdere due giri per sostituire il braccetto sinistro dello sterzo, ma dovrà poi ritirarsi perché la maneggevolezza della macchina peggiora. E' coinvolto anche **Diniz** che danneggia il musetto tamponando leggermente **Frentzen**.



fotografie EMPICS



1. GIRO. Alla staccata al termine del lungo rettilineo in salita, **Coulthard** supera di prepotenza **Hill**. Al 1. passaggio sul traguardo, **Villeneuve** è al comando davanti a **Schumacher**, **Coulthard**, **Hill**, **Hakkinen**, **Berger**, **Alesi**, **Brundle**, **Irvine**, **Salo**, **Katayama**, **Diniz**, **Verstappen**, **Rosset** e **Lamy**.

3. GIRO. **Villeneuve** e **Schumacher**, che sono separati di 1"5 circa, allungano decisamente il passo sugli inseguitori. Intanto, dalla vettura di **Hill** si solleva una fumata che inquieta. Ma si tratta soltanto di una fuoriuscita d'olio in eccesso che la Renault mette per sicurezza nella serie Rs8.

8. GIRO. **Villeneuve**, che ha scelto di partire con un assetto aerodinamico molto scarico e ha molto sottosterzo e grosse difficoltà in frenata, entra alla chicane a ruote bloccate. Intanto si forma un trenino composto da **Hakkinen**, **Berger** e **Alesi**, col finlandese che difende il quinto posto dagli assalti di **Berger**.

11. GIRO. Mentre **Hakkinen**, sempre pungolato da **Berger**, agguanta **Hill**, **Verstappen** è il primo a fermarsi ai box per rifornire. Ripartendo, è vittima di un terribile incidente alla veloce curva Stavelot. La sua Arrows va a sbattere contro le barriere disintegrandosi sul lato sinistro e c'è anche un principio d'incendio. Il pilota è illeso ma sotto choc, la gara viene



neutralizzata con l'ingresso della Safety-car al 13. giro. Va bene alla Ferrari, perché proprio in quel frangente era previsto il rifornimento di entrambi i piloti. **Irvine** lo sta già effettuando.

14. GIRO. Con grande tempismo rientra ai box anche **Schumacher** (si ferma per 8"0). Assieme al tedesco entrano anche **Alesi**, **Salo**, **Rosset** e **Lamy**, mentre **Villeneuve** non capisce l'ordine che la squadra gli sta dando via radio per fare altrettanto. La Williams chiama allora **Hill**, ma all'ultimo annullano l'ordine perché le gomme dell'inglese non sono pronte. E **Hill** deve allora zigzagare tra le barriere di plastica all'entrata box per rientrare immediatamente in pista. **Villeneuve** rifornisce a sua volta il giro seguente (8"5) assieme a **Berger**, ma quando rientra in pista si ritrova dietro **Schumacher**. Ci rimette anche **Hill** che deve attendere un altro giro.

17. GIRO. Il gruppo incolonnato dietro la Safety-car è gui-

dato dalle due McLaren, che hanno scelto una strategia con una sola sosta e non si fermano quindi in questo frangente. Anche **Brundle** aveva fatto la stessa scelta strategica, ma incomprensibilmente la Jordan lo fa rientrare modificando la tattica. Quando la Safety-car dà via libera, **Coulthard** è davanti a **Hakkinen**, **Schumacher**, **Alesi**, **Villeneuve**, **Salo**, **Berger**, **Irvine**, **Brundle**, **Katayama**, **Lamy**, **Hill** (che paga pesantemente le esitazioni della squadra), **Diniz**, **Rosset** e **Barrichello**. Alla staccata di Les Combes, **Villeneuve** riesce a superare **Alesi** e nello stesso giro **Irvine** supera **Berger**.

19. GIRO. **Berger** cerca di risuperare **Irvine** alla staccata della chicane, ma arriva lungo e va in testacoda. **Hill**, intanto, dopo essersi sbarazzato di **Lamy** e **Katayama**, fatica non poco con **Brundle**, che al 21. giro a Les Combes resiste all'attacco di **Hill** nonostante una velocità di punta inferiore.

22. GIRO. Si ritira **Diniz** il cui motore funziona irregolarmente, e si ferma ai box anche **Coulthard**, che cede provvisoriamente il comando ad **Hakkinen**, a sua volta ai box due giri dopo e che rientrerà proprio davanti ad **Hill**.

25. GIRO. **Hill** riesce infine a superare **Brundle**, non senza difficoltà. Intanto **Schumacher** è al comando. Il giro seguente transita davanti a **Villeneuve**, **Alesi**, uno strepitoso **Salo**, **Hakkinen**, **Hill**, **Brundle**, **Coulthard** e **Berger**. **Irvine** è scivolato al 13. posto dopo il secondo rifornimento.

28. GIRO. **Hakkinen** tenta di superare **Salo** a Les Combes, ma il Mika della Tyrrell resiste. **Hakkinen** ci riesce nello stesso punto il giro seguente.

30. GIRO. Anche **Hill** supera **Salo** che subito dopo rientra ai box per la seconda sosta imitato da **Alesi** e **Schumacher** (7"8). E' il momento chiave per la Ferrari del tedesco, proprio mentre si ritira **Irvine** col solito cambio in fumo. **Villeneuve** si ferma ai box due giri dopo (7"6). Aveva un vantaggio di 20"6, e ritorna in pista proprio mentre sopraggiunge **Schumacher** che lo supera in accelerazione. E a partire da quel momento, **Villeneuve** non ce la farà più a minacciare seriamente **Schumacher**.

35. GIRO. Si ritira **Brundle** col motore rotto. La Peugeot aveva perso il vizio, ma capita. Intanto si sveglia **Berger** che comincia ad inanellare una serie di giri velocissimi.

38. GIRO. Va in testacoda e sbatte anche **Coulthard**. Due giri dopo si verifica il primo doppiaggio della gara, ai danni di **Lamy**, che ha dovuto effettuare un terzo rifornimento, non previsto, perché la pompa non aveva funzionato a dovere nel secondo.



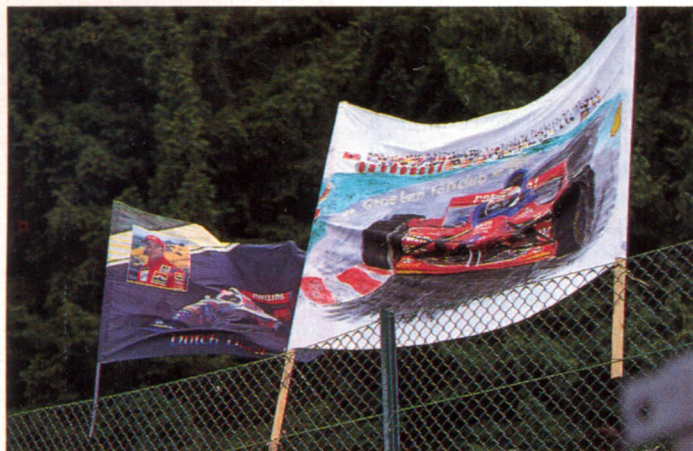
I PIT STOP

PILOTA	GIRO	TEMPO
Barrichello	1	3'25"886
Verstappen	11	1'23"493
Irvine	13	33"814
Schumacher	14	34"193
Alesi	14	35"545
Salo	14	33"677
Rosset	14	1'13"293
Lamy	14	34"652
Villeneuve	15	34"738
Berger	15	34"685
Brundle	15	38"395
Katayama	15	41"313
Diniz	15	1'04"955
Hill	16	35"406
Barrichello	16	38"985
Coulthard	22	36"360
Hakkinen	24	35"443
Irvine	25	35"152
Katayama	29	34"710
Schumacher	30	33"680
Alesi	30	33"295
Salo	30	33"302
Lamy	30	31"358
Rosset	30	36"009
Brundle	31	32"969
Berger	31	32"616
Villeneuve	32	33"194
Hill	34	32"030
Lamy	38	31"459

Verstappen che paura!

SPA - Non c'è il due senza il tre. Beh, Verstappen era già stato protagonista di due spaventosi episodi in F1. Nel '94, quando prima volò in Brasile sulle ruote di Irvine, atterrando sulla McLaren di Brundle, poi si scottò nel famoso rogo di Hockenheim. Ora, Verstappen dovrebbe aver chiuso i conti coi proverbi e anche questa volta se la cavata con più paura che male. Jos soffriva dopo il botto in gara di un indolenzimento generale e soprattutto di un forte torcicollo. E' stato elicottrizzato all'Ospedale di Liegi per un attento controllo precauzionale che non ha rivelato nulla di serio. L'incidente è avvenuto al 12. giro, subito dopo il rifornimento dell'olandese, alla veloce curva di Stavelot. Per una ragione non ancora chiarita dalla squadra, la sua Fa17 ha improvvisamente sbandato e si è schiantata con estrema violenza contro le barriere alla sinistra della pista. Due le ipotesi più accreditate come causa dell'incidente: l'acceleratore bloccato, o una ruota eventualmente mal fissata al cambio gomme. A fine gara, Martin Brundle si è preoccupato delle condizioni del collega. Saputo che non c'era nulla di grave ha però commentato: "...uhm, lo hanno portato all'Ospedale per controlli? Se gli fanno uno scanner al cervello non potranno di sicuro trovare molti danni. Non c'era granché da scuotere".

(p.b.)



ANCORA UNA VOLTA IN EVIDENZA

Metti... Salo sulla coda

Si difende come può dagli attacchi dei big, conclude al settimo posto dopo essere stato in zona-punti. Con una Tyrrell non si può certo pretendere troppo e il giovane finlandese conferma, su di un tracciato che premia i «manici», tutte le sue qualità

■ ALBERTO ANTONINI

M. SCHUMACHER 10

Bestia, che roba. Non ha la pole, non ha il giro veloce, non ha i missili dietro il sedere sui rettilinei. E il venerdì ha preso una botta che avrebbe rintrotnato un cavallo. Ma non c'è niente da fare, quando è su questa pista chiunque altro deve stare attento. Anche se la Ferrari non è la Williams.

E. IRVINE 6

D'accordo, sembra che facciano apposta a fargli rompere il cambio. Ma a parità di strategia becca distacchi colossali dal compagno di squadra. Si qualifica dopo le McLaren, gira più lento di Brundle in gara, nonostante velocità massime piuttosto buone. Per lui, stavolta, poca festa.

J. ALESI 7

Un quarto posto che non sa di niente, su un circuito che da lui doveva tirar fuori di più. Paga errori e incertezze della squadra (che forse aspettava la pioggia), ma non è mai davvero in gara. Alla fine salva il salvabile, ma perde la terza piazza nel mondiale Piloti. E non è ingiusto.

fotografie ORSI

G. BERGER 7

Lui dice che senza sfortuna poteva vincere. Di certo una foratura con il primo set di gomme non è il modo migliore per iniziare. A fine gara è un missile (giro più veloce), ma per sbazzarsi di Irvine era finito in testacoda. Comunque, un punto in più per restare secondi nel Costruttori.

D. HILL 6

Sconfortante. Prima non vuole il freno a mano, poi si incasina con gli assetti, sbaglia la partenza e dà la colpa alla pista, e infine fa la solita fatica a sorpassare anche con 10 kmh (escluso l'effetto-scia) più di Brundle e Diniz. Poco da dire, sta subendo la paura di sbagliare. E quella di vincere, forse.

COLOMBO





Mika Salo spinge la sua Tyrrell sui cordoli e oltre, sopra, nel tentativo di non perdere terreno dai primi. Secondo Minardi il portoghese Lamy, sotto, ha fatto la più bella gara da quando corre per lui. Ron Dennis a colloquio con David Coulthard, sotto a sinistra. In alto a sinistra le bandiere dei tifosi di Jos Verstappen

J. VILLENEUVE **8**

Tutto ok, però il secondo posto dopo la pole non gli serve a niente. Perché non si porta la sua radio da rapper se non sente quella dei box? Perché non sceglie di rientrare (poteva) quando esce la safety car? Che se ne fa, ora, di un distacco di 13 punti dal leader a tre gare dalla fine?

M. HAKKINEN **8**

Non merita meno di Villeneuve, visto quello che guida. Aggressivo quanto basta, non commette errori, non perde la testa anche quando la bandiera gialla gli vanifica la strategia del pit-stop singolo. Un podio, in queste condizioni, era il massimo. E lui fa centro, ancora una volta.

D. COULTHARD **6**

Poteva fare meglio di Hakkinen, visto che a metà gara era davanti a tutti. D'accordo che non sarebbe durata, ma filare così con un solo rifornimento previsto non è da tutti. Poi va a sprecare ogni cosa con un testacoda quando era 5. Lui dà la colpa alla macchina; e forse è vero.

O. PANIS **5**

Difficile giudicare una gara che dura lo spazio di mezzo tornante. Però sembra che abbia cercato un varco impossibile, un passaggio in quarta fila. Dopo una qualifica sicuramente opaca.

P. DINIZ **5**

Verissimo, per l'ennesima volta il motore gli rovina la gara e deve fermarsi per non rompere tutto. Ma dal venerdì in avanti non convince mai. E in corsa è tanto lento da farsi passare da Rosset.

R. BARRICHELLO **6**

Se fosse un cavallo la sua sarebbe una corsa ad handicap. Dalla collisione del primo giro che gli piega la sospensione fino al ritiro definitivo. E il giudizio su di lui non può che restare in sospeso.

M. BRUNDLE **7**

Davanti al compagno - di una fila - in qualifica, discreto nei tempi sul giro in gara nonostante velocità indegne della tradizione Jordan. Se team e motore perdono colpi, lui proprio non c'entra.

J. HERBERT **5**

Alle due e tre minuti è partito, alle due e cinque poteva già andare a casa. E siccome ha sbattuto contro il compagno di squadra, la sua colpa è ancora più grave.

H.H. FRENTZEN **5**

Si fa come il re Salomone, si divide la colpa in due, visto che lui e Johnny se la rimpallano. Il modo peggiore di finire un week-end pieno di belle promesse mai realizzate.

R. ROSSET **6**

Anni fa in F.1 c'era Pascal Fabre con l'Ags color dentifricio: andava piano piano e arrivava quasi sempre. Evviva, adesso abbiamo l'erede. Con qualche piccolo sprazzo in più nei tempi sul giro.

J. VERSTAPPEN **6**

Finché rimane in gara va piuttosto bene. Poi vola fuori in modo pauroso e inspiegabile, dopo il pit-stop molto anticipato. Forse ha condizionato le sorti della gara, ma ne avrebbe fatto a meno.

U. KATAYAMA **6**

Al traguardo, anche se fuori dai punti e senza brillare. Date le velocità ridicole (oltre 17 kmh meno di Hill nel primo tratto, quello più rapido) non c'è male; ma neppure benissimo.

M. SALO **7**

Gli riesce il miracolo di evitare il massacro alla partenza, non quelli di contenere gli attacchi di Hill, Berger, Hakkinen (che ostacola un po') Comunque una gran bella dimostrazione di guida, quella del finlandese.

P. LAMY **7**

Minardi dice che è la più bella gara del suo pilota. Vogliamo credergli, anche se non si è visto molto. In ogni caso finisce la gara pur se un giro sotto. Ma con quel motore e quelle velocità...

G. LAVAGGI **5**

Niente favoritismi coi non qualificati, neanche se italiani (tanto tocca sempre a loro). Però se non ci si fosse messo di mezzo il motore la griglia di partenza era tutt'altro che una chimera.

L. BADOER **S.V.**

Voto 5 per il FantAutosprint.

A. MONTERMINI **S.V.**

Voto 5 per il FantAutosprint.



Aperta la caccia a Schumacher e Hakkinen

Uno scatenato Eddie Jordan sta sondando numerosi piloti, pronto a rinnovare il suo team magari destabilizzando le squadre avversarie. Del resto anche Tom Walkinshaw con Diniz...

■ PAOLO BOMBARA

SPA - Quando il mercato piloti sembrava latitare, c'è chi ha provveduto ad agitarlo: **Eddie Jordan**. Il team manager irlandese sta esplorando tutte le strade per ricostruire nel '97 la sua squadra su nuove basi. Dato per scontato che entrambi gli attuali piloti verranno cambiati, a meno di un ripensamento dell'ultima ora in merito a **Barrichello**, Jordan continua a seguire la pista tedesca. Pista legata a doppio filo all'arrivo eventuale dello sponsor Bittburger. I due candidati in pole position sono i soliti: **Frentzen** e **Ralf Schumacher**, ma si è aggiunto, proprio nei giorni scorsi, **Mika Hakkinen**. Decisamente basse, invece, le quotazioni di **Herbert**. Hakkinen, che non ha ancora rinnovato il contratto con la McLaren a causa della grande differenza esistente tra la domanda e l'offerta in termini d'ingaggio, ha già spaventato anche Jordan chiedendogli otto milioni di dollari per la prossima stagione. La trattativa prosegue serrata. La scelta di patron Eddie, tra i tre nomi sopra indicati, è legata ovviamente anche alle mosse della McLaren (che, dopo aver confermato **Coulthard**, deve ora decidere se tenere Hakkinen o puntare su Schumacher jr. che piace molto alla Mercedes) e della Williams, relativamente a **Frentzen**. Ma proprio l'intensificarsi delle trattative tra Frentzen e la Jordan, col manager del tedesco **Hortwin Po-ladlech** che fa una corte serrata anche alla Peugeot, indica in ribasso le possibilità di Frentzen d'approdare alla Williams. La squadra campione del mondo e **Damon**

Hill sembrano essersi ravvicinati e disponibili ad accordarsi per il rinnovo. Lo stesso Frentzen alla stampa belga ha dichiarato che: «*Tutto dipende da Damon, ma siamo lontani. Con Frank non mi sono più incontrato, avevo firmato un pre-contratto ma due anni fa*». A meno che Damon non decida a sorpresa (ma è poco probabile) di rispondere al richiamo di un **Ron Dennis** disposto, secondo la stampa inglese, a pagarlo a peso d'oro (si parla addirittura di 10 milioni di sterline). Intanto questa settimana, a Silverstone, la McLaren effettuerà una nuova prova con Ralf Schumacher. Si dice che un eventuale arrivo a Woking di Schumacher jr. facilmente sarebbe accompagnato da quello di un'altra marca di birra, la Warsteiner, legata alla Mercedes. Molto, ovviamente, dipenderà

foto: ORSI



dalle trattative in corso con Marlboro, o dall'eventuale, clamoroso, passaggio della squadra di Ron Dennis alla West (come leggete a parte). Visto che, con ogni probabilità la Jordan lascerà quindi liberi i suoi due attuali piloti, per Brundle si prospettano due alternative: o approdare alla Stewart Gp, che vorrebbe un pilota esperto (nel mirino c'è anche Herbert) ed una giovane promessa (da annotare che il team manager scozzese si sta interessando anche al nostro **Sospiri**), oppure di smettere come pilota per occuparsi di tv e divenire l'uomo immagine della Jordan e della Benson & Hedges. Barrichello, invece, oltre a valutare la possibilità di emigrare in IndyCar, è in contatto con la Ligier, la Sauber, ma soprattutto con la Twr. **Walkinshaw** sogna di costituire una squadra tutta brasiliana, con Barrichello, **Diniz** e un massiccio supporto della Parmalat. Un progetto a cui non è estraneo Ecclestone, preoccupato di mantenere alto in Brasile l'interesse per la F1. Diniz preferirebbe rimanere alla Ligier, ma molto dipenderà dalle richieste (economiche) e le garanzie tecniche che gli verranno sottoposte. Se la permanenza della Parmalat è gradita a tutti, quella di Diniz, invece, viene in parte osteggiata dalla Mugen Honda. Le alternative sono il giapponese **Takagi**, Barrichello, ma soprattutto i francesi **Boullion** e **Collard**. Questo se dovesse effettivamente entrare nel capitale della squadra la emittente Tv Canal Plus. Collard è anche candidato al secondo volante alla Tyrrell, dove **Katayama** non è più molto gradito. A **Ken** piace però anche Herbert (a cui decisamente non mancano le opportunità), mentre Katayama strizza l'occhio proprio alla Sauber. Che i due finiscano per scambiarsi i volanti? Possibile. Per quello che concerne la Minardi non ci sono molte novità, Giancarlo vorrebbe costituire una squadra con **Fisichella** e **Marques**, in ogni caso le scelte saranno subordinate al tipo di struttura societaria che la squadra deciderà di darsi nel prossimo futuro. ■



Ralf Schumacher, sopra, che ha già effettuato dei test con la McLaren fortemente spinto dai tedeschi della Mercedes, è corteggiato anche da Eddie Jordan che ai sta interessando anche ad Hakkinen, sotto, in disaccordo economico con Ron Dennis. Nell'altra pagina, Sospiri nel mirino del team di Paul Stewart

ARRIVA UN TECNICO SCELTO DAI FRANCESI

Più Peugeot in...Jordan

SPA - Oltre che sul fronte dei piloti, Jordan sta cercando di rinnovare la sua squadra anche sul piano tecnico. Un po' per volontà, un po' per risollevarsi dopo la guerra che gli sta facendo la Twr che gli ha portato via il team manager **Walton**, due ingegneri progettisti e cinque meccanici. La squadra irlandese, sta anche muovendosi per trovare un'alternativa a **Gary Anderson** (foto a destra). Il dt, congelato dal Gp di Silverstone e incaricato di concentrarsi sul solo progetto della vettura dell'anno venturo, ha finito le vacanze forzate ed è tornato al centro studi della squadra, tuttavia continua a mostrare segni di nervosismo e a cercare nuovi sbocchi per il prossimo anno. Dal canto suo, la Jordan sta attivamente sondando il mercato alla ricerca di un progettista di peso, anche se la monoposto del '97 sarà comunque concepita da Anderson. La soluzione non è semplice perché di tecnici di valore e esperienza c'è penuria. In ogni caso sembra certo un ruolo più attivo anche nel progetto del telaio, dell'ingegnere belga della Peugeot, **Jacky Eckelaert**, che quest'anno ha svolto il ruolo d'interfaccia tecnica tra la Casa del Leone e la Jordan. Insoddisfatta della struttura della Jordan, la Peugeot sembra voler intervenire in maniera più radicalmente al fine di migliorare la situazione in vista della prossima stagione che sarà decisiva per la permanenza o meno della Peugeot in F1. (p. b.)



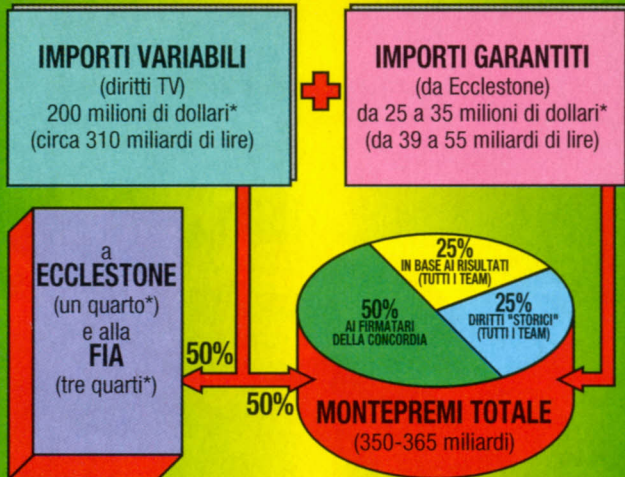


NUOVA CONCORDIA Vecchia GUERRA

SPA - È stato l'ennesimo colpo di mano di Max Mosley. Il nuovo Patto della Concordia, in vigore a partire dal 1997, avrebbe dovuto essere reso pubblico a Monza, il 6 settembre, con una conferenza stampa. Invece il comunicato che ne riassume i principi - il testo completo copre in realtà centinaia di pagine - è stato diramato il martedì prima del Gp Belgio. E a Spa non si parlava d'altro: soprattutto perché la guerra è ancora aperta. Williams, McLaren e Tyrrell sono alla finestra: la prima ha addirittura ritirato la firma già apposta, le altre due hanno sempre rifiutato di sottoscrivere l'accordo. Ma perché?

COS'È. Anzitutto, vediamo di chiarire che cos'è il Patto: secondo l'ultima definizione «un accordo tra la Fia e certe squadre concorrenti». Accordo che copre, sulla carta, una varietà di questioni: tecniche, sportive e commerciali. Qual è, allora, l'oggetto della... discordia? Le prove abolite il venerdì, l'uso del muletto, la possibilità della terza vettura? Non scherziamo. Tutto questo c'entra poco o niente (anche se va detto che l'impegno a schierare 20 monoposto per gara è stato preso pure dalla Forti, che oggi è una squadra fantasma...). La verità appare molto più semplice: la terza edizione del Patto, che ha richiesto ventidue emendamenti, ha lo stesso argomento portante delle due precedenti. E cioè la spartizione dei soldi. I tre «dissidenti» hanno, da sempre, criticato i nuovi criteri e le quote di divisione.

AMMONTARE DEI CONTRIBUTI



I due riquadri in alto indicano i soldi introitati o attraverso i diritti tv o ricevuti dagli organizzatori dei Gp e dalle iniziative di marketing. Subito sotto è evidenziata la divisione delle quote con Bernie e Fia da una parte e i team dall'altra.

* Le cifre sono stimate

Patti chiari...

Questi i punti salienti del nuovo Patto della Concorchia in vigore dal 1997 al 2001 e sottoscritto da i seguenti team: Arrows, Benetton, Ferrari, Forti, Jordan, Ligier, Minardi, Sauber.

ECCO A COSA SI IMPEGNANO I FIRMATARI

- 1 Partecipare al campionato per la durata della Convenzione. In precedenza, l'obbligo era solo di prendere parte a tutte le prove.
- 2 Garantire un minimo di 20 vetture a ogni campionato. In teoria, questo comporta l'obbligo di schierare un'auto qualora alcune squadre sparissero. Ma la Fia è ottimista sulle prossime iscrizioni.
- 3 Non cambiare (sempre fino al 2001) il nome dei telai. Quindi l'Arrows potrà chiamarsi Twr, ma le monoposto dovrebbero restare Footwork, se non si arriva a un accordo prima del '97.
- 4 Non partecipare ad altri campionati a ruote scoperte oltre alla F.1. E' un obbligo nuovo, forse dettato dai timori di un «caso-Iri» anche nel Circus e che, in ogni caso, svolgerà una funzione deterrente in chi dovesse guardare con simpatia ai campionati Usa. Tuttavia questi timori appaiono ben poco fondati.

COSÌ CAMBIA IL REGOLAMENTO

Per le modifiche (sportive e tecniche) non serve più l'unanimità. Basta l'80% dei consensi. Si realizza una vecchia proposta per combattere l'immobilismo, ma in realtà la Fia può da sempre cambiare le regole appellandosi alla sicurezza.

Ora il numero massimo di prove passa da 16 a 17. Contro questa proposta si era battuto da sempre Ron Dennis. Non è detto che le gare debbano crescere di numero, ma le richieste di organizzare dei Gp in Estremo Oriente incombono.

Sono soppresse le prove del venerdì, allungate e anticipate di un quarto d'ora le libere del sabato (dalle 8,45 alle 9,45 e dalle 10 alle 11) con numero di giri libero. Invariate le qualifiche. Permesso per tutto il week-end l'uso di un muletto. Attenzione, però, queste disposizioni entreranno in vigore solo previo accordo con gli organizzatori.

Consentito un tipo di pneumatico di riserva per le libere (max. due treni per vettura). Subito dopo andrà designato quello - sempre di riserva - per la corsa. La manovra è volta a scongiurare le «furbate» sulle mescole in regime di concorrenza (Goodyear contro Bridgestone). Permane il limite di sette treni per week-end su ogni vettura.

Niente prove dalla mezzanotte della domenica prima di un Gp fino a gara compiuta, niente te-

st dall'ultimo Gp al 1. dicembre. Nei prossimi due anni il campionato si svolgerà dal 10 marzo al 31 ottobre (circa), poi dal 21 febbraio al 7 novembre. Si tratta di scelte studiate per ridurre i costi, ma di dubbia utilità.

Modificata la composizione della Commissione F.1. Ne fa parte per diritto il team con maggior numero di presenze. Gli altri cinque membri sono le prime squadre firmatarie classificate in campionato. In pratica aumenta il potere della Ferrari, presente per forza (è la squadra con il maggior numero di Gp in attivo) e con ogni probabilità... 2 volte (se classificata tra i primi 5 del campionato mondiale). Squadre come McLaren e Williams, se non rientreranno nel Patto, resteranno alla finestra.

Montepremi e diritti tv. Aboliti i vecchi criteri, entra in vigore il nuovo sistema: 50% degli introiti ai firmatari, l'altro 50% a tutti i concorrenti così ripartito: metà in funzione dei risultati storici (presenze, vittorie ecc.), l'altra metà di quelli ottenuti nel campionato precedente. Pagamento trimestrale retroattivo. Quest'ultimo punto viene analizzato a parte. Non cambia, invece, il sistema dei trasporti (gestito, indirettamente, da Ecclestone tramite una società esterna).

N.B. Non ci sarà nessuna variazione per quanto riguarda l'Ufficio Permanente Commissione F.1.

Concorchia FERRARI

Ken Tyrrell, ad esempio, calcolava di poter avere una fetta più grossa dai diritti tv e dal montepremi. Probabilmente si è fatto convincere da Dennis. Sicuramente, al grido di: «siamo sopravvissuti per ventinove anni, lo faremo ancora», ha cercato di coinvolgere altri team manager. E' successo anche in passato che le squadre negoziassero separatamente la loro parte con Bernie Ecclestone, che a Spa ha incontrato i non firmatari in una riunione di fuoco, tenutasi il venerdì pomeriggio nel motorhome Williams. In questo momento il fronte delle squadre si è spaccato, anche se Ron Dennis sostiene di poter rientrare in qualsiasi momento, senza problemi: «Sono ottimista sulla possibilità di trovare una soluzione prima che inizi il campionato '97. Credo che le altre squadre non abbiano nulla da obiettare se i non firmatari decideranno di rientrare nel Patto. Le nostre ragioni per non aderire non sono egoistiche, ma nell'interesse comune dello sport». Buonanotte: sta' a vedere che al F.1 è diventata un'associazione dei filantropi, disposti a rinunciare a svariati milioni (di dollari) per dividere la torta con le tre pecorelle smarrite. Tanto filantropi da riunirsi in fretta e furia il 7 agosto all'aeroporto londinese di Heathrow, quattro giorni dopo la rinuncia di Williams, pur di tagliar fuori lui e gli altri.

DEBOLEZZA. In realtà il Patto è nato debole. La Ferrari, per esempio, è stata convinta ad aderire dalla promessa di una quota consistente - circa un terzo - sulla percentuale

attribuita a un team, nella complicatissima spartizione, in base ai diritti di anzianità e prestigio storico. Flavio Briatore, l'ex corsaro nero del '94, ora è schierato anima e corpo dalla parte dei legalisti. E sfida: con tre squadre a disposizione, Benetton, Ligier e - se l'affare andrà in porto - Minardi, ha la quasi certezza del controllo su ogni decisione (che ora richiede l'80% dei consensi e non più l'unanimità). I piccoli team, a parte Tyrrell, seguono l'onda. Dall'altra parte, però, i «ribelli» non se la passano molto meglio. La partecipazione al mondiale, anche per loro è quasi scontata, ma almeno in teoria dovranno ridiscutere di anno in anno la loro posizione con Ecclestone.

ECCLESTONE. E torniamo a bomba: ancora una volta tutto ruota intorno a Bernie. Speranze e paure. Proprio qui sta il problema: il boss della Foca non è proprietario dei diritti, che invece (da una quindicina d'anni) spettano alla Fia. Ecclestone li ha semplicemente in gestione, per ora fino al 2001. Li ricevette all'epoca della guerra legalisti (Fisa) - Foca (team inglesi), quando erano molto più modesti, perché sembrava la persona più adatta a farli fruttare; e come è logico da allora trae da questo lavoro i suoi profitti. Ma se da un lato c'è chi vorrebbe che lui si mettesse in tasca meno soldi, dall'altro non mancano i timori per futuro. Bernie ha reso multimiliardario il Circus e se stesso, ma presto potrebbe anche decidere di andare in pensione, o quantomeno non essendosi potuto comprare l'immortalità, prima o poi (il più tardi possibile per carità) dovrà lasciare i Gp terreni per quelli celesti. E il dopo Ecclestone preoccupa gente come Williams: il timore che i diritti televisivi possano finire in mano a gente pronta a strumentalizzarli a proprio favore, oppure incapace di gestirli, fa paura. Qualche segnale c'è già stato: Ecclestone, che controlla gli introiti delle riprese tv, non ha voluto o saputo impedire che scomparissero (almeno per ora) le prove del venerdì. Il piccolo schermo rappresenta ormai un giro d'affari gigantesco: i network più importanti (come la brasiliana Rede Globo e la tedesca Rtl) coprono da soli un giro d'affari di oltre trecento miliardi di lire. Soldi così fanno gola a tutti. Ma una volta di più, le squadre hanno paura: di non saperli gestire, di farsi fregare. Non basta avere venti, trenta, quarant'anni di storia alle spalle per essere certi di fare sempre le scelte giuste. Tuttavia prima o poi la F.1 dovrà camminare con le sue gambe, non solo con quelle di Bernie Ecclestone.

Alberto Antonini

ORSI



COLOMBO



ORSI

FA DISCUTERE IL NO ALLE LIBERE DAL'97

Venerdì... di passione

Ma sarà poi vero che, dall'anno prossimo, i week-end di gara si ridurranno a due giorni? Non è affatto detto che sia così. Anche il sunto della nuova Concordia, pubblicato dalla Fia e chiamato in causa anche da Jean Todt della Ferrari, è piuttosto ambiguo in proposito. Al punto 7 si legge testualmente: «Le disposizioni seguenti (abolizione delle prove al venerdì) saranno applicabili in una data da annunciare in accordo con gli organizzatori delle prove». In sintesi, questi ultimi hanno una scappatoia. Possono concordare una serie di prove libere al venerdì e non rinunciare, in questo modo, agli introiti del pubblico. E' vero che la stessa Concordia vieta i test prima del Gp, ma in questo caso il consenso (o dissenso) degli organizzatori è determinante per fissare l'inizio dell'evento. Tre circuiti si sono già mossi in questo senso con la Federazione: Montecarlo, Imola e Monza. Guardando il caso, tre piazze sicure di

non rimetterci tenendo aperti i cancelli per tre giorni invece che per due (non altrettanto si poteva dire, ad esempio, dell'Ungheria che il venerdì spesso aveva più commissari in pista che pubblico in tribuna). Il caso del Principato di Monaco, poi, è emblematico. Qui, come è noto, il primo

giorno di prove è il giovedì - caso non contemplato dalla Concordia - e il Gp significa quattro giorni di pienone. Tagliarlo della metà equivale a un disastro economico. Tanto più che resta aperta la questione delle televisioni. Sarà anche vero che, senza le qualifiche, il venerdì è noioso,

ma le grandi reti internazionali non sono molto disposte a rinunciare a un giorno di riprese, con tutto l'indotto pubblicitario che ne deriva (inquadatura dei vari sponsor, cartellonistica eccetera). E i signori della diretta sono già sul piede di guerra, per cercare di ripristinare i qualche modo lo show nell'arco di tre giorni. Molte altre le critiche, da Frank Williams («è pericoloso qualificarsi senza un giorno di prove preliminari») a piloti come Schumacher: «Il sistema di quest'anno - dice Michael - era il più logico: un giorno per lavorare sulle prove libere, uno per le qualifiche, uno per la gara. Così c'era modo di concentrarsi su ogni aspetto. Non vedo il motivo di ridurre tutto a due giorni, salvo forse per la riduzione dei costi. Ma non so di quanto caleranno davvero. Al massimo avremo più libertà per team e piloti». Ma molti suoi colleghi sono già preoccupati di doversi dedicare troppo alla stampa...

Tra Marlboro e McLaren sfida da... West

All'inizio di settembre (probabilmente il primo giorno del mese) McLaren e Marlboro dovranno decidere se proseguire o meno il rapporto di sponsorizzazione che li lega da ventidue anni. La situazione attuale, secondo Ron Dennis, è la stessa di Silverstone: vale a dire che i negoziati non hanno ancora avuto uno sbocco. Stando a indiscrezioni, la Marlboro propone un contratto basato su un 50 per cento di contributo fisso e il resto indicizzato ai risultati in gara. Ron Dennis - che cercava un rinnovo decennale del contratto - non aveva mai accettato questa clausola: è questo che potrebbe portare alla rottura. Ma quanto è valida l'alternativa del marchio di sigarette West, a cui potrebbe associarsi la birra Warsteiner, sempre nell'orbita degli sponsor Mercedes? Frank Williams avrebbe confidato alla stampa inglese che, secondo lui, la West dispone di un budget superiore ai venti milioni di dollari.

Lavaggi, che beffa!

Quando Giovanni Lavaggi è rimasto fuori dalla griglia di partenza per appena un paio di decimi, la Minardi ha chiesto ai commissari di gara di considerare la mancata qualifica come un caso di forza maggiore. L'assunto era che, dopo essere rimasto nel 107 per cento per tutte le prove libere, Giovanni non aveva potuto rientrarvi perché il motore della sua vettura si era rotto nei primi giri di qualifica e successivamente, quando avrebbe potuto utilizzare la monoposto di Pedro Lamy, la pioggia aveva vanificato le sue speranze. I commissari, però, non hanno ravvisato nel caso di Lavaggi le circostanze eccezionali che avrebbero potuto farlo rientrare fra i partenti e quindi hanno respinto l'istanza della squadra. Una vera ingiustizia perché il nostro pilota era stato davvero bravo al mattino, quando era risultato anche più veloce del suo compagno di squadra e perdipiù su una pista davvero difficile come quella belga dove, per rottura del motore, non aveva nemmeno provato il venerdì...

A poca distanza dal circuito, l'ambientazione è caratteristica quanto affascinante. A sinistra il giovane Paul Stewart si dà alla lettura, in attesa di veder debuttare la sua «creatura» nei Gp, con la supervisione del suo illustre genitore, Jackie, e l'appoggio ufficiale della Ford. Sulla 550 maranello, ultima nata in casa Ferrari, è salito anche Eddie Irvine, nell'altra pagina, suscitando l'entusiasmo dei molti tifosi della Rossa presenti alla gara di Spa



Non quanto la Philip Morris, ma comunque in grado di assicurare, in collaborazione con altri finanziatori, una copertura adeguata.

L'Eau Rouge ha entusiasmato Villeneuve

Pochi ci hanno fatto caso, ma quest'anno anche il tracciato di Spa-Francorchamps ha subito qualche lieve modifica. Il tornante della Source, immediatamente dopo il via, è stato «spostato» di qualche metro nell'ambito dei lavori di allargamento all'uscita della corsia box, richiesti dall'autorità sportiva per ragioni di sicurezza. Anche il tratto in uscita dalla chicane «bus stop» è stato leggermente modificato. Di conseguenza la lunghezza, calcolata sulla linea mediana, è passata da 6974 a 6968 metri; ma soprattutto è diventato impossibile abbordare la Source con la traiettoria stretta che alcuni seguivano l'anno scorso. Villeneuve, autore della pole, si è lamentato che in quel punto la pista è piuttosto scivolosa, ma per il resto ha trovato entusias-

smante il percorso: «Non ce ne sono molte di piste così, di quelle di una volta. All'Eau Rouge più vai forte e più sei stabile; l'accelerazione laterale sarà intorno ai 4 g, come sugli ovali della IndyCar». Intanto, gli organizzatori hanno promesso che presto il tracciato sarà reso permanente e potrà ospitare sessioni di test.

In casa Ferrari Berro lascerà la F.1 per le Gt

Cambiamenti alla Ferrari. Claudio Berro, che dal dicembre del 1993 - quando venne preso dalla Peugeot - ricopriva il ruolo di logistico per il team (oltre a

occuparsi di tutto quanto concerne l'applicazione dei regolamenti) lascerà a fine stagione l'incarico per seguire il programma relativo alla F50 nel campionato Gran Turismo. Per il suo posto si fa insistentemente il nome di Stefano Domenicali, che attualmente porta avanti i rapporti con gli sponsor.

POSSIBILE FORNITURA PER TWR E LIGIER NEL '98 Peugeot ci pensa

Non ce l'ha fatta la Peugeot a trovare il modo di liberarsi dall'esclusiva che la lega alla Jordan anche per il 1997. Come avevamo annunciato nel numero 33, la Casa francese aveva infatti allacciato una trattativa con la Twr che è però stata aggiornata al 1998. In merito, il responsabile delle attività sportive Peugeot, Pierre-Michel Fauconnier, ha ammesso il contatto. «Sì, abbiamo discusso con la Twr e mi sono recentemente recato in visita alle installazioni di Walkinshaw. Sono rimasto molto impressionato dal suo potenziale tecnico e dalla sua struttura di 1500 dipendenti. È molto, molto interessante, ma ribadisco che per quanto concerne il 1997 la Peugeot è vincolata in esclusiva alla Jordan». Al di là delle dichiarazioni ufficiali, la Casa del Leone - a meno di un miracolo che permetta alla Jordan di migliorare il proprio livello di competitività l'anno venturo - è decisa ad interrompere in chiave '98 la collaborazione con il team irlandese. Prende invece sempre più piede, proprio per il 1998, l'ipotesi di una doppia fornitura ad una squadra emergente come la Twr-Arrows e ad un grande progetto di squadra nazionale francese costituita sulla base della Ligier, con l'arrivo di capitali francesi e con l'arruolamento di Alain Prost. Non a caso, il pilota francese, attualmente alla McLaren ha preso tempo sino a fine stagione per decidere il suo futuro. Per quanto concerne i capitali che consentirebbero il rilevamento di almeno una parte della squadra è già noto l'interesse di Canal Plus, ma potrebbe entrare in gioco anche la Total. L'eventuale arrivo di quest'ultima è però direttamente vincolato a quello della Peugeot, da cui è indissociabile.

BOX

● **FLEMING.** A Spa è riapparso Alan Jenkins, responsabile tecnico del progetto Paul Stewart Racing. Reduce da lunghe sessioni di test nella galleria del vento californiana della Swift, Jenkins ha fatto il punto sullo stato di costruzione della monoposto (che dovrebbe chiamarsi Sf1, iniziali di Stewart e Ford che come è noto gestisce l'operazione). «Scocca e fiancate sono ormai definite, restano da fare prove aerodinamiche per le sospensioni e per vedere se troviamo altri vantaggi. La vettura ha tutto sommato un aspetto abbastanza convenzionale. Contiamo di metterla in pista prima di Natale». Al progetto lavora da questa estate anche Andy Lee Fleming, il tecnico britannico in passato in forza alla Fdd di John Barnard e impegnato in questa stagione nel team Jas, in gara nell'Itc con le Alfa 155 V6 Ti.

● **PROVE.** Prima del Gp Italia, a Maranello, i team manager dovrebbero incontrarsi ancora per discutere la questione delle prove al venerdì e del cambiamento di nome del telaio. Frattanto, il primo a... sperimentare la nuova normativa è stato Heinz-Harald Frenzen, a cui un gruppo di fotografi ha chiesto di posare accanto a un pannello di segnalazione box con la scritta «Friday Closed», venerdì chiuso.

● **ASCARI.** Brutta disavventura per il meccanico gommista della Ferrari. Giovedì, mentre lavorava, si è procurato una ferita al piede che ha richiesto un paio di punti di sutura e un'ingessatura. Ascari è tornato subito in Italia e a sostituirlo è stato chiamato Daniele Volpi, che in passato lavorava stabilmente con la squadra corse.

● **CONCORDIA.** Essendo il tema della settimana, un giornalista ha chiesto anche ai piloti che cosa pensassero del nuovo Pato. La risposta di Martin Brundle lo ha gelato: «Pensi davvero che un pilota sia permesso di vedere il patto? Ma tu devi avere voglia di scherzare...».

La paura di Jacques

«Si ho fatto la pole, ma, non ditelo a nessuno, ero sotto doping». Jacques Villeneuve aveva voglia di scherzare sabato pomeriggio e il doping a cui si riferisce è piuttosto tossico e improbabilmente efficace come stimolante. «Venerdì sera - spiega infatti il canadese - avevo lasciato la finestra della camera aperta e la luce accesa. Ha piovuto e quando sono rientrato ho trovato il soffitto nero, letteralmente ricoperto di zanzare ed insetti vari. Allora mi sono cosparso di una crema repellente e ho spruzzato tanto di quell'insetticida che mi prendeva alla gola. Non sono riuscito a dormire per un bel po' e a momenti mi asfissio». Abbiamo così scoperto di che cosa ha paura Villeneuve: degli insetti.

Ma come ha fatto a entrare nel paddock questo cane con un pass del '95? Come ha seminato i... segugi della Fia? A destra Barrichello nei guai. Per lui non è certo l'anno giusto. Sotto, il van di uno Schummy fan club. Nell'altra pagina, l'ex iridato Rosberg con Haug, mentre Verstappen sfoggia un casco con deflettori stile Indy



PHOTO4

COLOMBO

POTREBBE RILEVARE IL 51% DELLE QUOTE MINARDI

Flavio loves Faenza

Non c'è ancora nulla di fatto ma l'alleanza stretta recentemente tra Minardi e Briatore sta per concretizzarsi in un ingresso del manager piemontese nel capitale della squadra faentina, con una partecipazione di maggioranza. Perché la trattativa, intavolata nei giorni precedenti il Gp d'Ungheria, potesse andare in porto era necessario il nullaosta dell'attuale socio della Minardi, Beppe Lucchini, che lo ha dato proprio mentre la squadra era a Spa. Dopo aver rilevato quindici giorni orsono il 15% residuo delle azioni Ligier, che ora controlla integralmente, per Briatore si prospetta ora anche l'ingresso nel 51% (come minimo) delle quote Minardi. Un investimento notevole da parte dell'amministratore delegato della Benetton Formula e che potrebbe essere finanziato da Abilio Diniz, il padre di Pedro. Questi, dopo

aver già detto di no alla proposta di entrare nel capitale della Ligier ha, proprio sabato pomeriggio, declinato anche questa proposta, ma si tratta di un patteggiamento commerciale, fatto di offerte e controfferte, che non si è affatto esaurito. Con la definizione del nuovo assetto societario, che dovrebbe essere

questione di giorni e che potrebbe essere annunciato ufficialmente in occasione del Gp d'Italia, Flavio Briatore dovrebbe trovare una nuova motorizzazione per la squadra faentina. Si parla dei propulsori Hart, ma, nonostante le smentite di tutti gli interessati, sta facendosi largo anche la possibilità di una seconda

fornitura Mugen, con i V10 attuali, che in origine erano destinati alla Dome (che ha abbandonato ogni velleità) mentre la Ligier avrà un motore inedito nel '97. Da notare che a Spa, la Minardi ha ospitato un Vip di riguardo, Andy Evans, il ricco consulente di Bill Gates (il titolare della Microsoft) e proprietario del team Scandia che corre negli Usa sia in Irl sa nell'Imsa. Evans, che si recherà nei prossimi giorni anche a Faenza per visitare le strutture della Minardi, si è semplicemente detto interessato a verificare come fosse strutturata una squadra di F1. Da notare che Evans ha anche chiesto a Minardi di fare da tramite con Vincenzo Sospiri, che voleva proprio conoscere. Ovviamente il forlivese non si è fatto pregare e i due si sono parlati a lungo, in una discussione per ora soltanto esplorativa.

COLOMBO





È sceso in pista il Mugen V10 in versione «C»

Ha debuttato sabato a Spa sulla Ligier la versione «C» del dieci cilindri Mugen-Honda. Si tratta del più importante stadio di sviluppo raggiunto quest'anno e fino al termine del campionato non sono previste ulteriori evoluzioni. In Belgio il box Ligier è stato visitato dai maggiori responsabili della Casa madre di Hamamatsu, compreso l'ingegnere Hitoshi Shirai, che a suo tempo seguiva il programma Honda in F.1.

Per il team Forti un altro duro colpo

Non che ci fossero molte speranze, ma le remotissime possibilità di rivedere ancora in pista la Forti Corse hanno subito un duro colpo. Il tribunale milanese al quale Guido Forti si era rivolto per ottenere il sequestro cautelativo del materiale, sottraendolo alla Shannon, ha rigettato la ri-

chiesta. In sostanza, Forti si era impegnato a cedere alla Shannon la maggioranza del team e in cambio lo sponsor avrebbe dovuto garantire la copertura dei debiti esistenti con i fornitori, in particolare con la Cosworth che dava al team i suoi motori Zetec V8. In realtà, questo non è mai avvenuto, tanto che proprio dal «blocco» imposto dalla Cosworth è partita tutta la vicenda che ha portato alla chiusura. Ma secondo il tribunale, se la Shannon non è in grado di far fronte agli impegni presi si può al più presentare un'istanza di fallimento, che comunque non riguarda Forti. Rimane un fatto: la squadra è fra i team firmatari del patto della Concordia, cioè fra coloro che si sono impegnati ad assicurare almeno 20 vetture al via. Ora cosa accadrà? In qualche modo bisognerà trovare una soluzione...

Schummy cambia stile di... frenata

Lo stile di guida è sempre stato un suo marchio di fabbrica, ma un po' alla

volta anche Michael Schumacher ha dovuto adattare il suo alle caratteristiche della Ferrari. A Spa, per esempio, Schummy adottava una ripartizione di frenata molto più convenzionale del solito, anche più equilibrata di quella scelta da Irvine. Ci spieghiamo: i piloti hanno a disposizione un manettino che regola la pressione idraulica del circuito frenante, all'anteriore e al posteriore, in modo da poter dosare la potenza di frenata man mano che la gara procede e le condizioni cambiano (serbatoi vuoti, gomme più usurate eccetera). Di norma, specie con l'asciutto, la ripartizione privilegia l'anteriore, ma Michael esagerava al punto di rischiare (come a Imola...) la rottura dei dischi. Ora invece si è adeguato ed equilibra di più la forza frenante. In Belgio Schummy ha definito il suo stile di guida «molto simile» a quello di Irvine; e dopo le prove ha anche lamentato, per la F310, lo stesso problema congenito costantemente descritto da Eddie: il sottosterzo a centro curva che diventa sovrasterzo in uscita, e che non si può curare con le regolazioni di assetto.

BOX

● **TEMPO.** La sala stampa di Spa ha due ampie vetrate: una guarda verso le discese dell'Eau Rouge, l'altra è rivolta in direzione del paddock. Credeteci o no, sabato durante le prove si è messo a piovere dalla parte della pista mentre dall'altra, a poche decine di metri di distanza, la gente passeggiava tranquillamente a capo scoperto. Scherzi del clima belga. Le previsioni del tempo in questo paese si possono riassumere nella frase «sereno o variabile con possibilità di alluvione». Cesare Fiorio pensava di aver risolto il problema affidandosi a un sistema molto progredito, ma anche lui ha trovato il sole sabato mattina mentre si aspettava pioggia a secchiate...

● **RECORD.** Nella serie di guasti al motore Yamaha che ha afflitto la Tyrrell durante le prove, c'è stata almeno una soddisfazione. Ukyo Katayama ha ringraziato pubblicamente i suoi meccanici che sono riusciti a sostituire il V10 sulla sua vettura in appena 38 minuti. Se non è un record, poco ci manca.

● **STAR.** Parata di stelle domenica mattina alla Ferrari. Michael Johnson, medaglia d'oro olimpica del 200 e 400 metri, ha incontrato Michael Schumacher in una sorta di gemellaggio tra bicampioni del mondo. Eddie Irvine ha ricevuto la visita della rockstar Paul Young, che si dichiara grande appassionato di F.1.

● **SPONSOR.** la Ligier ha firmato un accordo, per il resto della stagione e per tutto il 1997, con la Giordana, un marchio di abbigliamento sportivo di origine americana ma con una sede in Italia, presso Mantova, specializzata in tute da ciclista. L'accordo è stato patrocinato nientemeno che da Eddy Merckx, quattro volte campione del mondo di ciclismo e cinque volte vincitore al Tour de France.

● **FORD.** Altra piccola evoluzione per il V10 montato sulla Sauber, montata in gara su entrambe le vetture. Ma Frenzen non è particolarmente entusiasta del suo propulsore: «In certe piste - ha commentato - facciamo gli stessi tempi dell'anno scorso, con due cilindri in più...».

PHOTO4



ORSI



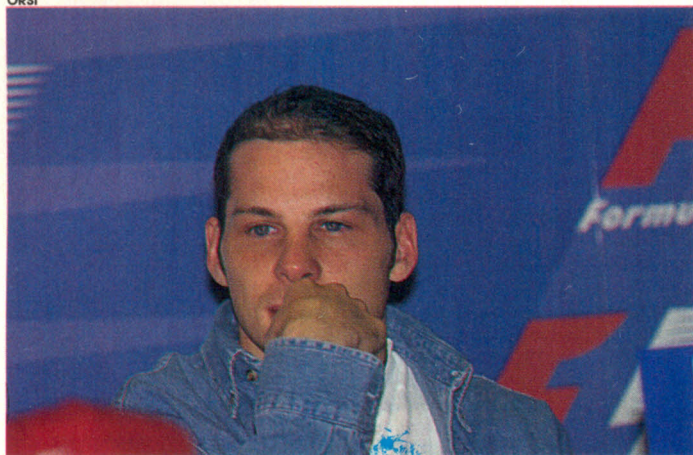
HILL A BARCELLONA HA SIMULATO PIÙ VOLTE LA PARTENZA MA NON È BASTATO

Ripetizioni per Damon!

In primavera era toccato al duo Benetton. Adesso anche Hill ha dovuto fare... ripetizioni di partenze. Quest'anno, a Damon è capitato diverse volte di avviarsi male. E di pagarne lo scotto con gare faticose e scarsi risultati, visto che non è un mago dei sorpassi. Così, il pilota ha provato a lungo - anche nei test di Barcellona precedenti il Gp Belgio - per mettere a punto la frizione, in particolare il punto di contatto in cui i dischi fanno attrito e la vettura si muove. Rispetto a Villeneuve, Damon ha il problema dei tre pedali. Jacques frena da sempre col sinistro e usa la frizione a mano senza problemi; Hill invece la rifiutò già nel '95 sulla Fw17. «Ho provato a usarla nell'inverno, ma non posso farci niente.

Io vengo dalle moto, non dai kart: e freno col destro». Patrick (che non era presente a Spa) l'aveva un po' criticato per questo: «Damon cerca di fare tre cose contemporaneamente con due piedi soli». Un problema più sentito in piste come quella belga, in cui l'avvio è in forte pendenza e si rischia di muoversi prima del via per non scivolare all'indietro, tenendo la vettura in equilibrio con gas e frizione. L'altra soluzione è quella del freno a mano che la Benetton, ad esempio, usa da tempo. Ma, proprio come Berger nella gara del Nürburgring, Damon ha avuto problemi con il comando a pulsante nelle prove di Barcellona, fallendo due volte lo start.

ORSI



Villeneuve, a lato, aveva un sogno: quello di andare forte a Spa sin dal debutto: c'è riuscito siglando la sua 2. pole stagionale. Panis, a destra, in prova non è stato esente da errori, proprio come Hakkinen, nell'altra pagina, che ha piazzato la sua McLaren al 6. posto nella griglia



PHOTO4

AIUTATO DALLA PIOGGIA NEGLI ULTIMI 15 MINUTI

Jacques in pole Damon beffato

Nella lotta in casa Williams il canadese svetta su Hill. Dietro di loro si piazza Schumacher, autore di un pauroso crash il venerdì mattina.

PAOLO BOMBARA

SPA - C'era chi, non ultimo Bernie Ecclestone, nel corso della stagione lo aveva tacciato di deludente, chi, come l'omonimo zio lo aveva accusato di non saper prender rischi, chi come Patrick Head ha ammesso che per qualche gara non è stato una reale minaccia per Hill. Jacques Villeneuve dal Gp di Gran Bretagna in poi ha messo a tacere tutti. Dopo aver perso d'un soffio la gara di casa in Canada, Villeneuve covava due sogni segreti: vincere a Silverstone ed andar forte a Spa, in un circuito a lui nuovo ma che mette in evidenza il coraggio e il piede pesante. Ha mantenuto fede a quanto si era ripromesso con una prestazione impressionante e ha colto sul selettivo tracciato delle Ardenne la sua seconda pole position da "rookie" della F.1, dopo quella d'inizio stagione a Melbourne. Una pole ed il primato della pista al primo tentativo su un tracciato come Spa rappresentano un'impresa storica, anche se agevolata da una Williams che, come al solito, ha volato. Villeneuve ha infatti dovuto vedersela soprattutto col compagno di squadra Hill. Il

quale non ha potuto giocare tutte le sue carte per cercare di sopravanzare Villeneuve, perché la pioggia caduta nell'ultimo quarto d'ora gli ha impedito di sfruttare il suo ultimo treno di gomme. Da notare che alla Williams, dopo aver collaudato entrambe le soluzioni, hanno trovato che era preferibile in termini cronometrici un assetto aerodinamico con un po' più carico, leggermente a scapito della velocità massima nei lunghi rettifili. Dietro alle imprevedibili Fw18 si è, come d'abitudine, inserito il solito Schumacher, autore di una prestazione maiuscola su una pista che adora, ma il suo talento non è bastato per compensare i problemi dovuti ad un comportamento troppo nervoso della F310. Il tedesco ha però soprattutto spaventato tutti nella sessione di prove libere di venerdì mattina, quando è uscito violentemente perdendo il controllo della sua vettura all'entrata della curva di Fagnes. La sua Ferrari in testacoda ha decollato in retromarcia su un cordolo e ha sorvolato il banco di sabbia della via di fuga atterrando pesantemente contro il guard-

POLE A CONFRONTO

CLASSIFICA ASSOLUTA

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

PILOTI IN ATTIVITÀ

Hill	18
Schumacher	14
Berger	11
Coulthard	5
Villeneuve	2
Alesi, Barrichello	1

NEL 1996

Hill	7
Schumacher	4
Villeneuve	2

I PIÙ E I MENO



JACQUES VILLENEUVE

La sola cosa che gli ha fatto paura a Spa sono stati gli insetti, non di certo l'Eau Rouge o il Raidillon. Forse sembrerà facile dare la palma di merito a chi è in pole, ma, quando è un esordiente a realizzarla su una pista così, ci si deve togliere tanto di cappello. Del resto il primo ad essere rimasto a bocca aperta è Damon Hill.



UKYO KATAYAMA

Ok, d'accordo alla Tyrrell non mancano le scusanti. Perché lavorare quando si rompono di continuo i motori non è facile. Ma anche Salo ha sempre i suoi problemi ed è nettamente più veloce. Ukyo ce la mette tutta, ma ogni tanto ci sembra troppo distratto dalle sue montagne. Invece di sognare le vette delle Alpi o dell'Himalaya dovrebbe cercare di risalire più in alto nelle classifiche.



TAJIMA



rail. Una brutta botta che ha reso inservibile la monoposto e uno dei tre cambi a sette marce disponibili, e da cui il tedesco è uscito incolume o quasi. Schumacher, che già aveva una costola incrinata (un infortunio in una partitella a calcio coi mec-

canici) ha infatti riportato un'ammaccatura al ginocchio destro e un indolenzimento al collo. Ma Schummy ha mostrato di possedere un fisico d'acciaio e l'indomani era già in servizio. In evidenza anche la McLaren, quarta con

Coulthard mentre delude un po' le aspettative la Benetton, che con Berger è andata fortissimo per tutte le prove, ma ha mancato un po' di concretezza nell' sessione decisiva, mentre Alesi è stato bersagliato da problemi d'instabilità con la sua macchina da gara. Il francese, dopo esser rimasto fermo per un'avarìa, ha poi utilizzato il muletto trovandolo più efficace. E' rimasto invece fuori, come ad Hockenheim, Lavaggi, che ha rotto due motori in due giorni, uno purtroppo nella fase decisiva. Si è qualificato invece Lamy col muletto, dopo essersi preso un bello spavento a Blanchimont, che si affronta a circa 250 kmh, quando si è staccata la ruota anteriore destra per la rottura di un cerchio. ■

FACCIA A FACCIA

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

Schumacher-Irvine	12-1	Herbert-Frentzen	2-11
Alesi-Berger	11-2	Rosset-Verstappen	0-13
Hill-Villeneuve	11-2	Katayama-Salo	3-10
Hakkinen-Coulthard	9-4	Lamy-Fisichella	2-6
Panis-Diniz	12-1	Lamy-Marques	0-2
Barrichello-Brundle	10-3	Lamy-Lavaggi	3-0

È SUCCESSO

INCIDENTI

venerdì mattina

Hakkinen: testacoda. Esposta la bandiera rossa.
Villeneuve: testacoda e riparte
Panis: testacoda e riparte
Hill: testacoda e riparte.
Alesi: dritto alla chicane
Brundle: testacoda
Schumacher: testacoda ed urta le barriere. Esposta la bandiera rossa.

venerdì pomeriggio

Lavaggi: dritto alla chicane
Panis: esce di pista

sabato mattina

Schumacher: dritto alla chicane

Rosse: testacoda

Alesi: testacoda

Diniz: testacoda

Alesi: testacoda

Salo: testacoda

sabato pomeriggio

Diniz: testacoda

warm-up

Hill: testacoda

Verstappen: esce di pista

Diniz: testacoda ed urta le barriere

ROTTURE

venerdì mattina

Salo: perdita d'acqua

Lavaggi: motore

Coulthard: fora pneumatico anteriore destro

venerdì pomeriggio

Lavaggi: acceleratore bloccato

Diniz: elettronica

Salo: perdita d'olio

Lamy: differenziale

sabato mattina

Herbert: motore

Katayama: motore

Hakkinen: motore

sabato pomeriggio

Alesi: alimentazione

Lamy: ruota anteriore destra staccata

Lavaggi: motore

Salo: motore

warm-up

Alesi: freni

● **MULTA.** E' costato 5000 dollari a Berger l'aver passato di 9 kmh il limite di velocità in corsia box, fissato in 80 orari. Quest'anno l'inizio della pitlane era stato posto 40 metri prima della postazione di cronometraggio. A evitare equivoci, una linea era stata tracciata dopo l'ultima chicane per segnare la differenza tra la via di fuga e l'ingresso al box. Era prevista anche, a titolo di prova, la presenza di un commissario con un «lecca-lecca» (cartello di segnalazione) recante una freccia da esibire in caso di semaforo rosso: una precauzione dopo l'episodio di Hill in Germania, ma la prova è stata rimandata.

GP BELGIO



Tredicesima gara
del mondiale di F.1
25 Agosto 1996

Circuito:
Spa-Francorchamps

Distanza:
306,592

Organizzatore:
R.a.c.b.

Direttore di gara:
Roger Lane-Nott

Partenza:
14.03

Spettatori:
80.000

Organizzazione:
7

Sicurezza:
6

Condizioni
atmosferiche:
variabile venerdì,
sabato pioggia
a metà qualifica,
domenica variabile



I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nuovo
Jacques Villeneuve
(Williams Fw18) ha
stabilito il nuovo record
ottenendo la pole con
il tempo di 1'50"574 alla
media di 227.055 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo
Gerhard Berger
(Benetton B196) ha
stabilito il nuovo record
percorrendo il suo 42. giro
in 1'53"067 alla media
di 222.049 kmh.

SULLA DISTANZA

Nuovo
Michael Schumacher
(Ferrari F310) ha
stabilito il nuovo record
percorrendo 44 giri
pari a km 306,592
in 1.28'15"125
alla media di 208.443.

IN 19 AL VIA

1. FILA



6 Jacques Villeneuve
(Williams Fw18)
1'50"574 (227,055)



5 Damon Hill
(Williams Fw18)
1'50"980 (226,225)

2. FILA



1 Michael Schumacher
(Ferrari F310)
1'51"778 (224,609)



8 David Coulthard
(McLaren Mp4/11)
1'51"884 (224,397)

3. FILA



4 Gerhard Berger
(Benetton B196)
1'51"960 (224,244)



7 Mika Hakkinen
(McLaren Mp4/11)
1'52"318 (223,530)

4. FILA



3 Jean Alesi
(Benetton B196)
1'52"354 (223,458)



12 Martin Brundle
(Jordan 196)
1'52"977 (222,226)

5. FILA



2 Eddie Irvine
(Ferrari F310)
1'53"043 (222,096)



11 Rubens Barrichello
(Jordan 196)
1'53"152 (221,882)

6. FILA



15 Heinz-Harald Frentzen
(Sauber C15)
1'53"199 (221,790)



14 Johnny Herbert
(Sauber C15)
1'53"993 (220,245)

7. FILA



19 Mika Salo
(Tyrrell 024)
1'54"095 (220,048)



9 Olivier Panis
(Ligier Js43)
1'54"220 (219,807)

8. FILA



10 Pedro Diniz
(Ligier Js43)
1'54"700 (218,888)



17 Jos Verstappen
(Footwork Fa17)
1'55"150 (218,032)

9. FILA



18 Ukyo Katayama
(Tyrrell 024)
1'55"371 (217,614)



16 Ricardo Rosset
(Footwork Fa17)
1'56"286 (215,902)

10. FILA



20 Pedro Lamy
(Minardi 195b)
1'56"830 (214,897)

N.Q.



21 Giovanni Lavaggi
(Minardi 195b)
1'58"579 (211,727)



Spa-Francorchamps
m. 6968

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Ferrari F310	44	1.28'15"125	208.442	1:28'15.125
2. Jacques Villeneuve	Williams Fw18	44	1.28'20"727	208.222	5.602
3. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/11	44	1.28'30"835	207.826	15.710
4. Jean Alesi	Benetton B196	44	1.28'34"250	207.692	19.125
5. Damon Hill	Williams Fw18	44	1.28'44"304	207.300	29.179
6. Gerhard Berger	Benetton B196	44	1.28'45"021	207.272	29.896
7. Mika Salo	Tyrrell 024	44	1.29'15"879	206.078	1'00.754
8. Ukyo Katayama	Tyrrell 024	44	1.29'55"352	204.570	1'40.227
9. Ricardo Rosset	Footwork Fa17	43	1.28'21"974	203.442	1 GIRO
10. Pedro Lamy	Minardi 195b	43	1.28'39"042	202.790	1 GIRO

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Heinz-Harald Frentzen	Sauber C15	0	Incidente al via	0.
Johnny Herbert	Sauber C15	0	Incidente al via	0.
Olivier Panis	Ligier Js43	0	Incidente al via	0.
Jos Verstappen	Footwork Fa17	11	Uscita di pista	12.
Pedro Diniz	Ligier Js43	22	noie elettriche	14.
Rubens Barrichello	Jordan 196	29	Sospensione	14.
Eddie Irvine	Ferrari F310	29	Cambio	13.
Martin Brundle	Jordan 196	34	Motore	12.
David Coulthard	McLaren Mp4/11	37	Incidente	5.

L'ALTALENA

COSI' DOPO 11 GIRI

1. Villeneuve in 21'11"545 (217,005); 2. Schumacher a 1"182; 3. Coulthard a 7"145; 4. Hill a 9"620; 5. Hakkinen a 11"604; 6. Berger a 12"174; 7. Alesi a 15"461; 8. Brundle a 23"993; 9. Irvine a 25"394; 10. Salo a 33"886; 11. Katayama a 46"973; 12. Verstappen a 48"740; 13. Diniz a 1'01"203; 14. Rosset a 1'02"189; 15. Lamy a 1'04"104; 16. Barrichello a 2 giri.

COSI' DOPO 22 GIRI

1. Hakkinen in 45'54"163 (200,375); 2. Schumacher a 1'709; 3. Villeneuve a 2"864; 4. Coulthard a 4"137; 5. Alesi a 5"846; 6. Salo a 15"602; 7. Irvine a 17"171; 8. Brundle a 19"362; 9. Hill a 19"795; 10. Katayama a 24"744; 11. Lamy a 28"176; 12. Rosset a 31"262; 13. Berger a 31"771; 14. Diniz a 49"409; 15. Barrichello a 2 giri; 16. Verstappen a 11 giri.

COSI' DOPO 33 GIRI

1. Schumacher in 1.07'17"309 (205,037); 2. Villeneuve a 0"939; 3. Hakkinen a 8"068; 4. Alesi a 10"309; 5. Hill a 10"973; 6. Coulthard a 21"365; 7. Berger a 37"762; 8. Salo a 38"304; 9. Brundle a 41"269; 10. Katayama a 1'04"084; 11. Lamy a 1'15"477; 12. Rosset a 1'17"847; 13. Irvine a 4 giri; 14. Barrichello a 4 giri; 15. Diniz a 11 giri; 16. Verstappen a 22 giri.

foto: ORSI

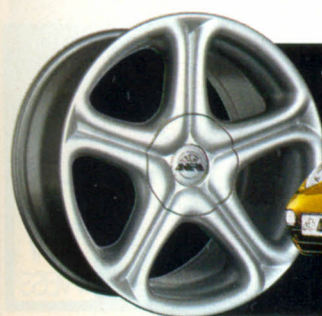


TAJIMA

Situato in una zona verdissima, le Ardenne, il circuito belga di Spa-Francorchamps è a poco più di 50 chilometri dal paese natale di Michael Schumacher, Kerpen. Infatti sono stati tantissimi i fans del campione tedesco venuti da oltre frontiera per acclamarlo: e con quale risultato...

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Berger (Benetton B196)	42	1'53"067	221.858
Hill (Williams Fw18)	40	1'53"441	221.126
Villeneuve (Williams Fw18)	38	1'53"587	220.842
Schumacher (Ferrari F310)	41	1'53"905	220.226
Hakkinen (McLaren Mp4/11)	23	1'54"198	219.661
Coulthard (McLaren Mp4/11)	21	1'54"655	218.785
Alesi (Benetton B196)	37	1'54"685	218.728
Brundle (Jordan 196)	33	1'55"616	216.967
Irvine (Ferrari F310)	10	1'55"753	216.710
Salo (Tyrrell 024)	42	1'55"854	216.521
Verstappen (Footwork Fa17)	7	1'56"704	214.944
Barrichello (Jordan 196)	18	1'56"943	214.504
Katayama (Tyrrell 024)	41	1'57"149	214.127
Lamy (Minardi 195b)	36	1'57"468	213.546
Rosset (Footwork Fa17)	33	1'57"809	212.928
Diniz (Ligier Js43)	6	1'58"665	211.392



TIPO 143



ANTERA
CERCHI IN LEGA

VELOCITA' IN PROVA

VENERDI'

N.	PILOTA	KM/H
3	Alesi	308.500
6	Villeneuve	307.600
12	Brundle	307.600
4	Berger	305.000
5	Hill	305.000
7	Hakkinen	304.200
9	Panis	303.300
1	Schumacher	302.500
2	Irvine	302.500
8	Coulthard	301.600
11	Barrichello	301.600
10	Diniz	300.000
17	Verstappen	296.700
16	Rosset	295.800
15	Frentzen	294.200
18	Katayama	293.400
14	Herbert	292.600
20	Lamy	290.300
19	Salo	289.500
21	Lavaggi	284.900

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
4	Berger	305.000
12	Brundle	305.000
10	Diniz	305.000
11	Barrichello	304.200
8	Coulthard	303.300
3	Alesi	303.300
2	Irvine	303.300
5	Hill	302.500
1	Schumacher	302.500
9	Panis	302.500
6	Villeneuve	300.800
7	Hakkinen	300.000
19	Salo	296.700
17	Verstappen	295.000
15	Frentzen	294.200
16	Rosset	294.200
14	Herbert	291.800
18	Katayama	291.100
20	Lamy	288.000
21	Lavaggi	286.400

● **MOTORI.** I motori a 10 cilindri hanno ottenuto la 83. vittoria e si collocano al 3. posto nella graduatoria dei successi raggiunti. Primo posto per i propulsori a 8 cilindri, con 243 successi, seguiti da quelli a 6 cilindri, che ne hanno 120. Quarti i motori con il classico frazionamento a 12 cilindri, fermi a 82 vittorie. Completano l'elenco i propulsori a 4 cilindri, che sono a quota 65 e i motori a 16 cilindri con una sola vittoria.

● **HILL.** Il 5. posto di Damon Hill è il primo della sua carriera. Il britannico è andato a punti in 43 occasioni, in altre 4 si è classificato oltre il sesto posto e si è ritirato 17 volte.



Undicesimo in prova, Frentzen è rimasto coinvolto, insieme a Panis, Herbert e Barrichello, in un incidente al via. Sfortunato Lavaggi, in basso: in qualifica prima ha rotto il motore, poi è salito sulla vettura di Lamy, ma a rallentarlo ci ha pensato la pioggia. Così è rimasto fuori dal 107%: Minardi ha invocato la causa di forza maggiore nella speranza di far partire l'unico italiano (che nelle altre sessioni di prove libere era sempre stato entro il limite), ma la Fia non ha concesso deroghe

COLOMBO

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI'		SABATO		DOMENICA
				I	II	III	IV	WARM UP
6 Villeneuve	Williams Fw18	Renault Rs8 V10	Goodyear	1'57"023	1'54"443	1'50"921	1'50"574	1'54"087
5 Hill	Williams Fw18	Renault Rs8 V10	Goodyear	1'55"435	1'55"281	1'52"908	1'50"980	1'54"778
1 Schumacher	Ferrari F310	Ferrari 046 V10	Goodyear	1'55"333	1'55"333	1'53"863	1'51"778	1'55"928
8 Coulthard	McLaren Mp4/11	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'55"661	1'54"342	1'52"628	1'51"884	1'54"590
4 Berger	Benetton B196	Renault Rs8 V10	Goodyear	1'55"288	1'53"706	1'53"900	1'51"960	1'54"348
7 Hakkinen	McLaren Mp4/11	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'56"978	1'54"754	1'52"892	1'52"318	1'54"137
3 Alesi	Benetton B196	Renault Rs8 V10	Goodyear	1'56"469	1'55"101	1'56"080	1'52"354	1'54"731
12 Brundle	Jordan 196	Peugeot A12 V10	Goodyear	1'57"006	1'55"385	1'53"242	1'52"977	1'54"898
2 Irvine	Ferrari F310	Ferrari 046 V10	Goodyear	1'56"481	1'56"481	1'53"854	1'53"043	1'55"760
11 Barrichello	Jordan 196	Peugeot A12 V10	Goodyear	1'58"796	1'55"648	1'54"016	1'53"152	1'55"131
15 Frentzen	Sauber C15	Ford Zetec-R V10	Goodyear	1'55"860	1'54"984	1'52"977	1'53"199	1'55"618
14 Herbert	Sauber C15	Ford Zetec-R V10	Goodyear	1'56"318	1'56"318	1'54"876	1'53"993	1'56"039
19 Salo	Tyrrell 024	Yamaha Ox11a V10	Goodyear	1'58"620	1'57"356	1'55"458	1'54"095	1'58"032
9 Panis	Ligier Js43	Mugen Honda Mf301h	Goodyear	1'58"074	1'56"417	1'54"554	1'54"220	1'55"495
10 Diniz	Ligier Js43	Mugen Honda Mf301h	Goodyear	1'58"929	1'58"395	1'55"931	1'54"700	1'57"197
17 Verstappen	Footwork Fa17	Hart 308 V8	Goodyear	1'59"608	1'57"011	1'55"823	1'55"150	1'56"673
18 Katayama	Tyrrell 024	Yamaha Ox11a V10	Goodyear	1'58"540	1'56"653	1'57"867	1'55"371	1'58"845
16 Rosset	Footwork Fa17	Hart 830 V8	Goodyear	1'59"889	1'58"415	1'57"554	1'56"286	1'57"523
20 Lamy	Minardi 195b	Ford Ed2 V8	Goodyear	2'00"152	1'59"459	1'57"093	1'56"830	1'57"457
21 Lavaggi	Minardi 195b	Ford Ed2 V8	Goodyear	-	2'03"532	1'58"554	1'58"579	-



KONI

L'AMMORTIZZATORE REGOLABILE



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

CLASSIFICA DOPO LA TREDICESIMA GARA

	AUSTRALIA 10/3	BRASILE 31/3	ARGENTINA 7/4	EUROPA 28/4	SAN MARINO 5/5	MONACO 19/5	SPAGNA 2/6	CANADA 16/6	FRANCIA 30/6	INGHILTERRA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 11/8	BELGIO 25/8	ITALIA 8/9	PORTOGALLO 22/9	GIAPPONE 13/10	TOTALE PUNTI
--	----------------	--------------	---------------	-------------	----------------	-------------	------------	-------------	--------------	------------------	---------------	---------------	-------------	------------	-----------------	----------------	--------------

MONDIALE PILOTI

1. Hill	10	10	10	3	10	-	-	10	10	-	10	6	2				81
2. Villeneuve	6	-	6	10	-	-	4	6	6	10	4	10	6				68
3. Schumacher	-	4	-	6	6	-	10	-	-	-	3	-	10				39
4. Alesi	-	6	4	-	1	-	6	4	4	-	6	4	3				38
5. Hakkinen	2	3	-	-	-	1	2	2	2	4	-	3	4				23
6. Coulthard	-	-	-	4	-	6	-	3	1	2	2	-	-				18
7. Berger	3	-	-	-	4	-	-	-	3	6	-	-	1				17
8. Panis	-	1	-	-	-	10	-	-	-	-	-	2	-				13
9. Barrichello	-	-	3	2	2	-	-	-	-	3	1	1	-				12
10. Irvine	4	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-				9
11. Frentzen	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-				6
12. Salo	1	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-				5
13. Herbert	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-				4
14. Brundle	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-				3
15. Diniz	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-				1
16. Verstappen	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	16	10	16	13	10	-	4	16	16	10	14	16	8				149
2. Benetton	3	6	4	-	5	-	6	4	7	6	6	4	4				55
3. Ferrari	4	4	2	6	9	-	10	-	-	-	3	-	10				48
4. McLaren	2	3	-	4	-	7	2	5	3	6	2	3	4				41
5. Jordan	-	-	3	3	2	-	-	1	-	4	1	1	-				15
6. Ligier	-	1	-	-	-	10	1	-	-	-	-	2	-				14
7. Sauber	-	-	-	-	-	7	3	-	-	-	-	-	-				10
8. Tyrrell	1	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-				5
9. Footwork	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				1

ORSI



NUMERI

● **SCHUMACHER.** Trionfale successo nel Gp del Belgio di Michael Schumacher, che ha festeggiato nel migliore dei modi il 5. anniversario dell'esordio in F.1. Per il campione del mondo in carica è la 21. vittoria in 82 gare, mentre per la Ferrari, che consolida il primato in materia, è la 107. in 567 gare, contro le 104. della McLaren in 440 partecipazioni. Da ricordare che, su questo stesso tracciato, Schumacher aveva ottenuto nel 1992 il primo dei suoi successi, ripetendosi anche lo scorso anno. Per la Ferrari è il 10. successo nella corsa belga; la gara che ha visto il maggior numero di vittorie della Casa di Maranello, è il Gp di Germania con 14, mentre sono 10 i successi nei Gp di Gran Bretagna e di Italia.

● **VILLENEUVE.** Jacques Villeneuve ha ottenuto la 2. pole position in 13 presenze; i motori Renault sono alla 119. pole in 266 partecipazioni; la Williams alla 94. in 359 Gp e per la 47. volta la Casa britannica ha monopolizzato la prima fila dello schieramento. Questo è un primato assoluto davanti alla McLaren, riuscita nell'impresa in 32 occasioni. Il giro più veloce in gara è di Gerhard Berger, il suo 19. in 193 presenze e il 35. per la Benetton in 231 partecipazioni. Il tempo ottenuto dall'austriaco gli avrebbe assicurato il 10. posto sulla griglia di partenza.

● **RITIRI.** Per Eddie Irvine la gara belga ha segnato il 7. ritiro consecutivo di una serie iniziata in Spagna nel giugno scorso, dopo il 7. posto nel Gp di Monaco. Segnaliamo le 2 serie negative di ritiri consecutivi più lunghe nella storia della Ferrari. La prima è quella di 11 Gp di fila per Gerhard Berger, dalla corsa australiana del 1988 a quella belga del 1989; la seconda quella di 10 di Michele Alboreto nel 1987, dalla gara statunitense a quella messicana.

● **COPPIA.** In Belgio, Jean Alesi e Gerhard Berger hanno fatto coppia per la 60. volta, avendo aggiunto, alle 47 gare con la Ferrari dal 1993 al 1995, le 13 di quest'anno con la Benetton. Si tratta di un primato assoluto che migliora il limite di 59 gare come compagni di scuderia stabilito da Elio De Angelis e Nigel Mansell con la Lotus, dal 1980 al 1984. Nei 60 Gp corsi dai 2 primatisti nella stessa squadra, si registra un lieve vantaggio a favore del francese che ha ottenuto un risultato migliore di quello dell'austriaco in 26 occasioni. Berger, invece, ha fatto meglio di Alesi in 24 corse, mentre nelle restanti 10 si sono ritirati entrambi. Per quel che riguarda i punti conquistati, Jean è arrivato a 120 e Gerhard a 95. Sempre a proposito di punti, l'austriaco, che nell'insieme della carriera ne conta 354, è il pilota che ha il punteggio più elevato senza aver mai vinto il titolo (è stato 3. in classifica nel 1988 e nel 1994), precedendo Carlos Reutemann e Damon Hill, che ne hanno 310 a testa.

● **WILLIAMS.** Dopo 13 delle 16 corse in calendario, la Williams è in testa alla classifica costruttori con la media di 5,73 punti/partecipazione, mentre Damon Hill è sempre primo tra i piloti con 6,23 punti/gara di media.

a cura di MAURO MORI

brembo
Racing
SERIE ORO

“BRAKES ON.”

Dalle corse alla strada
un solo nome: Brembo!

mq Motorquality S.p.A.
Via Venezia, 2
20099 Sesto S. Giovanni - MI
Tel. (02) 24951.1
Fax: (02) 224.764.20
da Tecnico a Tecnico.

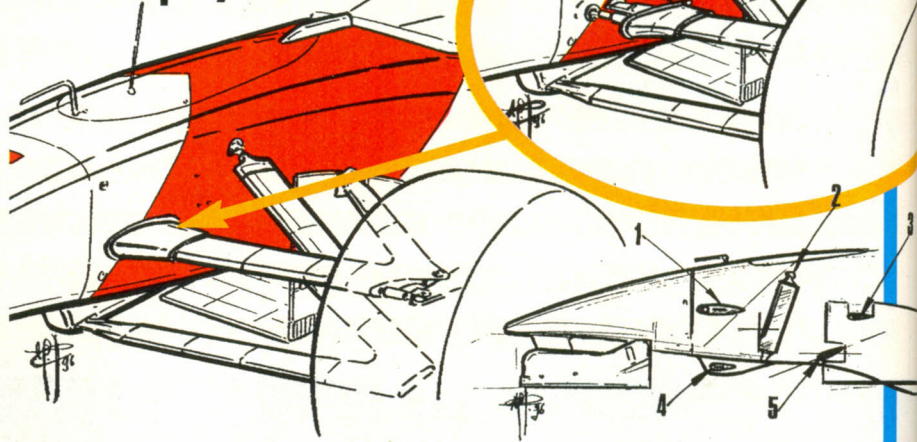
Le ali della libertà

SPA - Ha suscitato malumori in Belgio l'ulteriore escalation nello sfruttamento aerodinamico delle sospensioni attuato dalla McLaren sin dal Gp di Ungheria e subito fatto notare da As nelle note del Gp magiaro. Più di una squadra ha chiesto chiarimenti a Charlie Withing, il responsabile tecnico della Fia che ha chiuso la questione dichiarando regolari i nuovi dispositivi adottati sulle Mp4/11 ed invitando gli scontenti a sporgere reclamo. Facciamo una breve storia di questo caso iniziato due anni fa con la concessione fatta dallo stesso Withing alla Williams. Il regolamento, in termini di dispositivi aerodinamici, prescrive che questi devono essere rigidamente fissati alla vettura. Il motivo? Evitare i pericoli di rottura che possono derivare dagli alettoni ad incidenza variabile, proibiti sin dal lontano 1969. In passato vi furono anche squalifiche per alettoni o paratie laterali troppo flessibili ed inoltre era sempre stato proibito qualsiasi tipo di carenatura delle sospensioni. Sino al 1994, quando la Williams presentò (e la Fia autorizzò) la Fw16 dotata di un massiccio profilo alare al posto del triangolo posteriore della sospensione, piazzato a metà altezza del portamozzo in modo da includere al suo interno anche il semiasse. Ovviamente i vantaggi non erano quelli di avere una sospensione più efficace, bensì quelli di migliorare l'aerodinamica del retrotreno, eliminando i dannosi vortici originati dalla rotazione dei semiasse. In quel caso tutta la sospensione era stata disegnata con quella funzione, con notevoli difficoltà strutturali che portarono anche a cedimenti nelle prime prove in pista. L'approvazione venne data perché fu riconosciuta la funzione primaria di sospensione al progetto di Adrian Newey e per l'assoluta neutralità della sezione dell'ala impiegata. Mantenuto in un primo tempo anche sulla Fw17, questo profilo alare fu sostituito a partire dal Gp del Portogallo dello scorso anno da un più tradizionale triangolo. Si sa, tuttavia, che ogni eccezione provoca un precedente e così si è arrivati prima alla soluzione Tyrrell ed ora a quella della McLaren. Sulla monoposto di Woking, una normale sospensione in tubi a sezione più o meno ellittica e con normali dimensioni strutturali è stata sostituita da profili alari. Sulle Tyrrell, a partire dal Gp d'Europa, i triangoli superiori sono stati racchiusi all'interno di larghi profili alari che hanno permesso l'eliminazione dei deviatori di flusso utilizzati in precedenza nella zona anteriore delle fiancate. Sulle McLaren, ora, ogni singolo braccio (ma anche il puntone di reazione) è diventato un

Il regolamento proibisce tassativamente l'utilizzazione dei dispositivi aerodinamici mobili. Esattamente quello che sono diventate le sospensioni anteriori della McLaren, caratterizzate dall'aver una forma a profilo alare. Eppure il delegato tecnico della Fia dice che è tutto a posto...

■ **GIORGIO PIOLA**

Alettoni mobili sulla Mp4/11



La McLaren ha imitato la Tyrrell nel sostituire i triangoli della sospensione anteriore con profili alari. Sulle Mp4/11 non vi è però un largo profilo singolo, bensì diversi elementi, di corda diseguale. In pratica, sono stati rifatti i due triangoli della sospensione con sezioni di profili alari larghi dai 6 ai 10 cm. Il profilo superiore racchiude, nella parte anteriore, sia il triangolo della sospensione che il tirante dello sterzo. Il montaggio richiede una sorta di cuffia nella zona di attacco alla scocca, che rivela fra la presenza dei triangoli tradizionali all'interno dell'involucro in carbonio. Nel disegno di profilo sono schizzate le varie dimensioni di questi elementi alari, con il triangolo superiore che nella parte anteriore (1) è il più largo mentre nella zona posteriore (3) è più stretto. Quello inferiore (4 e 5) presenta invece una certa incidenza nel braccio posteriore. Il puntone profilato (2) era già stato introdotto in Ungheria.

vero e proprio profilo alare, con quello anteriore-superiore largo almeno 10 cm. Una complicazione costruttiva per nulla giustificata da una ipotetica esigenza di maggiore rigidità, ottenibile infatti in maniera molto più semplice utilizzando diversi spessori dei materiali. Curiosamente, nelle file dei progettisti che hanno protestato ufficialmente con Charlie Withing c'erano anche Adrian Newey e André De Cortanze. Newey aveva pensato all'epoca della Williams Fw16 a una soluzione molto simile a quella adottata oggi dalla McLaren all'avantreno ma poi aveva preferito rinunciare, ritenendola irregolare, mentre De Cortanze si era visto bocciare ai tempi della Sauber una piccola carenatura della canalizzazione dei freni applicata al triangolo inferiore.

Withing ha precisato che queste soluzioni sono regolari purché abbiano una giustificazione strutturale e rispettino la geometria della sospensione. Già nel caso McLaren il braccio posteriore del triangolo inferiore ha una incidenza del tutto marcata ma sembra rispettare quella che è l'inclinazione del braccio più piccolo. Risultato? Già a Monza vedremo analoghe soluzioni su altre monoposto, a partire dalla Williams. Appare veramente strano ed illogico che, in un momento in cui si vuole cercare di ridurre la deportanza sulle monoposto (sono previste la limitazione dei flap davanti alle ruote posteriori per il '97 ed altri interventi per gli anni successivi), venga invece permesso di aprire una porta pericolosa per le prestazioni.

DEBUTTO CON SUCCESSO PER LA TRASMISSIONE A SETTE RAPPORTI SULLA F310

Ferrari mette la settimana

SPA - Ecco, di seguito, le novità tecniche viste in Belgio, sul circuito di Spa-Francorchamps.

FERRARI. L'unica vera novità sulle rosse schierate in Belgio era rappresentata dal cambio dotato di 7 rapporti anziché 6 per poter sfruttare al meglio le caratteristiche del motore 10 cilindri di Maranello. Di questo nuovo cambio esistevano soltanto tre esemplari, con altre quattro unità disponibili nella versione a 6 rapporti. L'incidente di Schumacher il venerdì mattina creava problemi. Il telaio era danneggiato, anche se risultava riparabile, ma il nuovo cambio era irrimediabilmente distrutto. A questo punto, la vettura di scorta diventava quella ufficiale per Schumacher, mentre veniva assemblata come monoposto di riserva la quarta scocca, sulla quale però veniva montato un cambio a 6 rapporti. Cambio a parte, ritornò all'antico sulle rosse, con le paratie laterali dell'alettone anteriore senza la «U» rovesciata introdotta a Budapest. Al retrotreno, infine, si notava la soluzione di tre profili nella parte alta dell'alettone ed uno solo all'altezza del cambio.

McLAREN. Tutti gli elementi della sospensione anteriore sono diventati veri e propri profili alari, come leggete a parte. Già in Ungheria il puntone di reazione era stato sostituito da un profilo alare largo circa 6-8 cm. Ora, tutti i 4 bracci della sospensione sono ampiamente carenati con profili più o meno larghi. Quello di maggiori dimensioni è il triangolo superiore, con braccio anteriore e tirante dello sterzo inglobati in un unico profilo. Nella zona di attacco alla scocca questo profilo presenta una sorta di cuffia che permette il suo scuotimento. Una soluzione che infrange alla lettera il regolamento. Di chiara scuola Williams sono poi le nuove paratie laterali dell'alettone anteriore, con una forma squadrata del tutto inedita per la McLaren. Sono una copia esatta di quelle utilizzate sulle Fw18. Identico anche lo scalino nel bordo di entrata, co-



L'occhio... indiscreto del fotografo ha colto al volo la novità. Si tratta del cambio a 7 marce Ferrari

si come la forma a goccia della paratia stessa ed il labbro ad «L» nella zona inferiore. I terminali degli scarichi, infine, non fuoriescono più dai profili estrattori laterali ma terminano a filo degli stessi.

WILLIAMS. Nei test di Barcelona Hill ha provato il freno «a mano» (a pulsante), tipo Benetton. Hill, come Alesi e Berger, utilizza tre pedali ed a Spa vi è il problema di tenere ferma la vettura nella leggera salita della zona della partenza. La Williams inizierà a sperimentare nei test privati soluzioni da trasferire sulla monoposto per il '97. Cambio di vettura in Belgio per Hill, passato ad utilizzare quello che in Ungheria era il muletto. La Williams, come la Tyrrell, è l'unica squadra a utilizzare al retrotreno le pinze a 4 pompanti, più piccole e meno potenti di quelle a 6 montate all'avantreno e da tutte le altre squadre.

LIGIER. Nuova sospensione anteriore su tutte e tre le Ligier, caratterizzata da un diverso attacco del triangolo inferiore che ha costretto ad aumentare le dimensioni del rigonfiamento nella zona inferiore del telaio. Il punto di ancoraggio centrale è stato abbassato di almeno 3/4 cm, di qui la modifica anche alla carenatura ed alla base del muso. È stato utilizzato il nuovo muso provato per la prima volta a Silverstone mentre è rimasto il soffiaggio centrale degli scarichi, che sarà eliminato a

Monza, come era già avvenuto ad Hockenheim.

BENETTON. Niente differenziale elettronico per le Benetton: la soluzione ha ancora bisogno di collaudi prima di debuttare in gara. È stato ulteriormente pro-

vato il bottone del freno a mano elettronico. Di nuovo Alesi ha utilizzato una sospensione anteriore con una diversa regolazione per la geometria antiaffondamento. Quanto agli alettoni, le B196 avevano due profili al retrotreno di corda ridotta posti in alto ed uno poco sopra ai due a «V» rovesciata piazzati all'altezza del cambio.

FOOTWORK. È tornato il terzo ammortizzatore nella sospensione anteriore, mentre al retrotreno sono spariti i flap davanti alle ruote posteriori, anche se sono rimaste le lunghe paratie dell'alettone posteriore.

SAUBER. Frentzen ha utilizzato nelle qualifiche di sabato un propulsore che rappresenta una ulteriore evoluzione rispetto a quello introdotto in Ungheria. Altri due esemplari sono arrivati per la gara, portando così a 12 il numero di motori. ■

da £.
375.000
A/R

SERVIZIO ELICOTTERI

GRAN PREMIO D'ITALIA F.1
MONZA 6/7/8 SETTEMBRE 1996

EVITA IL TRAFFICO... VOLA AL GRAN PREMIO.

AERCOPTER s.r.l. **Per informazioni e prenotazioni**

Tel. 051/245.085 Fax 051/254.142
Email 101537.1133@compuseve.com

FANTAUTOSPRINT

C H A M P I O N S H I P

Le nuove quotazioni

(I valori sono aggiornati dopo il Gp del Belgio del 25 agosto)

Piloti	Miliardi		
HILL	71	KATAYAMA	23
VILLENEUVE	70	ROSSET	21
ALESÌ	62	LAVAGGI	19
SCHUMACHER	60	BADOER	10
HAKKINEN	54	MONTERMINI	7
BERGER	48		
COULTHARD	47	<u>Scuderie</u>	<u>Miliardi</u>
BARRICHELLO	45	WILLIAMS	70
PANIS	39	BENETTON	48
BRUNDLE	36	McLAREN	48
SALO	35	FERRARI	40
IRVINE	33	JORDAN	33
FRENTZEN	33	SAUBER	22
HERBERT	30	LIGIER	21
VERSTAPPEN	24	TYRRELL	18
LAMY	24	MINARDI	10
DINIZ	23	FOOTWORK	9
		FORTI	2

Gp Belgio: i punteggi

Piloti	Punti	Piloti	Punti
SCHUMACHER	277	SALO	159
IRVINE	78	LAMY	130
ALESÌ	198	LAVAGGI	10
BERGER	224	BADOER	10
HILL	223	MONTERMINI	10
VILLENEUVE	262	<u>Scuderie</u>	
HAKKINEN	228	FERRARI	150
COULTHARD	103	BENETTON	212
PANIS	48	WILLIAMS	260
DINIZ	46	McLAREN	136
BARRICHELLO	66	LIGIER	-6
BRUNDLE	95	JORDAN	16
HERBERT	52	SAUBER	6
FRENTZEN	54	FOOTWORK	60
ROSSET	126	TYRRELL	156
VERSTAPPEN	54	MINARDI	20
KATAYAMA	132	FORTI	-80

Gp Belgio: le 10 migliori combinazioni



657
Tyrrell



Schumacher e Berger
(valore totale team: 120 miliardi)

608

TYRRELL
Berger
Hakkinen

592

TYRRELL
Schumacher
Salo

577

TYRRELL
Villeneuve
Salo

568

BENETTON
Berger
Katayama

566

BENETTON
Berger
Lamy

566

BENETTON
Hakkinen
Rosset

565

TYRRELL
Schumacher
Katayama

565

FOOTWORK
Schumacher
Hakkinen

563

TYRRELL
Schumacher
Lamy

STREET RACING



Gli americani sono stati conquistati da Zanardi : il bolognese, al primo anno negli Usa, si è inserito subito fra i piloti di vertice meritandosi la stima del paddock e il sostegno dei tifosi. È in lizza per il titolo: pur essendo staccato dal leader Vasser a due gare dalla fine, c'è chi negli Usa ancora spera nel sorpasso. Perché Jim...

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

FORMULA INDY

IL NUOVO IDOLO

W da Alex

Sta per succedere un fatto strano. L'America, il paese più nazionalista, si trova a tifare inconsciamente contro un proprio campione. Il mondo della Indycar fatica a trovare una propria identità con un pilota come Jimmy Vasser, possibile vincitore del campionato. Come accade con Damon Hill in F.1, Vasser è poco considerato. Non è un campione, le sue vittorie sono sempre maturate in condizioni che non hanno entusiasmato, inoltre, a differenza di Hill, non proviene nemmeno da una famiglia con grandi tradizioni nello sport. Una cosa che in America aiuta sempre. Per diventare più popolare, Vasser poteva giocare la carta del basso profilo, dell'umiltà, ma avendo un carattere debole e scarsa sensibilità, non lo ha capito. Appena un anno fa era un pilota che per correre da Ganassi portava i soldi della Stp e di Jimmy Hayhoe, il suo scopritore. Dopo due vittorie, si è improvvisamente sentito una superstar, tenendo degli atteggiamenti che hanno finito per irritare la sua squadra. Ha cominciato a girare nel paddock vestito come un graffitista di periferia, sovente con la tuta arrotolata e le mutande a vista. Così si è presentato in un paio di occasioni a importanti cene con gli sponsor. Chip Ganassi, che ha la sensibilità di un elefante in una vetreria, e l'arroganza che gli viene dalla ricchezza della sua famiglia, ha preso ben presto a mal sopportarlo, e al di fuori dell'abitacolo lo tratta più o meno come un laché. Recentemente gli ha spedito una lettera dove lo invitava a vestirsi in maniera consona agli impegni attuali. E' andato su tutte le furie - e la cosa gli capita spesso - quando ha saputo che durante un briefing dei piloti, Vasser si è tolto scarpe e calze e ha cominciato a farsi la pulizia dei piedi, tra gli sguardi allibiti di colleghi e direttore di gara. Jimmy Vasser vive in un motorhome. La sua casa è a San Francisco, così il tempo tra una gara e l'altra lo trascorre principalmente dentro un motorhome attrezzato con tutte le comodità. Morris Nunn, direttore tecnico del team non lo considera un campione, ma solo un operaio della velocità. Addirittura nel paddock di Elkhart Lake circolava una mezza voce che Ganassi potrebbe anche essere disposto, dietro un consistente indennizzo, a cedere Vasser alla Kool e al

team Green, che nel '97 vuole assolutamente abbinarsi a un pilota americano di successo. Anche se vincerà il campionato, Vasser sa bene che non avrà mai lo status di un Andretti, di un Unser e nemmeno di un Gordon. Ganassi da parte sua, così come la maggior parte degli americani, sembra essere contagiato dalla "Zanardi Fever". Mai era accaduto a un pilota di estrazione non nordamericana, di essere così popolare e stimato. Mansell era considerato per il suo talento, ma gli yankee lo hanno sempre detestato per i suoi atteggiamenti altezzosi. Con Zanardi è diverso. Il pilota italiano ha conquistato tutti con la sua personalità semplice, ma analitica. Dopo il Gp di Toronto, vinto da Fernandez, il pilota messicano ha detto: "Sono molto contento perché dopo questa vittoria posso tornare nel mio paese e incontrarmi con il Presidente. Il Presidente ha promesso che il prossimo anno mi darà un ulteriore appoggio". "Il presidente chi?" chiede uno. "Il presidente del Messico" risponde normalmente Fernandez. Chiedono a Zanardi se anche lui, dopo i successi in F.Indy, è diventato più popolare in Italia. Alex risponde: "No, io il presidente Scalfaro non lo conosco. Sarei contento di conoscere il sindaco di Castelmaggiore, il mio paese, ma forse nemmeno lui sa chi sono. Dopo la vittoria di Portland sono tornato in Italia. Un benzinaiolo sull'autostrada mi ha riconosciuto e mi ha chiesto: "Ma tu sei Zanardi, quello che correva con la Lotus. Adesso cosa fai, non corri più?". Nello stato dell'Ohio, Zanardi viene fermato dalla polizia per eccesso di velocità. In quello stato la polizia è nota per essere ottusa e intransigente. Il poliziotto mette Zanardi in macchina, gli urla in faccia che vuole sapere il suo peso e la sua altezza in libbre e pollici, poi, non riconoscendolo, controlla le generalità via radio. La centrale gli dice: "Complimenti Bob, sei sempre più veloce. Oggi hai catturato l'uomo che ha fatto la pole a Mid Ohio. Smettila di fare l'idiota e lascialo andare". Il poli-



ORSI

ziotto è furioso, dice che a lui l'unica cosa che interessa è il football. Dalla radio parte un altro ordine, questa volta imperativo: "Lascialo andare, ma prima fagli firmare un paio di autografi". Tecnicamente parlando, Zanardi è diventato una star sin dalla seconda gara sull'ovale di Rio, quando ha ottenuto la pole. Le sue prestazioni sull'ovale di Michigan hanno incantato. In termini di messa a punto surclassa Vasser e spesso succede che quando Jimmy è in crisi, il suo ingegnere Julian Robertson, ricopia la scheda dell'assetto di Zanardi. Con Morris Nunn il rapporto si è via via cementato. Inizialmente Nunn era diffidente verso i piloti italiani, li considerava emotivi e caratteriali. Poi, gara dopo gara, si è accorto che Zanardi è diverso. Dopo Rio gli ha detto: "Forse nelle vene devi avere un pò di sangue inglese". Oggi Nunn non passa sera senza andare a cena con Zanardi, lo prende in giro sostenendo che Coulthard - suo pallino - sarebbe più

veloce, si rende conto che se il team Ganassi è l'unico a essere in lotta con due piloti per il campionato - primato in precedenza esclusivo della Penske - il merito è molto del pilota italiano, che ha fatto crescere la squadra in modo esponenziale. Poi c'è il rapporto con il Boss. Indubbiamente con Zanardi, Chip Ganassi ha corso un grosso rischio. La reputazione di Alex in Europa era quella di un pilota velocissimo, ma troppo incline a sbattere e fare incidenti. Inoltre veniva da un anno di quasi inattività. Giocando al buio, e fidandosi di quello che gli garantiva Rick Gorne della Reynard, gli ha fatto firmare un contratto di tre anni, ed è questa la più brillante operazione finanziaria che Ganassi abbia mai fatto, considerando che il valore di Zanardi attualmente, nel ranking della F. Indycar, è di quasi 3 milioni di dollari all'anno. Oggi Ganassi vede solo Alex. Durante le prove resta sempre in contatto radio con lui. Per incentivarlo gli urla cose che per Alex

Due vittorie (a Portland e Mid - Ohio) e quattro pole position sono il bottino di Alex Zanardi nella prima stagione di F. Indycar con il team Ganassi. Il bolognese si è rivelato velocissimo su ogni tipo di tracciato, meritandosi l'attenzione degli americani che ora stravedono per lui



fotografie ALL SPORT

C'è tensione fra i piloti

Greg Moore sul banco degli accusati. Nelle ultime gare il canadese ne ha combinate di tutti i colori, e nel corso del briefing a Elkhart Lake, si è sollevata la protesta dei piloti contro di lui. Dopo la rissa Gugelmin-Andretti a Long Beach e le magliette contro Michael di Gordon e Tracy, è la volta del pilota canadese. Ribeiro gli ha ricordato le tre volte in cui è stato cacciato fuori dall'inizio della stagione. Moore ha reagito in maniera isterica. Lo ha aggredito verbalmente negando l'evidenza, anzi sostenendo che era Ribeiro ad avere una condotta pericolosa. E' intervenuto così Christian Fittipaldi che ha detto: "Andiamo Greg, piantala, a Michigan quasi ammazzavi mio zio Emerson". Durante le prove di venerdì, Gugelmin, esasperato dalle solite scorrettezze del canadese, quasi voleva farsi giustizia da solo, nel camion del team Forsythe. In questa fase di stagione Moore è sotto pressione perché ormai ha visto sfuggire il titolo di miglior esordiente dell'anno, che a metà campionato sembrava suo. La gara di Elkhart Lake ha risentito indubbiamente di questo clima di guerra. Ribeiro non ha aspettato la ruotata di Moore, ma è stato lui questa volta ha spedirlo contro i rails. Tracy speronava tutti quelli che gli capitavano a tiro. In mezzo a questo clima, un pilota da sempre considerato impulsivo e incline all'incidente come Michael Andretti, ha finito per brillare per strategia e intelligenza, e non è solo perché il motore di Unser è esploso, che alla fine ha vinto. ■

sono per lo più incomprensibili. Sembra il manager di Rocky Balboa quando per fargli coraggio gli urlava: "Vai avanti, non fa male, non fa male". Se Vasser lo precede durante le qualifiche, Ganassi dice: "Siamo secondi". I colleghi oggi temono Alex; in pista ne sono quasi intimiditi. Con la sua rapida ascesa, Zanardi si è fatto - ed è inevitabile - tante invidie, tante inimicizie. Christian Fittipaldi non perde occasione per ricordargli che in F.3000 lo ha battuto e che deve ringraziare il cielo, che alla fine del '95, lui ha rifiutato il contratto con Ganassi per andare con Newman-Haas. Dopo la vittoria di Portland, gli unici a complimentarsi sono stati Al Unser e il povero Krosnoff. Gil de Ferran, dopo l'incidente di Elkhart Lake, in piena crisi nervosa, lo ha accusato di essere il pilota più scorretto del campionato, non rendendosi conto che più semplicemente De Ferran si era escluso con le proprie mani. Ritiratosi Mario Andretti, con Rahal in declino, nella Indycar si è aperta una violenta guerra di successione, e l'arrivo del cicone Zanardi ha scombussolato i piani di molti. Oggi in Europa molti piloti pensano: "Se c'è riuscito Zanardi posso farcela anch'io" senza considerare che per un Zanardi ai vertici, ci sono i Gugelmin, i Johansson, i Christian Fittipaldi, i Mark Blundell che ancora inseguono la prima vittoria. In realtà il successo di Zanardi suona come un violento atto di accusa al sistema F.1, che con i propri regolamenti tecnici e sportivi sempre più strampalati, sta perdendo per strada valori e potenzialità incredibili. Durante i test di Homestead, un pilota di cui non facciamo il nome per carità cristiana, diceva: "Vedrete, quello lì - riferendosi a Zanardi - sbatterà contro il muro molto di più di un bastone per ciechi". Oggi Zanardi è in lotta per il campionato, è il nuovo idolo dell'Indycar, mentre quell'altro pilota ancora insegue affannosamente il suo primo successo. Totò diceva: "La vita è fatta a scale, c'è chi scende e c'è chi sale". In America Alex ha preso l'ascensore... ■



ITC

LA SVOLTA

La scorsa settimana Gabriele Tarquini era al mare. Il pilota abruzzese si è goduto qualche giorno di meritato riposo, allietato dal fatto di avere appena ottenuto a Silverstone una vittoria e un secondo posto che proprio ci volevano per il morale dopo il non facile inizio della stagione Ite '96. Che la stella di Tarquini fosse un po' appannata cominciavano a essere in più di uno a pensarlo. Un po' perché, dopo la vittoria nel Btcc '94, l'abruzzese non era più riuscito a cogliere affermazioni significative, un po' perché era stato «dirottato» al team Jas, dunque era passato dalla Alfa Corse a un team «satellite». E l'inizio del '96 non era stato di grande aiuto, con i risultati che non arrivavano e l'incidente di Diepholz.

-Poi, la svolta...

«Silverstone è un po' la mia pista... adottiva-esordisce Tarquini-e un po' questo mi ha aiutato, ma non più di tanto. Nell'Ite il livello dei piloti è elevato. Ci sono professionisti esperti e novellini velocissimi che prendono questa categoria come trampolino per la F.1, quindi...».

-Una rampa di lancio anche per Tarquini?

«Io non ho mai smesso di pensare alle monoposto e, in particolare, alla Formula 1. Però non ci tornerei da comprimario. Ma la vera soddisfazione che voglio prendere è quella di riuscire a diventare un vincente nell'Ite come lo ero in Classe 2. La mia rampa di lancio, oggi, è questa: nell'Ite devo ancora dimostrare tutto, anche se ho già fatto vedere che posso andare forte con un tipo di vettura, la 155 a trazione integrale, totalmente diversa dalla 155 Classe 2 a trazione anteriore».

-Il fatto di essere stato «gi-

RAMPA



DI LANCIO

La vittoria a Silverstone, dopo un inizio di stagione difficile, culminato col disastroso incidente a Diepholz, ha rilanciato le quotazioni di Gabriele Tarquini oltre che dell'Alfa Romeo. L'abruzzese è ripartito dall'Inghilterra convinto di avere finalmente imboccato la strada giusta. E spiega i motivi

SERGIO REMONDINO ■

Gabriele Tarquini in... volo a Diepholz. Quell'incidente è stato il punto di partenza per un cambiamento radicale nella stagione del pilota di Giulianova, che è tornato da Silverstone con una vittoria, un secondo posto e rinnovate ambizioni

SOLDANO-DPPI



rato» dall'Alfa Corse a un team "satellite" come lo hai vissuto?

«Subito ero amareggiato, adesso sono contentissimo. La squadra diretta dall'ingegnere Mariani lavora benissimo, è costituita di gente giovane e motivata e a livello tecnico abbiamo quasi tutto quello che hanno Larini, Nannini e Fisichella. Aggiungo che in certe occasioni il telaio '95 secondo me si è rivelato più efficace di quello '96».

-A proposito: che effetto ti ha fatto battere Larini, Nannini e Fisichella?

«Non è quello il mio obiettivo. L'obiettivo mio e della Jas era quello di vincere, cosa che dopo le prime gare ci era sembrata pretenziosa. Poi, invece...».

-Torniamo a Silverstone. Che cos'è che ha reso vincente l'accoppiata Tarquini-Alfa Jas?

«Forse il tifo della stampa inglese! In Gran Bretagna ci tengono a dimostrare che un pilota che si è aggiudicato il Btcc è un vincente anche nell'Irc. Automaticamente fa salire le quotazioni del loro campionato. Così mi hanno messo un po' di pressione addosso e io la sentivo ma, l'ho detto, Silverstone è la mia pista. Adesso però voglio vincere ancora. Per dimostrare che posso puntare al titolo '97».



PROPOSTA L'ELIMINAZIONE DELLE 4X4 PER IL FUTURO

INDIETRO TUTTA!

L'idea è di Domingos Piedade, gran capo della Amg-Mercedes, e segue a ruota l'analoga proposta ventilata per la Classe 2. Ma il responsabile della Fiat Corse, Castelli, replica che per limitare i costi le vie sono altre. E anche alla Opel nicchiano perché...

■ CARLO MARZETTI

Tutti dietro; ovvero tutti con auto a trazione posteriore. E' la proposta provocatoria di Domingos Piedade, direttore dell'Amg Mercedes, per assicurare un futuro brillante all'Irc: "I motori vanno bene con la formula attuale, con limitatore. Il cambio semiautomatico risparmia i motori e si trova già sulle auto di serie, come l'Abs. I telai in carbonio hanno tanti vantaggi, si è visto nella botta di Magnussen al Norisring, e dunque non si discutono. Invece, non servono le quattro ruote motrici. Già questo farebbe risparmiare una bella fetta di budget in termini di uomini, progettazione, sviluppo, pezzi. Si può cominciare da lì, e poi togliere anche il traction control". Piedade ci tiene a sottolineare che parla a titolo personale, anche perché non partecipa alle decisive riunioni sui regolamenti Irc 1997 che si svolgono ora e a settembre. Ma il suo curriculum di corse e vittorie ne fa una voce che non passa inascoltata. E comunque la notizia da Silverstone è che in Inghilterra è stato raggiunto fra i team un accordo di massima per un regolamento che duri cinque anni, dal 1998 al 2002. Quello che lascia perplessi è che la Fia ha affidato la stesura di questo regolamento a

Gerhard Lepler, ovvero l'uomo dei regolamenti della Mercedes! Tornando alla questione relativa all'abolizione della trazione integrale, Pier Guido Castelli, direttore generale della Fiat Corse, è sorpreso: "Non mi risulta che sia stata fatta ufficialmente una proposta del genere già per il '97. Verrebbe fuori una Classe 1 abbastanza lontana da quelle che sono le vetture di serie, magari non per la Mercedes ma certamente per noi e per la Opel. Mi chiedo piuttosto perché la Mercedes non faccia una 4wd. Non solo: gli altri costruttori che volessero entrare nell'Irc e non disponessero di trazioni posteriori, come Renault o Honda, si troverebbero in difficoltà perché mancherebbe loro un punto di riferimento. Infine, se il regolamento fosse aperto solo alle trazioni posteriori si tratterebbe per noi e la Opel di rifare la macchina. Penso che resteranno entrambe le soluzioni, e quello che dovremmo fare in maniera del tutto chiara è cercare di compensare le differenze". Piedade ha la risposta pronta: "Quante trazioni posteriori producono Peugeot e Renault? Ma sono in Formula 1, che non è a trazione anteriore..." Il punto scottante lo ha toccato Castelli. Molti ritengo-

no che anche in Classe 1 l'equilibrio fra trazioni posteriori ed integrali sarà sempre più instabile, e la situazione del Superturismo si potrebbe riproporre fino a far scattare la richiesta di eliminare le trazioni integrali, come previsto nel futuro Superturismo, anche nell'Irc. Il responsabile dei regolamenti della Opel, Gert Hinterthan, però frena sull'argomento: "Credo che il regolamento sportivo '97 avrà qualche modifica, quello tecnico poche. Ma se la Fia deciderà di modificare le norme al Superturismo lo comunicherà al Consiglio Mondiale di ottobre, quindi richiedere norme analoghe in Classe 1 mi pare un prendere le medicine prima di essere malati. Comunque l'Irc ha una filosofia completamente diversa. Tutto ci riporta ai budget: noi sappiamo quanto costano le due categorie, sappiamo quanto occorre per vincere in entrambe, e possiamo dire che il punto è rendere equilibrato il budget necessario. Questa è la ragione per cui anche nelle recenti riunioni tutti i costruttori si chiedevano come risparmiare sui costi in modo da rendere l'Irc più attraente. Non basta proibire le quattro ruote motrici per

SI STUDIANO SOLUZIONI PER AUMENTARE LO SPETTACOLO

Corsa unica nel '97?

Grossa novità fra le proposte per il 1997: passare a un'unica corsa in luogo delle attuali due per appuntamento! Un'idea che, secondo Domingo Piedade "...può essere una possibilità buona, se si fanno i pit-stop per dare spettacolo con i cambi gomme. Forse il problema principale con le due gare è più il pubblico televisivo fuori dalla Germania, qui sono accettate bene". Non tutti concordano. Joerg Van Ommen ha corso con entrambe le formule in Dtm e Itc: "Meglio due corse: se la prima è noiosa la seconda può essere interessante, è successo tante volte. Prendete ad esempio Diepholz: Schneider e Franchitti passeggiavano al comando. Con la corsa unica potevano vincere con un giro di vantaggio e il pubblico non avrebbe avuto le emozioni della seconda partenza". Secondo il leader Itc Manuel Reuter: "Con una gara sola perderemmo qualcosa che fa parte dello stile tipico della Classe 1. Ma una gara sola cam-

bierebbe anche il modo in cui sono progettate le vetture. Non è un caso se Opel, Alfa e Mercedes sono concepite modularmente, per avere la possibilità di rimediare a un guasto o a un urto nella prima corsa anche nel breve intervallo". I riflessi del regolamento tecnico su quello sportivo e viceversa non finiscono qui. L'Amg è scettica sui freni in carbonio: "Meglio di no, rischiamo di non avere più sorpassi invece delle gare attuali molto tirate". Tema ben presente anche a Reuter: "Ora comincia a diventare un problema sorpassare, perché con l'aerodinamica più sofisticata delle Calibra attuali non si può più stare a un metro dall'avversario come si faceva prima, si rischia di avere reazioni brusche, anche se non ai livelli che provano i nostri colleghi in Formula 1. Non sono un tecnico, ma sarebbe importante che l'aerodinamica non finisse per far rendere le auto più veloci ma le corse più noiose, è da evitare". ■

rendere l'Itc interessante. Bisogna guardare tutto il regolamento e vedere dove si spende denaro. Alcuni costruttori spendono in Superturismo quasi quanto altri nell'Itc. Il legislatore non deve perdere di vista la sportività e l'interesse del campionato, non seguire quello di un singolo altrimenti il campionato finisce a pancia all'aria in due anni come si è visto tante volte". Come sottintende Hinterthan, l'equità sportiva renderebbe improponibile un Itc "tutto-dietro" prima del '98, quando scade l'accordo Fia-Costruttori. Le eventuali conseguenze: tutti concordano sulla riduzione dei costi. Si potrebbe concedere una maggior impronta a terra per le gomme, ad esempio una sezione da 12", che consentirebbe di abbassare i tempi sul giro,

attualmente non entusiasti se paragonati a quelli di F.3000 o F.3. Soprattutto, la formula "tutto-dietro" agevolerebbe il programma Itc "chiavi in mano", rivelatosi vincente quest'anno con la Opel, che si è affidata alle aziende specializzate invece di fare tutto in casa. I costruttori dell'Itc finiranno in futuro per avere una presenza analoga a quella della F.1, cioè come fornitori di motori. Un costruttore

giapponese potrebbe affidare un progetto alla Lola, come ad esempio fece a suo tempo la Nissan nel Mondiale Sport, evitando una complicazione. Addirittura, i telai in carbonio permetteranno al preparatore del caso, di vendere il progetto specifico, rivestendolo poi con la carrozzeria appropriata. Come avviene coi telai Nascar. Ancor più importante: si eviterebbero

lungi sviluppi. Nessuna Casa può permettersi figuracce per tre anni prima di vincere, come ha fatto invece la pazientissima Opel. Snellire l'Itc piacerebbe anche a chi non gradisce la proposta di Piedade, come Castelli: "Se vogliamo ridurre i costi connessi alla tecnologia, hanno senso l'Abs e il controllo elettronico di motore e cambio, dato che hanno sviluppo anche su vetture di serie, ma buttarsi sui flap che parzializzano i radiatori, il sistema che alza la macchina, la barra a controllo elettronico e tutte queste cose, mi sembra il segnale che si sta andando nella direzione sbagliata. Toglierebbero una bel po' di complicazioni, invece, eliminando tubi ad alta pressione, elettronica e una bella fetta di attenzione gestionale. Mettere insieme e lavorare su una macchina così complicata non è facile per nessuno". ■

fotografie PHOTO 4



La Mercedes, a fianco, è fornata da Silverstone con il classico «pugno di mosche». La Opel, in alto la Calibra di Stuck senza il cofano anteriore, ha vinto la prima delle due gare ma la vera stella del week-end è stata Gabriele Tarquini, velocissimo con l'Alfa Jas. Chiedere a Nannini, nell'altra pagina...

Schenetti squalificato a Majano

Massimo Schenetti, vincitore, al Rally di Majano, della classe 1400 Gr. N, è stato squalificato in quanto la sua Peugeot 106 Xsi è stata trovata non conforme nella verifica post gara. Pertanto la classe è andata all'equipaggio Targhetta-Stra.

● **SLALOM.** La Gecar ha iscritto a calendario una nuova. Domenica 1 settembre è stata inserita in calendario il 1. Slalom Riccò del Golfo - Polvera (Sp). Per informazioni telefonare 019/ 703569 - 0337/ 260313.

● **FRANCESCHI.** Ritornato alle corse dopo il brutto incidente all'Elba-Coppa Toscana, Nicola Franceschi ha dimostrato, nel rally della Garfagnana, di non aver dimenticato il gusto della vittoria, facendo sua la classe N2.

● **NUOVA FORMULA.** Commenti positivi sulla nuova formula proposta per gli sprint e stilata dallo staff del Ciocco Sporting Club. Alcuni, giustamente, hanno fatto osservare che, nel caso di un'interruzione di una prova speciale (quindi tempi imposti) o ancor peggio l'annullamento della p.s., la gara si invaliderebbe a scapito di molti. Forse si potrebbe porre rimedio al problema avendo a disposizione un apripista «di scorta» all'inizio di ogni speciale, da utilizzare dopo aver fatto tornare indietro i concorrenti che, già in prova, avessero trovato la strada bloccata. In questo caso occorrerebbe però un'adeguata preparazione e collaborazione del pubblico.

CASTELVECCHIO PASCOLI - Solo 4 speciali lunghe quanto basta per rispettare i regolamenti, riordino, assistenza e la gara è fatta. Il 9. rallysprint della Garfagnana è stato quest'anno proposto da «Il Ciocco» con quelle nuove idee, di cui la specialità ha sicuramente bisogno. Ne è scaturita una competizione dai toni maiuscoli, vinta dallo specialista Figoli, in coppia con Giammarchi. Lo spezzino, con la sempre perfetta Clio Williams ex francese di Franchi, ha subito imposto la propria forza agli avversari, costretti quindi a lottare per le posi-



ZINI

RALLYSPRINT LO SPEZZINO NON LASCIA SPAZIO AI RIVALI

Fa molto bene a Figoli l'aria della Garfagnana

zioni d'onore. Ciò non toglie valore agli altri piloti del podio, Corvi e Marcucci, entrambi alle prese con qualche scherzo della dea bendata. Il primo, al rientro dopo un infortunio con la Clio Turbocar, ha dovuto prima ritrovare il ritmo, poi è stato rallentato dall'apertura della portiera destra sulla 2. p.s., in chiusura, infine ha rotto la marmitta. Marcucci, invece, si è prima girato, poi una cambiata galeotta e una toccata hanno fatto il resto. Buon quarto Blanc, giunto in Toscana con la Peugeot 405 Mi 16 (che guidava per la prima volta) per trovare affiatamento con il nuovo copilota, Renbado. La pressione dell'olio a livelli di guardia li ha un poco rallentati, ma ha fatto comunque cose egregie, come le ha fatte Lenci, quinto. Il lucchese si è impegnato al limite, in chiusura, ha pure picchiato duro rompendo il ponte posteriore e perdendo di fatto la quarta piazza. Il Gr. N ha vissuto sulla bella lotta tra i veloci Pellegrini e Tonarelli, terminati nell'ordine.

Alessandro Bugelli

ZINI



Il 9. Rallysprint della Garfagnana ha visto il trionfo di Figoli-Giammarchi, sopra su Renault Clio Williams in Gr. N lotta serrata fra Pellegrini, a fianco, e Tonarelli, terminata con il successo del primo

RALLYSPRINT

Castelvecchio Pascoli (Lu), 18 agosto 1996

9. Rallysprint della Garfagnana

Gara nazionale

Assoluta: 1. Figoli-Giammarchi (Renault Clio Williams) in 16'23"; 2. Corvi-Mazzoli (Renault Clio Williams) a 12"; 3. Marcucci-Bigiarini (Renault Clio Williams) a 17"; 4. Blanc-Renbado (Peugeot 405 Mi 16) a 31"; 5. Lenci-Bigongiari (Peugeot 309 16V) a 36"; 6. Pellegrini-Bellandi (Renault Clio Williams) a 48"; 7. Bissoli-Bigagnoli (Opel Astra Gsi) a 49"; 8. Tonarelli-Benedetti (Renault Clio Williams) a 52"; 9. Federighi-Bertuccelli (Peugeot 309 16V) a 54"; 10. Stanco-Amadori (Renault Clio Williams) a 1'01".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Franceschi-Brandani in 18'12"; 2. Pianca-Bazzi a 9"; 3. Giannasi-Salotti a 31"; 4. Nicastro-Raviolo (Peugeot 106 rallye) a 32"; 5. Del Cima-Giambastiani a 53"; 6. Luchini-Chiappa a 58"; 7. Mondino-Formento a 1'31"; 8. Salvucci-Borghini a 1'36"; 9. Bacci-Rossi a 2'09"; 10. Mei-Stoppioni a 2'11"; 11. Monti-Muscarà a 2'28"; 12. Tinghi-Callai a 2'32"; 13. Zerbini-Berteletti (Peugeot 106 Rallye) a 2'37"; 14. Achilli-Fiori (Peugeot 106 rallye) a 2'44"; 15. Masi-Lucchesi (Peugeot 106 Rallye) a 3'00" (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600: 1. Pieretti-Caputo (Opel Corsa Gsi 16V) in 18'06"; 2.

Canni-Materozzi (Honda Civic Vti) a 8"; 3. Rossi-Manzini (Peugeot 205 Gti) a 29"; 4. Mariani-Sartore (Opel Corsa Gsi 16V) a 36"; 5. Lucchesi-Romano (Peugeot 205 Gti) a 1'03"; 6. Tumolo-Bettellini (Opel Corsa Gsi 16V) a 1'18"; 7. Mannelli-Ambrogi (Opel Corsa Gsi) a 1'42"; 8. Papa-Melli (Opel Corsa Gsi) a 3'25"; 9. Taccini-Liberati (Peugeot 106 Xsi) a 4'19".

Classe 2000: 1. Pellegrini-Bellandi in 17'11"; 2. Tonarelli-Benedetti a 4"; 3. Stanco-Amadori a 13"; 4. Bianchi-Vannucci a 16"; 5. Taddai-Bertagni (Opel Astra Gsi) a 16"; 6. Baldassarri-Goi (Opel Astra Gsi) a 18"; 7. Curone-Rebutti (Peugeot 309 16V) a 27"; 8. Costi-Braglia a 32"; 9. Tesi-Bazzani a 41"; 10. Lupi-Museffi (Peugeot 309 16V) a 59"; 11. Spinelli-Arcangioli a 2'01"; 12. Ferrara-Fontanazzi a 2'08"; 13. Damonte-Marsilli (Peugeot 309 16V) a 2'42"; 14. Fontanini-Gabrielli (Peugeot 205 Gti) a 3'20"; 15. Favero-Corradi (Opel Kadett Gsi) a 4'12"; 16. Mariani-Matteucci a 4'39" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Cecchini-Lazzereschi in 17'26"; 2. Agostini-Giannechini a 22"; 3. Caccari-Antonelli a 31"; 4. Campigotto-Cason (Fiat Uno turbo i.e.) a 50"; 5. Deidda-Capecci a 1'17"; 6. Nelli-Leporatti a 1'21"; 7. Cagnacci-Di Piero a 1'26"; 8. Romor-Collarin (Fiat Uno turbo i.e.) a 2'23"; 9. Biagiotti-Pieri a 3'36"; 10. Bertoncini-Puccetti (Bmw M39 a 4'25" (tutti gli altri su Renault 5 Gt turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Schenetti-Borelli (Peugeot 106 Xsi) in 17'34"; 2.

Billi-Daddover a 7"; 3. Doretto-Cavallaro (Peugeot 106 Xsi) a 21"; 4. Sodini-Pierini a 27"; 5. Spinella-Raffaelli a 29"; 6. Marchi-Parducci a 30"; 7. Maset-Brunello a 50"; 8. Bertoli-Vittorini a 54"; 9. Bonacchi-Ridolfi (Fiat Uno 70S) a 1'04"; 10. Lunardini-Grassi (Peugeot 106 Xsi) a 1'05"; 11. Barsagliani-Raffaelli a 1'22"; 12. Giusti-Matteoni (Fiat Uno 70 Sx) a 1'40"; 13. Petri-Gangale a 1'46"; 14. Mazzocchi-Mazzocchi (Peugeot 106 Rallye) a 1'59"; 15. Capanni-Poli (Peugeot 106 Xsi) a 2'04"; 16. Toninelli-Grilli (Opel Corsa Gsi) a 2'08"; 17. Abrami-Cardosi (Opel Corsa Gsi) a 2'49"; 18. Amadei-Rubechi (Fiat Uno 70) a 3'17" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Gasperetti-Corsini in 17'43"; 2. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33 4x4) a 18"; 3. Paoli-Rombi (Opel Corsa Gsi) a 41"; 4. Ceccanti-Fusi (Alfa Romeo 33 4x4) a 1'35"; 5. Neri-Rossi a 1'48"; 6. Ranieri-Chesti a 3'03" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Figoli-Giammarchi (Renault Clio Williams) in 16'23"; 2. Corvi-Mazzoli (Renault Clio Williams) a 12"; 3. Barucci-Bigiarini (Renault Clio Williams) a 17"; 4. Blanc-Renbado (Peugeot 405 Mi 16) a 31"; 5. Lenci-Bigongiari (Peugeot 309 16V) a 36"; 6. Bissoli-Bigagnoli (Opel Astra Gsi) a 49"; 7. Federighi-Bertuccelli (Peugeot 309 16V) a 54"; 8. Ceccarelli-Ferrari (Peugeot 205 Gti) a 1'25"; 9. Ciresola-Zantedeschi (Opel Astra Gsi) a 1'27"; 10. Marlia-Mallegni (Peugeot 205 Gti) a 1'33"; 11. Tamburini-Giusti (Peugeot 205 Gti) a 1'33"; 12. Broveglio-Pieretti (Opel Kadett Gsi) a 2'12"; 13. Fedi-Porciani (Peugeot 205 Gti) a 4'20".

SLALOM PARTANNA TORNA VALIDA PER L'ITALIANO

La gara siciliana è proprio tutta...Pepe

GALLA

PARTANNA - È tornato a fregiarsi della validità per il Campionato Italiano lo slalom più «antico» della Sicilia, ossia la Coppa Città di Partanna, organizzata dallo Sporting Club. La gara è stata vinta da un pilota di oltre Stretto: il pugliese Gianni Pepe, al volante di una Fiat X1/9 prototipo. Pepe ha dato la zampata vincente già nella prima manche, dato che, nella seconda, si è classificato soltanto terzo per aver abbattuto un birillo. Alle sue spalle si è piazzato il trapanese Andrea Raiti (anche lui su Fiat X1/9, ma iscritta nella classe 1300 del Gruppo Speciale) che, nella seconda frazione, ha staccato il miglior tempo, non sufficiente però a sconfiggere il rivale. Ottimo il terzo posto di Castiglione, su Fiat 600, davanti al campano Esposito, vincitore del Gruppo A su Peugeot 205 Gti. In Gruppo N miglior prestazione per Cipolla (Renault 5 Gt Turbo), sesto assoluto, mentre nel Trofeo Fiat Cinquecento Antonio Renda ha preceduto Laura Zappalà.

Pietro Libro



SLALOM

Partanna (Tp), 18 agosto 1996

13. Coppa Città di Partanna

8. prova del Campionato Italiano

Assoluta: 1. Gianni Pepe (Fiat X1/9) 176,69; 2. Raiti (Fiat X1/9) 180,92; 3. Castiglione (Fiat 600) 185,28; 4. Esposito (Peugeot 205 Gti) 187,72; 5. La Perna (Fiat X1/9) 188,20; 6. Cipolla (R5 GT Turbo) 191,03; 7. Miccio (Peugeot 205 GT) 191,17; 8. Serpa (Peugeot 205) 191,58; 9. Reina (Fiat 126) 192,07; 10. Di Stefano (Fiat 127) 192,09.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Allegro 199,84; 2. Corlino 201,21; 3. Gentile 203,66; 4. Salvaggio 205,68 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Leone (Opel Corsa Gsi) 201,12; 2. Ragana (Opel Corsa Gsi) 209,05; 3. Russello (Ford scort Xr3) 232,65.

Classe 2000: 1. Miccio 191,17; 2. Petrullo 201,94; 3. «Exxon» (Peugeot 309 GTI) 212,15; 4. Guddo 237,39 (gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Cipolla 191,03; 2. Vaccara 218,52 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe fino a 1600: 1. Serpa (Peugeot 205) 191,58; 2. Corsello (Peugeot 205 Rallye) 195,23; 3. Feo (Opel Corsa) 209,89.

Classe oltre 1600: 1. Esposito (Peugeot 205 GTI) 197,72; 2. Di Sclafani (Opel Kadett Gsi) 205,28; 3. Cravotta (Opel Kadett Gsi) 215,71; 4. Bellanca (Fiat Uno Turbo) 236,26.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Reina 192,07; 2. D'Antoni 192,63; 3. Lo Monaco (Fiat 500) 211,57; 4. Armano 237,30; 5. Cacioppo (Fiat 500) 244,75 (tutti gli altri su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Di Stefano (Fiat 127) 192,09; 2. Cardella (Fiat 127) 193,27; 3. Bonsignore (A112) 211,05; 4. Arresta Gioacchino (Fiat Panda 45) 211,22; 5. Carlolina (A112) 237,38; 6. Tumbarello (Fiat Uno 45) 238,6.

Classe 1150: 1. De Marilino (Fiat 127) 195,24; 2. Amari 200,40; 3. Poma (Fiat 127) 203,73; 4. Rallo 205,53; 5.

Palumbo 205,76; 6. Giacalone 210,68; 7. Marcomini 215,40; 8. Gugliuzza (Fiat 127) 219,32; 9. Frangiamore 225,15; 10. Dattolo 230,76; 11. Leonardi (Fiat Uno 60) 236,81 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Raiti (Fiat X1/9) 180,92.

Classe 2000: 1. Vola (Fiat X1/9) 196,10; 2. Corso (Fiat X1/9) 196,24; 3. Di Giorgi (Alfa Romeo Duetto) 204,67; 4. Serenelli (Lancia Beta Montecarlo) 205,55.

Classe 3000: 1. Trinca (Porsche 911) 193,01; 2. Zappalà (Fiat Uno Turbo) 197,78; 3. Cangemi (Fiat Uno Turbo) 219,31; 4. Catalogna (Opel Kadett) 223,18.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Chinnici (Fiat 600) 195,45; 2. Pizzo (Fiat 500) 196,45; 3. Monteleone (Fiat X1/9) 199,34; 4. Ingarzia (Fiat 126) 205,51.

Classe 2000: 1. Pepe (Fiat X1/9) 176,69; 2. Castiglione (Fiat 600) 185,28; 3. La Perna (Fiat X1/9) 188,20.

TROFEO FIAT CINQUECENTO: 1. Renda 210,07; 2. Laura Zappalà 234,81.

GALLA



Gianni Pepe, a fianco, ha vinto lo slalom di Partanna valido per il campionato italiano. Sopra, Castiglione, giunto terzo con una Fiat 600

DOMENICA SPRINT

SUL CIRCUITO DI TORRANO

È ancora Susan a mettersi in mostra

TORRANO - Nella 6. prova dell'italiano di Vst record di iscritti sulla pista picentina. Sono stati infatti 72 iscritti alla manifestazione di cui 58 al via. Successo di Luigi Susan fra i prototipi 3500 cc, mentre nel Gr.2 riservato alle sport fino a 3500, vittoria di Benci, su Lancia Delta Hf.

VELOCITÀ SU TERRA

Torrano (Pc), 18 agosto 1996
Gr. 1 (classe 2000): 1. Grendene (Peugeot 205). Gr. 2 (sport 3500): 1. Benci (Lancia Delta Hf). Gr. 3 (prototipi 1600): 1. Susan (Suzuki). Promotion: 1. Logatelli (Go-Pro 500). Racing: 1. Bertoli (Fiat x1/9).

FORMULA CHALLENGE

Anche per Cesari Maioli è imprendibile

VARANO - Il reggiano Giuliano Maioli, al volante di una Lancia Delta S4, domina il Formula Challenge disputato sul tracciato parmense. A oltre un secondo lo specialista della specialità Augusto Cesari, su Osella Pa9. Sul terzo gradino del podio un'altra Osella Pa9 condotta da Franco Cremonesi.

FORMULA CHALLENGE

Varano de' Melegari (Pe), 25 agosto 1996
Assoluta: 1. Maioli (Lancia Delta S4) in 3'42"543 alla media di 64,707 km/h; 2. Cesari (Osella Pa9) in 3'43"694; 3. Cremonesi (Osella Pa9) in 3'46"228; 4. Rossi (Proto Junior) in 3'55"566; 5. Lusenti (Porsche 914) in 4'00"258.

NEL TROFEO FAGIOLI 2. BRACONI

Danti a Gubbio è davvero ...sommo

GUBBIO - Primo successo per Fabio Danti (Osella Pa20) nella Gubbio-Madonna della Cima. Il toscano, autore di una prima manche da record, ha preceduto Fulvio Braconi, sotto nella foto, di quasi 4" il veterano Mauro Nesti.

VELOCITÀ IN SALITA

Gubbio (Pg), 25 agosto 1996
Assoluta: 1. Danti (Osella Pa20) 3'33"16; 2. Braconi F. (Osella Pa20S) a 3'92; 3. Nesti (Lucchini Sp95) a 10"27; 4. Caliceti (Sighinolfi Bmw) a 10"80; 5. Rampini (Osella Pa20S) a 23"22.



MENICETTI

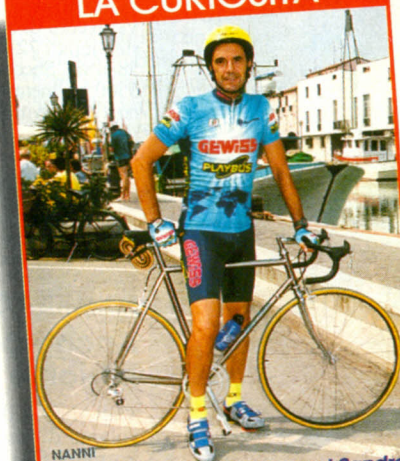
TOTAL SPECIAL FUEL.
INSIEME PER VINCERE

MAGIGAS
Tel. 0573/479666-7 Fax 0573/558454

IN F.3 LA SUPER CARS PRONTA AD AIUTARE IL PILOTA DELLA RC

Boldrini corre senza Shannon

LA CURIOSITÀ



NANNI

Ecco come all'età di 56 anni Sandro Munari, leggenda del rallyismo italiano, si sta preparando al rientro nelle corse su strada, che avverrà nella salita Trento-Bondone del 15 settembre., con una Ford Escort Jolly-Martini. Per questo speciale allenamento, la squadra Gewiss di Bombini, per cui corrono Zanini e Barzin, ha messo a disposizione del Drago una bicicletta in titanio appositamente costruita per lui.

● **DE LORENZI.** Dalla gara di Binetto dell'1 settembre, Gianluca rientrerà nel Tricolore di F.3. Sarà alla guida di una Dallara 396-Fiat del team Assosport - dove affiancherà Melandri - che per quest'operazione ha rilevato la monoposto finora usata dal Parma Motorsport nella serie tedesca. De Lorenzi ridurrà di conseguenza il suo impegno nei Civt alla sola gara di Varano.

● **ACI MILANO.** Alla presidenza dell'ente lombardo è stato eletto l'ingegner Ludovico Grandi, che succede a Piero Stucchi Prietti, il quale ha rinunciato a ricandidarsi dopo aver ricoperto l'incarico per 14 anni. Ludovico Grandi, attualmente presidente di un gruppo industriale internazionale, sarà affiancato dai neo-eletti vicepresidenti Marco Bono e Leandro Cantamessa.

● **CALENDARIO VST.** A causa della pioggia, l'11 agosto scorso è stata sospesa la gara di campionato italiano Vst a La Chiusa. La Csaì ha deciso di assegnare la titolazione alla gara iscritta a calendario, dal team Agugliano Corse, l'8 settembre, sempre sulla Pista La Chiusa. L'assegnazione è avvenuta in seguito all'annullamento, a causa dei pochi iscritti, della gara di campionato italiano dell'8 settembre a Montebelluna.

● **FIOCOCCO ROSA.** Per la gioia di mamma Andrea, papà Nicola e del piccolo Ugo, in casa Biondo è arrivata una splendida bambina di nome Giovanna. Da tutta la redazione complimenti vivissimi a Nicola Biondo, fotografato e nostro valente collaboratore.

Nel minicircus della F.3 tricolore è sempre più insistente la voce che Boldrini potrebbe terminare il campionato con il team Super Cars invece che con l'Rc Motorsport, per cui corre anche Scilla. Tutto nasce da un ritardo nel versamento della sponsorizzazione garantita dalla Shannon alla squadra di Carlo Migliavacca, il quale puntualizza: «È vero che vi sono stati alcuni ritardi nei pagamenti da parte della Shannon, ma siamo sicuri che tutto andrà a posto.

Così fino ad ora abbiamo fatto fronte con le nostre risorse economiche, cosa che siamo disposti a fare anche per il futuro, visto che non vogliamo rinunciare a un campionato che abbiamo a portata di mano». Dunque, a differenza di quanto

succede normalmente nell'automobilismo, questa volta pare che un pilota di grande talento, come è appunto Boldrini, non verrà sacrificato per ragioni di budget. A prescindere dagli sforzi che sta facendo la squadra diretta da Migliavacca e Ravera, se anche qualche cosa in casa Rc non dovesse funzionare Boldrini non dovrebbe dunque di certo ritrovarsi a piedi e vedere così svanire le proprie ambizioni tricolori. Come già detto, a supporto del pilota umbro si è infatti mossa anche la Super Cars. «Non entro nel merito dei problemi che hanno altri team - ha commentato in proposito il team manager della squadra, Poppy Minellono - ma non voglio che Andrea rischi di perdere il titolo: se dovesse restare a piedi gli metterei a disposizione una macchina, già dalla gara di Binetto dell'1 settembre, visto che ho libera la monoposto di Manetti che è impegnato nel mondiale kart F.C».

Arturo Rizzoli

COLOMBO



Se la Rc senza sponsor Shannon dovesse avere problemi a continuare la stagione F.3, la Super Cars è pronta a far correre Boldrini per puntare al titolo

POTREBBE DEBUTTARE INSIEME A FIORIO

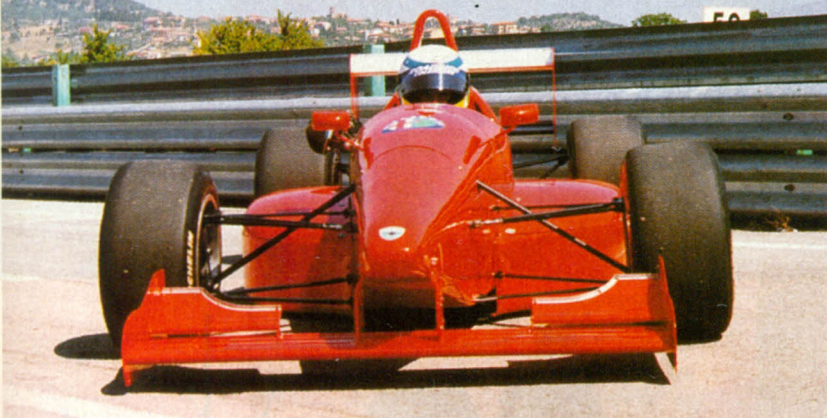
Test in Superformula per il ralista Aghini

Andrea Aghini si sta preparando al debutto in monosposto. La settimana passata, il vincitore del rally mondiale di Sanremo del '92 ha provato una Superformula a Magione. Il pilota toscano ha iniziato il "risaldamento" con una Dallara 396-Fiat del team Coloni, poi è salito sulla più potente Superformula dimostrando di trovarsi subito a proprio agio. Al test avrebbe dovuto partecipare anche l'altro ralista Alex Fiorio che però è stato bloccato da un piccolo infortunio. In ogni caso l'intenzione di Enzo Coloni è di coinvolgere ralisti di valore nella categoria da lui ideata; così il debutto di Aghini pare molto probabile prima della conclusione della stagione, che terminerà con la gara del 24 novembre a Barcellona, dove sarà di scena anche il SuperTurismo spagnolo. Per la Superformula sono inoltre in arrivo anche novità tecniche. Nei giorni scorsi, a Magione, Coloni ha fatto provare a Morelli una vettura dotata di muso rialzato. Si tratta di una soluzione adottata su consiglio di Enrique Scalabrini e che ha migliorato l'efficienza aerodinamica sull'anteriore. La monoposto ora è infatti più veloce, grazie alla possibilità di ridurre di sette gradi l'incidenza dei flap, mantenendo invariati i valori di carico.



MENICCHETTI

Ecco come cambierà nel '97



Mirko Marcucci di Bordighera e Gilberto Turina di Trieste saranno ospiti dell'Alfa Romeo alla prossima gara ITC al Nurburgring. Per questo appuntamento sono infatti loro i fortunati vincitori dell'iniziativa «Segui il cuore sportivo» promossa dalla Casa milanese in collaborazione con Autosprint. Ai nostri due lettori i migliori auguri di buon divertimento.

ESPANSIONE AD ATLANTA

La Irl vuole crescere

Il campionato Irl vuole puntare sull'espansione anche negli stati meridionali dell'America del Nord. La nuova serie lanciata da Tony George, in alternativa alla F.IndyCar, sta valutando di mettere in calendario gare anche in quei mercati in cui ha trovato grande popolarità la Winston Cup-Stock Car gestita dalla Nascar, con la quale George cerca appunto un accordo. A tal proposito la scorsa settimana la Irl ha organizzato una sessione di test sul circuito di Atlanta, in Georgia, classico teatro di battaglia delle Stock Car. Il miglior tempo è stato realizzato da Tony Stewart alla media di 340,142 kmh. Durante tale sessione George ha ammesso che su questo tracciato vorrebbe far debuttare quanto prima la sua serie.

LO VUOLE COLONI A MAGIONE

Barindelli prepara il salto in F.3



Marco Barindelli è pronto al salto nel Tricolore di F.3, che avverrà già entro la fine di questa stagione. L'ex-iridato di kart F.A., attualmente impegnato in F.Campus, ha provato nei giorni scorsi a Magione la Dallara 396 del team Coloni. Il miglior crono del pilota comasco è stato di 1'09"0 sul tracciato lungo. Barindelli disputerà con Coloni la gara di Magione e forse quella di Misano.

CON L'ALFA 155 ULTIMA EVOLUZIONE

Fisichella da record nei test al Nürburgring

Giancarlo Fisichella ha sveltato nelle prove ITC di mercoledì scorso al Nurburgring, dove domenica la serie farà la seconda tappa stagionale. Fisichella ha staccato un 1'37"1, di 6/10 sotto la pole della Mercedes di Van Ommen nella corsa di maggio. Il romano ha utilizzato l'Alfa 155 - dotata di motore e aerodinamica nuovi - vista a Silverstone il sabato con Nannini e ha lasciato la Opel di Reuter a 1'37"9 e le Mercedes di Schneider e Franchitti a 1'38 netti. Più indietro Ludwig,

Thiim, Stuck e Strycek, il collaudatore Opel ed ex campione Dtm '94 che al Nurburgring scenderà in campo per la Zakspeed. Più del record ha entusiasmato il long run: Fisichella ha girato tra i cinque e gli otto decimi sotto il tempo di Schneider, il più rapido fra rivali che hanno effettuato il long run. Ultima novità, intanto, in casa Mercedes: al Nurburgring invece di Montoya (impegnato nella F.3 inglese) sarà Zonta (campione F.3 Sudam e ora in F.3000) a sostituire Magnussen

NELLE ULTIME TRE GARE DELL'EUROPEO

Belicchi in F.Renault

In vista del proprio ingresso nell'europeo di F.Renault, Andrea Belicchi ha sostenuto una serie di test con una Ermolli Fr95 dell'Auto In Motorsport. Il più volte campione italiano di kart ha provato prima a Misano e poi a Varano, girando rispettivamente in 1'36"0 e 48"1. Belicchi disputerà le restanti gare dell'europeo di F.Renault in programma a Monza, Nogaro e Magny-Cours.





L'altro tedesco

Jörg Müller, come Schumacher, sulla pista belga è autore di una prestazione maiuscola. Con questa vittoria il pilota di Marko passa in testa alla serie. Pescatori parte male dalla prima fila e risale al quarto posto, ma la sua rimonta è bloccata dalla sospensione della corsa per pioggia pioggia

■ PAOLO BOMBARA



ORSI

FORMULA 3000

SPA



COLOMBO

Alla partenza il poleman Kristensen balza prontamente in festa seguito da Goossens che approfitta di un avvio poco felice di Pescatori. Müller, in alto, Pescatori, in basso, mai prima d'ora in prima fila con la Durango. Tinseau, a destra, ha concluso al sesto posto

ORSI

SPA — È stata la gara dei piloti di ... casa. In effetti la magnifica lotta tra Müller, tedesco sostenuto da diverse migliaia di connazionali che lo hanno fatto sentire a casa, e il belga Goossens non poteva avere miglior cornice del circuito di Spa, il cui pubblico ha potuto fruire di uno spettacolo intenso, fatto di molti sorpassi e persino di un'incertezza a sei giri dal termine previsto, quando Goossens ha risuperato il tedesco dando al pubblico, e per un attimo anche a se stesso, l'illusione d'aver vinto. In realtà era appena stata esposta la bandiera rossa per un improvviso acquazzone e la vittoria era meritatamente assegnata a Müller in testa al giro precedente. Il pilota di Marko ha così realizzato un'impresa storica: ha vinto a Spa in F.3000 un mese dopo essersi imposto, sullo stesso tracciato, nella classica 24 Ore di Turismo con la Bmw, in più ha di colpo ripreso il comando del campionato davanti a Brack, un po' sottotono. Non crediate che il pubblico sia rimasto deluso dal risultato, perché se Goossens poteva contare sul tifo locale, Müller aveva dalla sua il sostegno della maggior parte degli spettatori, ovvero la solita invasione di tedeschi venuti a tifare per Schumacher e la Ferrari. Il tedesco ha effettuato una corsa strabiliante, rimontando ad un ritmo impressionante dopo una partenza mediocre. Scivolato al quinto posto alla prima curva, Müller ha infatti cominciato a recuperare posizioni e in otto giri si è ritrovato in condizione di carpire il comando proprio a Goossens. In quel momento Müller girava su un passo incredibile (2'10", roba da pole-position o quasi, mentre i migliori avversari non scendevano sotto i 2'12") che gli ha consentito di accumulare poi rapidamente un vantaggio di circa 8" sugli inseguitori. Tutto ciò non è frutto del caso, ma di precise scelte tecniche. Müller ha infatti optato per un assetto assolutamente da asciutto e con pochissimo carico aerodinamico, in modo da poter sfruttare la miglior velocità di punta sui lunghi rettili, e per lo stesso motivo ha scelto una spaziatatura del cambio particola-



SPA

Spa, 24 agosto 1996
6. prova del Campionato F. 3000

COSÌ (IN 24) AL VIA E (IN 21) AL TRAGUARDO

Tom Kristensen 2'10"580	Christian Pescatori 2'10"795	1. Jörg Müller 22 giri in 48'24"693 alla media di 189,991 kmh
Marc Goossens 2'10"923	Jörg Müller 2'11"048	2. Marc Goossens a 8"607
Kenny Brack 2'11"154	Marcos Gueiros 2'11"226	3. Tom Kristensen a 9"295
Olivier Tichy 2'11"414	Christophe Tinseau 2'11"665	4. Christian Pescatori a 12"526
Cyrl Sauvage 2'11"788	Christiano de Matta 2'12"300	5. Kenny Brack a 15"956
Fabrizio Gollin 2'12"465	Ricardo Zonta 2'12"481	6. Christophe Tinseau a 20"445
Laurent Rédon 2'12"686	Jean-Philippe Belloc 2'12"765	7. Cyrl Sauvage a 25"043
Elton Julian 2'12"774	Pedro Couceiro 2'13"171	8. Olivier Tichy a 30"299
Stephen Watson 2'13"451	Akira Iida 2'13"582	9. Ricardo Zonta a 32"084
Guillaume Gomez 2'13"736	Patrick Lemarié 2'13"753	10. Christiano de Matta a 42"053
Gaston Mazzacane 2'14"175	Esteban Tuero 2'15"009	11. Fabrizio Gollin a 43"039
Carl Rosenblad 2'16"043	James Taylor 2'17"370	12. Laurent Rédon a 44"735
		13. Pedro Couceiro a 58"281
		14. Elton Julian a 59"047
		15. Marcos Gueiros a 1'11"023
		16. Stephen Watson a 1'11"503
		17. Esteban Tuero a 1'30"097
		18. Guillaume Gomez a 1'38"826
		19. Gaston Mazzacane a 1'42"837
		20. Jean-Philippe Belloc a 2'12"557
		21. Carl Rosenblad a 1 giro

Tutti su Lola T96/50-Zytek.

Non qualificato: Thomas Biagi 2'40"964.

Giro più veloce:
Jörg Müller, 2'10"731,
alla media di 191,881 kmh



COLOMBO

LA CLASSIFICA DOPO LA 6. PROVA

	NURBURGRING 11/5	PAU 27/5	PERGUSA 21/7	HOCKENHEIM 27/7	SILVERSTONE 17/8	SPA 24/8	MAGNY-COURS 14/9	ESTORIL 21/9	MUGELLO 28/9	HOCKENHEIM 12/10	TOTALE PUNTI
1. J. Müller	6	9	6	6	-	9					36
2. Brack	9	6	-	9	9	2					35
3. Goossens	-	-	9	-	-	6					15
Kristensen	3	-	-	2	6	4					15
5. Gueiros	4	-	3	4	3	-					14
6. Tinseau	-	-	4	3	1	1					9
Zonta	-	4	-	1	4	-					9

8. De Matta, Pescatori 5; 10. Couceiro, Lemarié p. 2; 12. Rédon, Rangoni e Tichy 1.

re con marce molto lunghe. In pratica la sua quinta era in realtà una sesta marcia, e la prima era lunghissima. Ciò gli è costato qualche posizione al via, ma sapeva che avrebbe poi potuto recuperarle sui rettili. Il rischio era la pioggia, in effetti quando è improvvisamente scesa, a sei giri dal termine, è stato costretto a rallentare molto più degli altri, ma non aveva tardato ad agitare il braccio passando davanti al traguardo e a chiedere la sospensione della gara. Richiesta che, viste le condizioni di pericolosità, la direzione di gara ha immediatamente soddisfatto e a nulla è servito lo sforzo di Goossens che in quell'ultimo 23. giro ha recuperato gli 8" di distacco dal leader e superato Müller in tromba per vedersi però parare davanti la bandiera rossa. Con questo successo, Müller ha prontamente replicato a quello di Brack a Silverstone ed è sempre più chiaro che la lotta per il titolo è un loro affare privato. Anche perché Goossens e Kristensen devono vedersela con seri problemi di budget. Chi invece al titolo probabilmente non ci pensa neppure, ma è in crescita evidente e potrebbe realizzare qualche colpo a sorpresa nelle ultime gare è Christian Pescatori. La Durango, dopo l'impatto iniziale, ha trovato il bandolo della matassa e dopo aver brillato nelle prove del Mugello ha colto col



ORSI

suo pilota di punta un quarto posto che alla fine va persino stretto, perché dopo il secondo tempo in prova si sperava in un podio e (perché no?) anche in una vittoria.

LA CRONACA - Al via, Kristensen scatta al comando dalla pole-position, mentre Pescatori pattina un po' e viene affiancato da Goossens che non ci pensa un attimo a farsi largo spingendo l'italiano quasi sull'erba. Pescatori è terzo ma per evitare la collisione ha sporcato le gomme fuori traiettoria e nel primo giro ne approfittano prima Brack, poi anche Müller, per superarlo. Al secondo passaggio, Müller supera anche Brack, con una facilità sconcertante, sul rettilo in salita. Due giri dopo, tocca a Pescatori, che ha nel frattempo ripulito le gomme, risuperare nello stesso punto Brack. Continua intanto la rimonta impressionante di Müller, che al 7. giro raggiunge e si sbarazza di Kristensen e il giro seguente di Goossens. Il tedesco sembra appartenere a un'altra categoria e prende rapidamente il largo. Tinsau supera Tichy e si piazza al sesto posto che terrà sino al termine, ed è il suo secondo consecuti-

Gollin, a lato, continua l'apprendistato in F.3000: il veneto ha portato al traguardo all'undicesimo posto la seconda monoposto della Durango. Brack, in alto, è incappato in una giornata opaca. Lo svedese non riuscito ad andare oltre una modesta quinta posizione: per via di questo risultato è stato superato di un punto in vetta alla classifica di campionato da Müller

Goossens e Kristensen agli ultimi... spiccioli

SPA - Mancano quattro gare al termine, quindi con un punteggio massimo ancora disponibile di 36 punti i giochi per il titolo sono matematicamente ancora aperti per tutti, ma in realtà non si vede chi possa disturbare la lotta tra Müller e Brack, vista soprattutto la regolarità dei loro risultati e la loro costanza in fatto di competitività. I primi a dire che non c'è nulla da sperare contro di loro sono proprio gli avversari più diretti, ovvero Marc Goossens e Tom Kristensen. Entrambi appaiati al terzo posto, a ventun lunghezze di distanza, entrambi sul podio in quest'occasione, e pure accomunati nelle difficoltà di budget: non sono affatto sicuri di poter prender parte alla prossima gara. Addirittura si pensava che il danese della Eddenbridge dovesse dichiarare forfait per questa gara, invece la sua squadra ha accettato di compiere un ulteriore sforzo, con un budget di appena 3.500 sterline per questa trasferta, i meccanici hanno accettato di dormire sul camion per ridurre le spese al minimo. Roba d'altri tempi, e tutto per consentire al loro pilota, che adorano, di mettersi in luce. Goossens, invece, ha rivelato che aveva inizialmente un budget per sole sette gare, in più uno sponsor non ha pagato quanto stabilito. Ora, o l'Astromega troverà un finanziamento sostitutivo per le ultime quattro gare, oppure Marc potrebbe essere ritrovarsi a piedi sin dalla prossima gara di Magny-Cours. ■

vo. Tra Pescatori e Brack c'è lotta e al 9. giro lo svedese tenta una staccata troppo lunga e va anche sull'erba, mentre più indietro Belloc va in testacoda. Kristensen intanto ha agguantato Goossens e tra i due c'è

una bella lotta ma il belga tiene. Ne approfitta Pescatori per rifarsi progressivamente sotto, ma al 22. giro cade improvvisa e violenta la pioggia ed anche la sua rimonta è bloccata dalla bandiera rossa. ■

Biagi sbaglia l'entrata ai box e resta fuori

Decisamente è il suo periodo no. Anche questa volta, dopo aver scontato una gara di squalifica a Silverstone, Thomas Biagi ha dovuto saltare la gara di Spa per una sanzione sportiva. Nella prima sessione di prove, infatti, il pilota dell'Autosport Racing si è sbagliato rientrando dall'entrata dei vecchi box invece che da quella della F.1 come previsto dal regolamento. Gli sono stati allora annullati tutti i tempi di quella sessione e purtroppo per lui nella seconda è piovuto impedendogli di qualificarsi entro il limite. I commissari sportivi avrebbero potuto essere magnanimi e concedergli di partire ultimo, ma era una possibilità a loro discrezione che non hanno colto. L'impressione è che gli si volesse ancora far scontare qualcosa per l'episodio della bandiera nera di Hockenheim. Beh, speriamo che ora il caso sia archiviato e la sua "fedina" torni pulita.



COLOMBO

BPR

SUZUKA



LA RUOTA DELLA SFORTUNA

La Ferrari F40 di Gounon, Bernard e Belmondo era lanciata verso il successo ma... ha perso un cerchio e la McLaren ha così ottenuto la sesta vittoria con Lehto, Bellm e Weaver

FABIO RAVAIOLI

SUZUKA - Onorando lo sponsor della 1000 km, la Pokka, che produce bevande in lattina, Ray Bellm e il team Gtc hanno "in scatolato" e messo sotto vuoto la concorrenza, trionfando per la seconda volta consecutiva in Giappone e ipotecendo il titolo Bpr. Alla McLaren Gulf n.2 è andato tutto per il verso giusto in una gara durata più di sei ore, ma che è parsa interminabile perché il risultato si è deciso ben prima della metà dei 171 giri. Gran parte del merito del successo va a J.J. Lehto, perfetto in tutto il weekend, dalla pole alla condotta di gara, che l'ha visto velocissimo, ma nello stesso tempo attento a risparmiare la macchina ed evitare le insidie del traffico. Il finlandese, la cui ultima vittoria risaliva alla 24 Ore di Le Mans del '95 (sempre su McLaren), è stato una spanna al di sopra di tutti. Quanto a James Weaver, terzo pilota della vettura vincente e abituato

compagno di Bellm, ha guidato pochissimo. E c'è rimasto male. La McLaren n.2 ha marciato come un orologio, senza il minimo problema tecnico. D'altra parte, con il livello di competitività della serie Bpr, il più piccolo inconveniente si paga caro. Lo sanno bene gli uomini del team Ennea-Igol-Ferrari, che tornano dalla trasferta asiatica con il secondo posto conquistato da Olofsson-Della Noce, ma anche con l'amaro in bocca. Per l'ennesimo tiro della malasorte (la ruota persa da Gounon) è sfumato, infatti, un possibile successo. Dopo il cedimento meccanico, la F40 del trio Gounon-Bernard-Belmondo non ha più avuto problemi, ma quei cinque giri di ritardo non sono più stati recuperati. Peccato, perché la n.28 era l'unica auto in grado di tenere il passo di Lehto.

ETERNI SCONFITTI. A recriminare è anche il secondo equipaggio Gulf, fermato dall'acceleratore





mentre David Brabham portava un veemente attacco all'auto gemella. La delusione sul volto di Lindsay Owen Jones esprimeva l'angoscia di un pilota che si vede sfuggire la vittoria, gara dopo gara. Il risultato da podio ha mitigato l'amarrezza della coppia Grouillard-Wallace. Ma anche per la McLaren Harrods bisogna parlare di sconfitta, visto che il

testacoda del francese nei primi giri l'ha tagliata fuori dalla lotta per il successo, che era invece assolutamente necessario per ridare agli sponsor fiducia nel programma. Ci sono poi le "incompiute": Lotus, Lister e Dodge. L'Esprit è stata ancora velocissima, ma è destino che non riesca mai a concretizzare risultati all'altezza delle prestazioni. Stesso discorso per la Lister Storm, che per metà gara ha lottato per il podio, ma ha pagato la mancanza d'affidabilità. Quanto alla Viper, beh, tutti hanno fatto il possibile per coronare una rimonta spettacolare e se non fosse stato per... le ruote, la coupé americana avrebbe finito nei top-5. Cosa che invece è riuscita a Fabien Giroix e al suo team, che non ha i mezzi economici e tecnici per competere con le altre squadre McLaren. Il quinto posto finale potrebbe essere la boccata d'ossigeno per salvare una situazione finanziaria critica. Alla fine di questo discorso resta però il dubbio che nelle gare di durata la fortuna abbia un ruolo marginale. Chissà come, gli inconvenienti capitano sempre agli stessi equipaggi... E a proposito di un trio che invariabilmente porta a casa il risultato, va citato quello composto da Eichmann, Ruch e Kelleners, che con la Porsche Rook hanno vinto ancora la Gt2. Grandi delusi i piloti e le auto locali, la più competitiva delle quali, la Toyota Sard, è uscita presto di scena per un problema alla trasmissione. Anche il pubblico, quest'anno, ha risposto meno: colpa anche dell'assenza delle Nissan Skyline ufficiali. I dati degli organizzatori parlano di 53 mila paganti, ma l'impressione è che molti di loro abbiano preferito le attrazioni dell'adiacente parco divertimenti a una gara noiosa. ■



Ecco come è finita la gara in testa di Gounon: la ruota posteriore sinistra è volata via quando il francese aveva 10 secondi di vantaggio su Lehto. Con la McLaren del team Gtc, in alto a sinistra, il finlandese ha così conquistato il successo che a fine gara ha festeggiato, sopra, applauditissimo sul podio insieme ai compagni di squadra Bellm e Weaver

A
T
T
E
N
Z
I
O
N
E



SENZA
NON SI
CORRE



MODELLI BREVETTATI

MOD. C
oro 18 kt. smalti e acciaio
£. 360.000 iva inc.

MOD. A
oro 18 kt. smalti
£. 850.000 iva inc.

MOD. B
oro 18 kt. smalti e acciaio
£. 480.000 iva inc.

Spedire a: **GILARDI Gioielli s.n.c. - Via Mazzini, 15 - 15048 Valenza**

Cognome/Nome n. C.A.P. Località
 Indirizzo Mod. A B C UOMO DONNA
 Modalità di pagamento: CONTRASSEGNO ALLEGO ASSEGNO
 CARTA DI CREDITO: CARTA SI VISA MASTER CARD DINERS
 N. Carta Scadenza Firma
 Importo
 L'addebito sulla carta di credito viene fatto dopo la spedizione. La consegna avverrà entro i 30 giorni dal ricevuto pagamento. Per informazioni e ordini telefonici: 0131-94.87.75

● **PORSCHE-PIRELLI.** Sarà gomma Pirelli la Porsche 911 Gt1 ufficiale che prenderà parte alla prossima prova del Gt Bpr, l'8 settembre a Brands Hatch. Si tratta della seconda uscita per la nuova auto di Stoccarda, dopo il successo nella categoria Gt alla 24 Ore di Le Mans. La scelta delle gomme italiane (invece delle Michelin usate a Le Mans) vuole essere un riconoscimento alla Pirelli, che fornì alla Porsche le coperture durante i collaudi della Gt1. A guidare la gran turismo tedesca saranno Hans Stuck e Thierry Boutsen. La 911 Gt1 sarà in pista anche a Spa, il 22 settembre, ma la scelta dei pneumatici per la corsa belga non è stata ancora definita.

● **BUDGET.** Gravi problemi economici per due team McLaren, l'Harrods Racing e il Franck Muller Watch. La vettura della squadra britannica (guidata da Grouillard-Wallace) dovrebbe aver chiuso la stagione in Giappone. Nonostante il successo di Silverstone, il proprietario Moody Fayed non ha trovato gli sponsor per completare il budget. La dimostrazione delle difficoltà del team la si è avuta a Suzuka, quando il preparatore David Price ha dovuto sostituire il motore esploso nelle libere. Dopo aver cercato invano di rintracciare Fayed per ottenere l'assenso all'acquisto di un nuovo propulsore, Price ne ha noleggiato uno dal servizio assistenza McLaren. Quanto all'equipe elvetica, che si appoggia alla squadra di Fabien Giroix, è sull'orlo del fallimento. Il patron Franck Muller è amareggiato e deluso perché, dopo aver comprato una McLaren '96, non si aspettava che la Casa britannica avrebbe commercializzato una serie di evoluzioni (per un costo di centinaia di migliaia sterline) senza le quali è impossibile essere competitivi.

● **VIPER.** Ancora incerto il futuro del programma Bpr della Chrysler Europa. Il team manager dell'Equipe Oreca, Hugues De Chaunac, attende di conoscere le decisioni della Casa. «*Ho fiducia che nel 1997 prenderemo parte all'intera serie, ma credo che si opterà per fare un passo indietro e schierare la Viper nella classe Gt2. Con l'attuale regolamento, infatti, la nostra auto non può sperare di competere per il successo in Gt1*». Nell'ultima parte della stagione il team transalpino prenderà parte solo alle prove europee di Brands Hatch, Spa e Nogaro, saltando Zuhai.

● **LAMBORGHINI.** Debutto internazionale per la Diablo del team Ken Wolf-Joc Corsa. La vettura altro non è che il prototipo Jota sviluppato un paio d'anni fa dalla Casa di Sant'Agata, riveduto e corretto in base al regolamento del campionato giapponese Gt (modifiche alle sospensioni, freni in carbonio, aspirazione strozzata). La Diablo Jota pesa 1100 kg e ha 530 cv. A pilotarla è stato invitato Luigi Moccia, pilota del Civt e collaudatore della Lamborghini Automobili, che a suo tempo lavorò allo sviluppo del prototipo.



LA CRONACA | SI ROMPE IL CAVO DELL'ACCELERATORE

Noie tecniche fermano la rimonta di Brabham

SUZUKA - A chiudere la griglia c'è la Chrysler Viper, senza tempo per un incidente occorso a Gache all'inizio delle qualifiche. Al via va al comando Lehto, inseguito da Lammers, Gounon, Raphanel, Olofsson, Giroix, Nielsen, Michel Ferté, Lees, Grouillard, Kaufmann e Angelelli, ottimo in qualifica ma partito malissimo. Nei primi giri Gounon scavalca la Lotus, poi si accoda a Lehto e lo supera. La prima collisione coinvolge Grouillard, che fa un testacoda, e Angelelli, che va fuori per evitarlo. Il primo ritiro è quello della Lotus, che rompe un radiatore uscendo su una chiazza d'olio. Rimonta la Viper di Gache, che

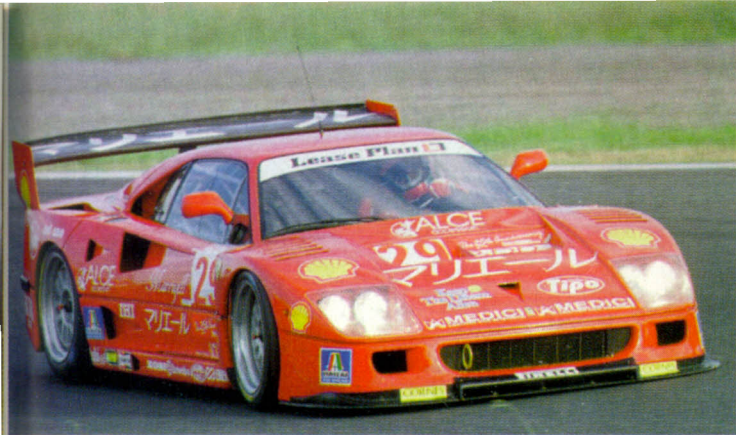
dopo mezz'ora è 16esimo. Gounon ha 10 secondi di vantaggio su Lehto, mentre a 13 secondi dal finnico lottano per il terzo posto Olofsson, Raphanel e Lees. Per la sesta piazza duellano Nielsen e Giroix. In Gt2 è al comando la Porsche Konrad di Wolk, davanti alla Marcos di Euser. Al 20. giro Gounon perde la ruota posteriore sinistra, si gira, riguadagna il box su tre ruote e perde otto minuti per far sostituire il mozzo. Quando la Ferrari n.28 riparte, con Bernard alla guida, è 38esima a 5 giri. Completato il primo turno di pit-stop, al comando è Bellm (che ha preso il posto di Lehto), con un minuto di vantaggio su David Brabham e quasi due su

terzetto Della Noce-Bouchut-Deletraz. La Ferrari dell'Euroteam, che Angelelli aveva portato al 7. posto, perde altro terreno per una collisione fra Ota (che aveva appena rilevato il bolognese) e la Diablo di Takao Wada. Bouchut, al debutto sulla Lister, è scatenato: al 37. giro supera Della Noce portandosi al terzo posto. In ottava e nona piazza sono risalite la McLaren Harrods di Grouillard e la Dodge Viper, mentre sorprende la Honda Nsx del team Kunimitsu, che è settima e prima delle Gt2. Brabham rosicchia quattro secondi al giro su Bellm, ma quando ha ridotto lo svantaggio a 10 secondi, rompe il cavo dell'acceleratore. Poco

È nata la Lotus Racing

SUZUKA - È nata la Lotus Racing Ltd. Ne è presidente Toine Hezemans, noto pilota di vetture Turismo e Sport negli anni '60/'70 con l'Alfa Romeo e padre di Mike, che divide la Lotus Esprit con Lammers e Portman. Soci di Hezemans nell'impresa sono George Howard-Chappell e Ian Foley, ex-ingegneri Lotus in F.1. La Lotus Racing non appartiene alla Lotus Cars, che è dell'italiano Romano Artioli. «*I nostri rapporti sono però di massima cooperazione - ha chiarito Hezemans - e la Lotus Cars continuerà a supportarci per le omologazioni*». Dal punto di vista finanziario il programma sportivo grava interamente su Hezemans, che ha già investito 700 mila sterline (oltre un miliardo e mezzo) e ne investirà 2 milioni (oltre quattro miliardi) nel '97. A Ketteringham Hall (sto-

rica sede di Colin Chapman, che la Lotus Racing ha preso in leasing dalla Lotus Cars) si sta già lavorando alla vettura per il '97. «*È un'auto tutta nuova - svela Hezemans - con telaio derivato da quello in alluminio dell'Elise. Il motore è lo stesso V8 Turbo che usiamo ora, ma con doppio turbo per un'erogazione più morbida. Prevediamo di costruirne sei esemplari, due per il team ufficiale e quattro per venderli al prezzo di 400 mila sterline, il 30 per cento in meno rispetto ai prodotti della concorrenza*». La Lotus Cars ne produrrà una piccola serie stradale. Un modello in argilla in scala 1:1 della nuova Lotus ha già superato i test in galleria del vento. I primi giri in pista saranno in ottobre, mentre a dicembre è stata fissata la prima simulazione di 24 ore. ■



A Suzuka ha debutto la Lamborghini. Sopra, Angelelli con la F40. A sinistra il via, con Lehto in testa. In basso a destra la deludente Toyota Mc8



dopo rientra anche la Viper di Hélarly (era 6.) senza la ruota posteriore destra. Al 64. giro la F40 di Michel Ferté (7. in classifica) prende fuoco in seguito alla rottura della turbina. Poco prima di metà gara la McLaren West di Nielsen (era 4.), rischia di restare senza benzina, ma riesce a tornare al box.

DOPO 500 KM. Sono trascorse tre ore e dieci, Lehto ha 37 secondi di vantaggio sulla F40 di Olofsson e due giri sulle McLaren Harrods (Grouillard) e West (Bscher). Quinta e prima in Gt2 è la Porsche Konrad di Wollek. La Lister, invece, abbandona con il cambio rotto e poco dopo cede anche il motore della Honda Kunimitsu. La Viper risale al sesto posto, la McLaren di Owen Jones e Raphanel al settimo, la F40 n.28, con Gounon al volante, al decimo. Allo scoccare della quarta ora Lehto cede il volante a Bellm con un giro sulla F40 di Della Noce, due sulla McLaren di Wallace e tre su quella di Nielsen. A quattro giri c'è la McLaren di Giroix, mentre al sesto posto è la Ferrari di Bernard. In Gt2 è passata a condurre la Porsche Rook di Kelleners; la inseguono a un giro la Porsche Konrad (guidata dal patron) e la Marcos. C'è panico nella pit lane, quando prende fuoco la Porsche di Okamoto, ma l'incendio è prontamente domato. Altro fumo poco più tardi: è quello del motore della Porsche Lanzante di Dalmas,

che rende l'anima. Dopo 5 ore inizia a calare la notte. A fari accesi la Ferrari di Olofsson cerca una disperata rimonta, ma Bellm controlla la gara. Quando la McLaren n.2 riparte dopo l'ennesimo pit stop, con Lehto al volante, lo scarto è ridotto a un giro sulla F40 e sulla McLaren Harrods di Grouillard. Ma poco dopo sono gli inseguitori a dover rifornire, e il gap torna a dilatarsi. La Porsche Larbre di Goueslard subisce un doppio stop-and-go per eccesso di velocità nella pit lane. È ormai notte fonda quando la Callaway di Chiesa semina la ruota posteriore sinistra e il fondo piatto sul rettilineo dei box. Per la rottura del team svizzero, che occupava un onesto 15. posto, è il ritiro. Negli ultimi 12 giri le vetture di testa fanno uno "splash and dash" (rabocco volante), ma le posizioni sono cristallizzate. La sfortuna, però, fa ancora in tempo a colpire la Viper (con Beretta al volante), che dechappa la gomma anteriore destra e va fuori pista; il monegasco torna al box con la vettura molto danneggiata. Lehto vince con un giro su Della Noce, due su Wallace, tre su Nielsen, quattro su Giroix, Raphanel e Gounon. All'8. posto è la Porsche Rook di Eichmann che vince la classe Gt2 resistendo all'ultimo assalto della gemella del team Konrad guidata da Wollek. Da sottolineare il 19. posto della Porsche di Quargentan e l'arrivo al traguardo della Diablo di Moccia. ■



1000 KM DI SUZUKA

Suzuka (J), 25 agosto 1996

COSÌ (IN 45) AL VIA E (IN 30) AL TRAGUARDO

7. prova del campionato Gt Endurance Bpr

R. Bellm-J. Weaver-J.J. Lehto (McLaren F1 Gtr-G1) 2'02'502	L.Owen Jones-Raphanel-D. Brabham (McLaren F1 Gtr-G1) 2'02'957	1. Bellm-Weaver-Lehto 171 giri in 6.18'48"637 media 158,82 kmh
J. Lammers-M. Hezemans-A. Portman (Lotus Esprit V8-G1) 2'02'976	E. Bernard-J.M. Gounon-P. Belmondo (Ferrari F40-G1) 2'03'351	2. Olofsson-Della Noce a 1 giro
A. Olofsson-L. Della Noce (Ferrari F40-G1) 2'03'731	M. Angelelli-T. Ota (Ferrari F40-G1) 2'04'356	3. Grouillard-Wallace a 2 giri
T. Bscher-J. Nielsen (McLaren F1 Gtr-G1) 2'04'451	M. Ferté-O. Thévenin (Ferrari F40-G1) 2'04'723	4. Bscher-Nielsen a 2 giri
F. Giroix-J.D. Deletraz-R. Prutirat (McLaren-F1 Gtr-G1) 2'05'033	C. Bouchut-G. Lees-T. Needell (Lister Jaguar Storm Gts-G1) 2'05'261	5. Giroix-Deletraz-Prutirat a 4 giri
M. Martini-A. Ferté-Nagasaka (Toyota Mc8R-Lm G1) 2'06'014	A. Wallace-O. Grouillard (McLaren F1 Gtr-G1) 2'08'212	6. Owen Jones-D. Brabham-Raphanel a 4 giri
T. Boutsen-W. Kaufmann (Porsche 911 Gt2-G1) 2'08'742	J.-L. Maury Larbrière-E. Clerico-J.P. Libert (McLaren F1 Gtr-G1) 2'09'575	7. Bernard-Gounon-Belmondo a 4 giri
C. Euser-H. Wada-N. Furuya (Marcos Lm600-Gt2) 2'09'882	K. Mogi-E. Tajima-Y. Yamada (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'10'467	8. Eichmann-Ruch-R. Kelleners a 7 giri
K. Takahashi-K. Tsuchiya-R. Michigami (Honda Nsx-Lm Gt2) 2'10'871	B. Eichmann-G. Ruch-R. Kelleners (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'11'047	9. Ortelli-Wollek-Konrad a 7 giri
T. Kurosawa-K. Sato-T. Takagi (Honda Nsx-Lm Gt2) 2'11'095	F. Konrad-S. Ortelli-B. Wollek (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'11'265	10. Euser-Wada-Furuya a 9 giri
F. Konrad-T. Inoue-R. Neam (Porsche 911 Gt2-G1) 2'11'387	P. Goueslard-A. Ahrlé-J.L. Chereau (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'11'690	11. Beretta-Gache-Hélarly a 9 giri
L. Moccia-H. Fukuyama-T. Wada (Lamborghini-Diablo Jola-N. G1) 2'12'314	P. Burdell-S. Langton-Y. Dalmas (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'12'476	12. Bryner-Calderari-Richter a 9 giri
L. Bryner-E. Calderari-U. Richter (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'13'511	T. Yoshikawa-G. Martinolle-J.C. Lagniez (Porsche 9121 Gt2-Gt2) 2'14'841	13. Yoshikawa-Martinolle-Lagniez a 15 giri
E. Graham-M. Faraut (Venturi 600 Lm-G1) 2'14'916	A. Chiesa-K. Huber-H. Hauser (Callaway Corvette-Gt2) 2'15'207	14. Ratal-Ligonnet-Kimoto a 16 giri
Y. Hinoh-Y. Okamoto (Porsche 911 Gt2-G1) 2'15'815	S. Kasuya-K. Kawogoe-K. Wong (Porsche 911 Gt2-Lm Gt2) 2'16'353	15. Iketani-Kobayashi-Ishihara a 17 giri
M. Ligonnet-S. Ratal-M. Kimoto (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'16'902	M. Quiniou-R. Flammang (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'17'927	16. Sodeyama-Misaki-Takahashi a 17 giri
T. Toda-A. Tomita-E. Yamada (Porsche 911 Gt2-Lm Gt2) 2'18'089	Y. Hane-Y. Matsunami-K. Shiomi (Porsche 993 Rsr-Ng2) 2'19'131	17. Okamoto-Mokita a 17 giri
P. Villeneuve-C. Pelleux-G. Ried (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'19'545	K. Iketani-M. Ishihara-K. Kobayashi (Porsche Carrera Rsr-N Gt) 2'20'055	18. Vuillaume-Pellieux-Ried a 17 giri
T. Suzuki-G. Quargentan-M. Jurasz (Porsche 911 Gt2-Gt2) 2'20'351	A. Nakaya-T. Hara (Mitsubishi Gti-Jaf N1/2) 2'20'667	19. T. Suzuki-Jurasz-Quargentan a 18 giri
T. Hioki-K. Okamoto-K. Makita (Porsche 993-N Gt2) 2'21'560	S. Sodeyama-K. Misaki-K. Takahashi (Porsche 993 Rsr-N Gt2) 2'21'598	20. Ishikawa-Tanaka-Hagiwara a 18 giri
Y. Ishibashi-K. Hoshino-H. Noji (Porsche Carrera Rsr-N Gt2) 2'21'949	A. Ishikawa-T. Tanaka-H. Hagiwara (Porsche 964 Rsr-N Gt2) 2'22'383	21. Kawogoe-Kasuya-Wong a 19 giri
T. Nogami-T. Koshimizu-T. Hosono (Mazda Rx7-N Gt2) 2'26'951	S. Soeki-M. Furuya-H. Oshiro (Honda Nsx-N Gt2) 2'30'149	22. Ahrlé-Chereau-Goueslard a 19 giri
P. Gache-O. Beretta-E. Hélarly (Chrysler Viper Gts-G1)s.1.		23. Hane-Matsunami-Shiomi a 20 giri
		24. Angelelli-Ota a 20 giri
		25. Toda-Tomita-Yamada a 20 giri
		26. Graham-Faraut a 21 giri
		27. Ishibashi-Hoshino-Noji a 21 giri
		28. Wada-Fukuyama-Moccia a 27 giri
		29. Nogami-Koshimizu-Hosono a 31 giri
		30. Oshiro-Furuya-Saeki a 34 giri

N.B.: In neretto i piloti che hanno ottenuto il tempo di qualificazione

Gpv: Gounon, 2'03'684, media 170,68 kmh.

Campionato: 1. Gulf Racing (Bellm-Weaver) 156; 2. Rook Racing (Eichmann-Ruch) 116; 3. West Competition (Bscher) 112; 4. Ennea-Igol (Gounon-Bernard-Belmondo) 100; 5. Ennea-Igol (Olofsson-Della Noce) 93; 6. Gulf Racing (Owen Jones-Raphanel).



CAMPIONATO
IMSA
MOSPORT

Paul jr. in volata

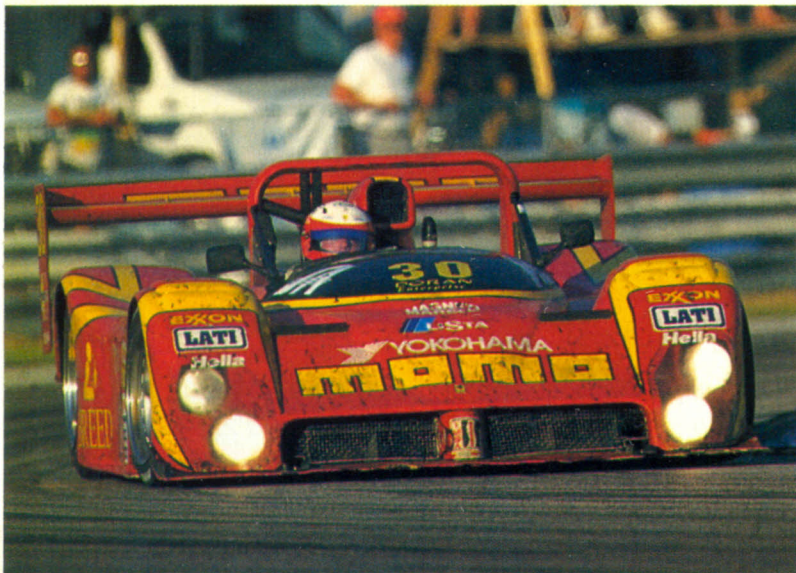
Nonostante le abbia tentate proprio tutte, Max Papis non è riuscito a contenere la furia del vincitore, che lo ha passato all'ultima curva. Adesso l'italiano è a un punto da Taylor, solo quarto ma ancora leader

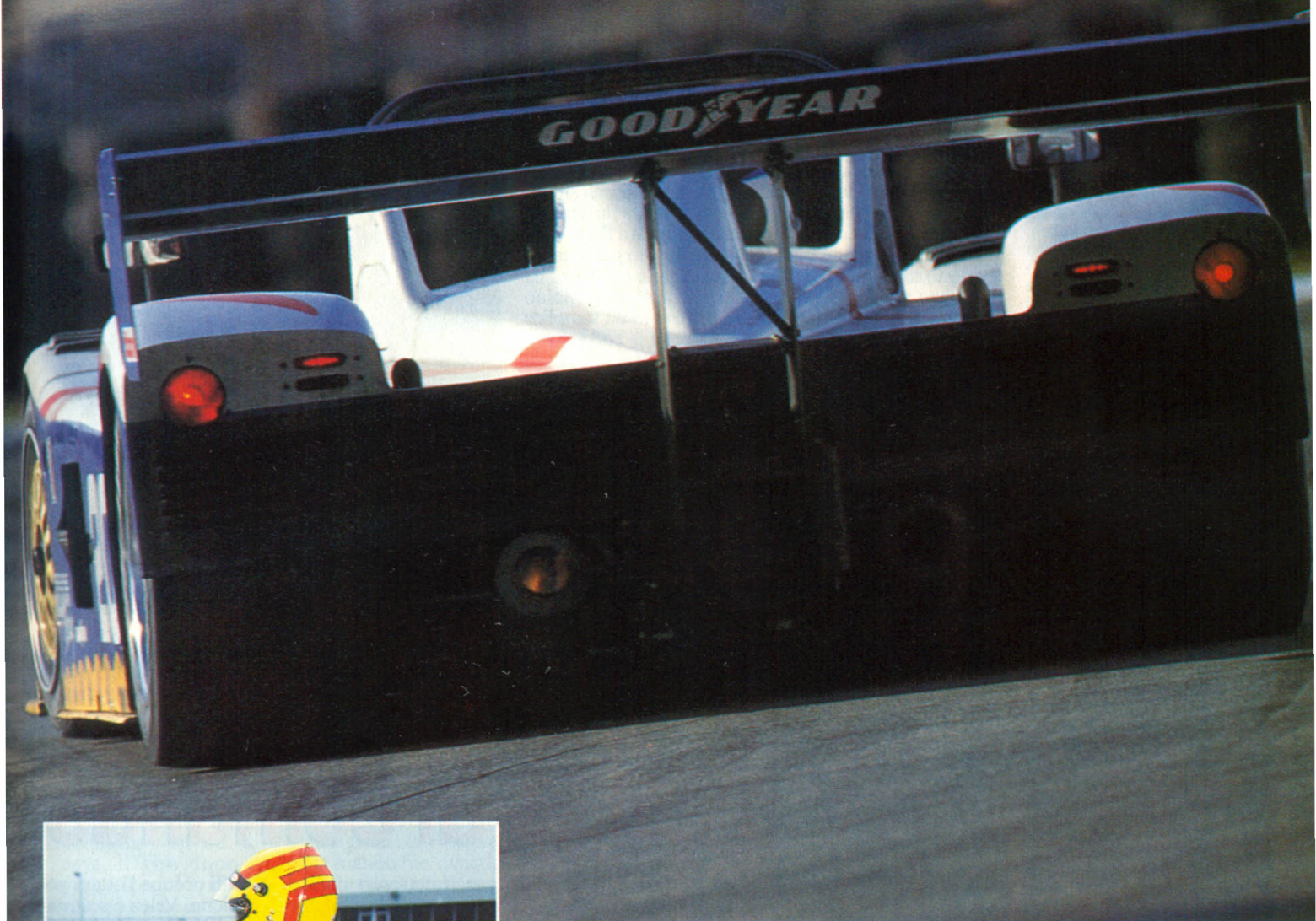
■ CESARE MARIA MANNUCCI

Così Papis, sotto a sinistra, ha visto all'ultimo giro la Riley&Scott-Ford di John Paul jr., a destra. L'americano non vinceva una gara Imsa dal lontano 1982. Lo spagnolo Fermin Velez, sotto, è stato anche in testa al rientro con la Ferrari del team Scandia, al debutto con le gomme Goodyear

foto:grafieORSI

MOSPORT PARK – Un'altra gara da infarto, senza un attimo di tregua, che si è decisa all'ultima curva dell'ultimo giro. John Paul jr. ha avuto la meglio su Max Papis per soli 0"189 di secondo! Dopo la corsa canadese le classifiche di campionato Imsa sono più aperte che mai. In quella riservata ai piloti Taylor ora ha 221 punti contro i 220 di Papis. Nella classifica dei costruttori la Ferrari dispone di 189 punti, l'Oldsmobile di 187. Difficilmente si potrebbe immaginare una situazione più incerta. Il team Dyson torna al successo e la cosa non accadeva dallo scorso anno. Assente James Weaver, la vittoria è andata a Butch Leitzinger e John Paul jr. Soprattutto quest'ultimo è stato autore di una prova eccellente. Era dal 1982 che non saliva sul gradino più alto del podio di una gara Imsa. L'ultima vittoria importante l'aveva ottenuta in IndyCar nell'83, alla 500 Miglia di Michigan. John Paul jr. ha ereditato da Latzinger la vettura in seconda posizione, poi per oltre quaranta giri ha duellato senza tregua con un Papis che cercava di infilarlo da tutte le parti. Rischiando, ha giocato la carta di effettuare un rifornimento in meno rispetto al pilota della Ferrari e questo lo ha indubbiamente aiutato. Da ricordare che a Sears Point, Paul jr. era rimasto senza benzina a pochi chilometri dal traguardo. Questa volta il rischio lo ha premiato, considerando che nell'ultimo infuocato giro, il pilota americano ha dovuto attivare la pompa elettrica. Incredibile il suo sorpasso ai danni di Papis all'ulti-





La sicurezza? E' un'opinione...

MOSPORT PARK - Non è certo con una organizzazione come quella vista sul tracciato canadese che l'Imsa può migliorare la propria credibilità. A cominciare dal tracciato, pericolosissimo e troppo stretto. Per complicare ulteriormente le cose, i commissari di gara hanno deciso di rallentare una curva con una chichane posticcia realizzata con una striscia di plastica posta in mezzo alla strada, alcuni barili e dei coni di gomma. Il risultato è stato che quasi ad ogni giro c'era una vettura che abbatteva un cono o un barile. In un paio di occasioni qualche concorrente ha stracciato pari pari il nastro di plastica. Il risultato? Sei interruzioni con la bandiera gialla, per un totale di 1 ora e 22 minuti di neutralizzazione. A Rouen, negli anni settanta, in una gara di F.2, avevamo visto una chichane realizzata in polistirolo. Una situazione di emergenza, determinatasi dopo il mortale incidente del pilota inglese Gerry Birrell. Ma la striscia di plastica, stile nastro del traguardo, va oltre ogni immaginazione. E poi necessario dare una ripulita in fatto di piloti, alcuni per nulla professionali. Osterholt, ad esempio, ha rotto il motore, ma ha percorso un intero giro di pista imbrattando tutto l'asfalto, senza che nessuno lo invitasse a parcheggiare la vettura sul prato o lo fermasse con la bandiera nera. Evidentemente l'Imsa non ha imparato la lezione dello scorso anno, quando l'incidente di Barbazza e Dale venne causato da due piloti ammessi al via sebbene non avessero ottenuto i sufficienti tempi di qualificazione...

● **PERICOLO.** Il circuito di Mosport è da sempre il più obsoleto e pericoloso tra quelli che appaiono nel campionato Imsa. Per il prossimo anno gli organizzatori hanno promesso di spendere quasi sei milioni di dollari (circa 9 miliardi di lire) per rinnovare il tracciato, pena essere banditi dal campionato.

● **OSELLA.** Ridotto al minimo il numero di vetture Wsc presenti. Assente la seconda vettura del team Dyson, per gli impegni di Weaver nella serie Gt Bpr e la Riley&Scott di Nelson, perché impegnato in una produzione cinematografica. Dopo solo due gare sembra invece già finito il programma dell'Osella Usa. A Mosport era presente Fabio Mancini, la Pirelli aveva portato le gomme, ma la vettura semplicemente non si è vista.

● **HERMANN.** Il pilota brasiliano, già vincitore delle 24 Ore di Spa e del Nürburgring, ha debuttato sulla Ferrari del team Scandia. Era dai tempi di Carlos Pace che un brasiliano non correva su una Ferrari. Antonio Hermann sarà di nuovo al volante per l'ultima gara a Daytona, mentre a Dallas correrà Salazar.

● **PAPIS.** Brillante pole position ottenuta da Max Papis in 1'11"769. Il pilota italiano demolisce la pole dello scorso anno di James Weaver in 1'15"163, a dimostrazione degli enormi progressi fatti registrare durante l'ultimo anno dalle vetture Wsc. La prestazione di Papis è stata indubbiamente agevolata dalle gomme quasi da qualifica realizzate dalla Yokohama, unica a produrre mescole così tenere.

● **FUTURO IMSA.** Si presenta a tinte fosche il futuro della serie americana. Va avanti la trattativa con la Scca (che organizza F.Atlantic, Trans-Am, Turismo e Gt) per unificare i campionati nel '97, soprattutto in funzione di attirare le vetture Gt dall'Europa. È in situazione di stallo invece la classe Wsc. Nessun costruttore si profila all'orizzonte, la Riley&Scott ha ricevuto tre ordini per il '97, ma il futuro della Casa americana è in funzione del suo impegno nella Irl. I team Momo e Scandia potrebbero impiegare le ormai "vecchie" Ferrari 333 Sp solo nelle gare di lunga distanza, come Daytona, Sebring e Watkins Glen.

ma curva. È entrato a ruote bloccate, riuscendo chissà dove a trovare lo spazio per passare, sebbene Papis gli avesse chiuso tutte le traiettorie ottimali. È anche la prima vittoria stagionale del motore Ford ad aste e bilancieri, un propulsore ormai forse obsoleto per l'attuale livello di competitività dell'Imsa. Papis ha comunque da recriminare, sebbene la negativa giornata in cui è incappato Taylor gli ha consentito di ridurre il distacco in classifica. Come a Sears Point, Papis ha perso una gara per pochi millesimi. In California era stato beffato da Taylor, questa volta è stato John Paul jr. Il pilota italiano ha sofferto molto per il rendimento poco costante delle gomme Yokohama, che assicuravano meno aderenza rispetto alle Goodyear. Ha poi pagato il fatto di dividere ancora una volta la vettura con dei compagni sensibilmente più lenti. In precedenza Moretti, questa volta Theys. Per cercare di favorire Papis, il team Momo aveva stabilito una strategia piuttosto singolare. Il via è stato preso da Theys e Moretti e solo dopo un'ora e mezza di gara Papis è salito sulla vettura in quel momento meglio piazzata, in questo caso quella di Theys. Il risultato è che Papis ha guidato meno del solito. Il giorno che al team Momo capiranno che per favorire Papis c'è solo un semplice sistema, farlo guidare da solo per tutta la corsa, forse sarà troppo tardi. Taylor da parte sua ha corso con la solita intelligenza. Ha pagato due «stop and go» affibbiatigli con eccessivo fiscalismo dai commissari. Con il motore Aurora povero di cavalli ha fatto quello che ha potuto. Il quarto posto finale è stato il massimo risultato possibile, in attesa della più favorevole pista di Dallas. C'è stato poi il ritorno alle gare di Fermin Velez. Il "Torero" ha dato spettacolo, rimanendo a lungo al comando. La presenza della Ferrari del team Scandia - al debutto con le gomme Goodyear - anche nelle gare di Dallas e Daytona potrebbe aiutare ulteriormente la Casa del Cavallino nella lotta interminabile contro l'Oldsmobile.



fotografieORSI

CRONACA RALLENTATO DA UNO «STOP AND GO»

Il rientrante Fermin Velez resta a lungo al comando

MOSPORT PARK - Temperatura elevata al via. Latzinger va subito al comando davanti a Theys, Moretti, Taylor, Velez e Bentley. Latzinger guadagna immediatamente una manciata di secondi, mentre Moretti retrocede in sesta posizione. Al 4. giro la gara viene interrotta con la pace-car perché la pista è inondata d'olio a causa del motore di Osterholt che esplose. Si riparte al 16. giro, e Velez è subito scatenato. In una sola tornata ha la meglio su Taylor e Theys e si porta in seconda posizione. Al giro successivo lo spagnolo va in testa, avendo la meglio anche su Latzinger. Al 18. giro nuova interruzione

per riposizionare un cono di plastica della chicane. Latzinger è il primo a riformare. Si riparte al 22. giro con Velez al comando davanti a Theys, Taylor, Bentley, Latzinger e Moretti. In Gt1 è lotta serrata tra l'Aurora Oldsmobile e la Viper. Al 27. giro nuova interruzione, sempre

per rimettere i coni di plastica della chicane. Al 28. giro Velez e Theys riformiscono per la prima volta. Si ferma Bentley, per problemi di motore. Nuova interruzione con la pace-car. Al 34. giro la gara riparte con Latzinger al comando davanti a Theys, Velez, Taylor e Moretti.

Caffi occupa l'ottava posizione. Velez è scatenato. Ripassa Theys e si lancia nuovamente all'inseguimento della Riley Scott. Al 38. giro, Velez corona il suo inseguimento, tornando nuovamente in testa. Seguono Latzinger, Theys, Taylor e Moretti. Velez resta al comando sino al





52. giro, poi ne approfitta per fare rifornimento in concomitanza con l'entrata in pista dell'ennesima pace-car, sempre per ripiazzare i coni di plastica della chichane. Tutti effettuano il secondo rifornimento. Papis sale sulla vettura di Theys. Il giro dopo il belga dà il cambio a Moretti, ma su questa vettura non prenderà punti. Velez viene penalizzato con uno «stop and go» per velocità eccessiva nella pit lane. Per lo stesso motivo anche Taylor viene penalizzato (per due volte consecutive). La gara riparte al 59. giro con John Paul davanti a Papis, Theys, Velez e Taylor. Papis si lancia all'inseguimento di Paul Jr, che nelle numerose fasi di doppiaggio appare più incisivo, anche perché le sue gomme hanno un rendimento più efficace. Velez ritorna al terzo posto. All'80. giro nuova interruzione con la pace-car, sempre per i birilli della chichane. Papis

rifornisce.nello stesso giro, Daccò si tocca con Morgan. Sotto il regime di pace-car tutti fanno il terzo rifornimento. Papis effettua un quarto, rapido, rabbocco.Velez cede la vettura a Hermann.La gara riparte all'88.giro.con Herman al comando,ma avendo questi provato la Ferrari solo per pochi giri, deve cedere la leadership a Paul Jr e Papis. La gara entra nella sua fase finale.Il vantaggio di Paul Jr su Papis oscilla tra i 3" e i pochi decimi, secondo le fasi di doppiaggio. Inizia l'ultimo giro. Papis le prova tutte,ed ha la meglio a due chilometri dal traguardo,anche perché Paul jr deve inserire la pompa elettrica. Per la Ferrari sembra ormai fatta, ma all'uscita dell'ultima curva Paul Jr, con una staccata kamikaze, ha di nuovo la meglio su Papis, in crisi con le gomme. In volata i due sono separati da appena 0,189 secondi. Il tutto dopo tre ore di gara



MOSPORT 500

Mosport Park (Cdn), 25 agosto 1996
8. gara del campionato Imsa

COSÌ (IN 27) AL VIA E (IN 20) AL TRAGUARDO

Papis-Theys (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'11"769	Theys-Moretti (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'12"668
Letzinger-John Paul Jr. (Riley&Scott-Ford Wsc) 1'12"682"	Taylor (Riley&Scott-Oldsmobile Wsc) 1'13"369
Velez-Hermann (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'13"149	Bentley-Cochran (Riley&Scott-Oldsmobile Wsc) 1'16"052
Downing-Katz (Kudzu-Mazda Wsc) 1'19"806	Brassfield-Hoerr (Oldsmobile Aurora G1) 1'21"092
Hoerr-Cunningham (Oldsmobile Aurora G1) 1'21"100	Sifton-Varde (Dodge Viper G1) 1'21"451
Jamison-Jones (Magnum-Bulck Wsc) 1'21"473	Maxwell-Scott (Ford Mustang G1) 1'21"571
C.Morgan-R.Morgan (Oldsmobile Cutlans G1) 1'22"228	Caffi-Daccò-Montani (Chevron-Bmw Wsc) 1'23"862
Cohen-Auberlen-Halsmer (Bmw M3 G12) 1'26"778	Quiros-Said-Auberlen (Bmw M3 G12) 1'27"293
Quiros-Said-Halsmer (Bmw M3 G12) 1'27"302	Hessert-Haywood (Porsche 911 G12) 1'27"320
Osterholt (Oldsmobile Cutlass G1) 1'27"341	Pilgram-Pace (Porsche 911 G12) 1'27"779
L.Schumacher-Ostein (Porsche 911 G12) 1'29"692	Wagner-B.Martini (Porsche 911 G12) 1'29"777
Nathan-Ulrich (Porsche 968 G12) 1'30"005	Bretzel-Law (Porsche 911 G12) 1'32"938
Scavone-Pabst-Bartling (Porsche 968 G12) 1'34"504	Biody (Chevrolet Camaro G1) 1'35"970
De Fontes (Porsche 911 G12) 1'38"590	

1. Paul jr.-Leitzinger
111 giri in 3.00'53"171
media 145,674 kmh
2. Papis-Theys a 0"189
3. Theys-Moretti a 32"837
4. Taylor a 1'00"933
5. Velez-Hermann a 1 giro
6. Brassfield-Hoerr a 4 giri
7. Sifton-Varde a 5 giri
8. Downing-Katz a 5 giri
9. Hoerr-Cunningham a 5 giri
10. Quiros-Said-Auberlen a 8 giri
11. Quiros-Said-Halsmer a 9 giri
12. L.Schumacher-Ostein a 10 giri
13. Pilgram-Pace a 10 giri
14. Cohen-Auberlen-Halsmer a 11 giri
15. Nathan-Ulrich a 11 giri
16. Wagner-B.Martini a 11 giri
17. Hessert-Haywood a 11 giri
18. Bretzel-Lavv a 12 giri
19. Biody a 14 giri
20. Jamison-Jones a 19 giri

Giro più veloce:
Paul jr., 1'14"125, media

Il belga Theys, sopra, non si è rivelato all'altezza del compagno di squadra Papis. A destra, un esempio di tipica bellezza a stelle e strisce... Sotto a sinistra, Wayne Taylor. Il pilota della Riley&Scott-Oldsmobile, solo quarto in una giornata-no, è ancora al comando nella classifica piloti



EUROSALITE
GRAN FINALE

Una polt...

Dall'inizio della stagione Danti e Faustmann procedono appaiati in testa al campionato. Finora hanno infatti sempre vinto la propria categoria, rispettivamente la Cn e la C3. Restano ancora due gare da disputare, dovranno essere scartati due risultati e si profila un autentico spareggio

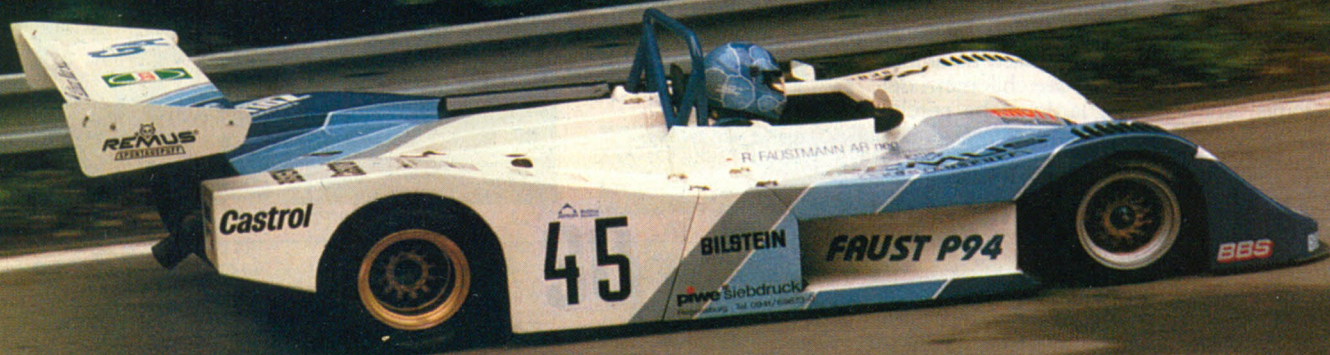
■ MARCO RAGAZZONI

Chi sarà il campione europeo '96 della Montagna? Forse è presto per chiederselo, obietterà qualcuno, visto che mancano ancora due gare alla conclusione della stagione. La domanda invece ha un suo senso, perché quest'anno si sta verificando per la prima volta una situazione del tutto insolita. La lotta per il titolo sembrerebbe già conclusa, però... non si sa ancora come andrà a finire e chi si aggiudicherà il campionato. Fabio Danti e Rüdiger Faustmann sono in testa alla classifica generale a pari punteggio, entrambi a quota 160, e a nessuno dei due serviranno - o dovrebbero servire - i risultati delle due gare ancora in calendario, quelle di Turckheim dell'8 settembre e di Al Fito del 22 settembre. Questo perché l'Europeo della Montagna è diviso in due fasi, ciascuna composta da 6 gare

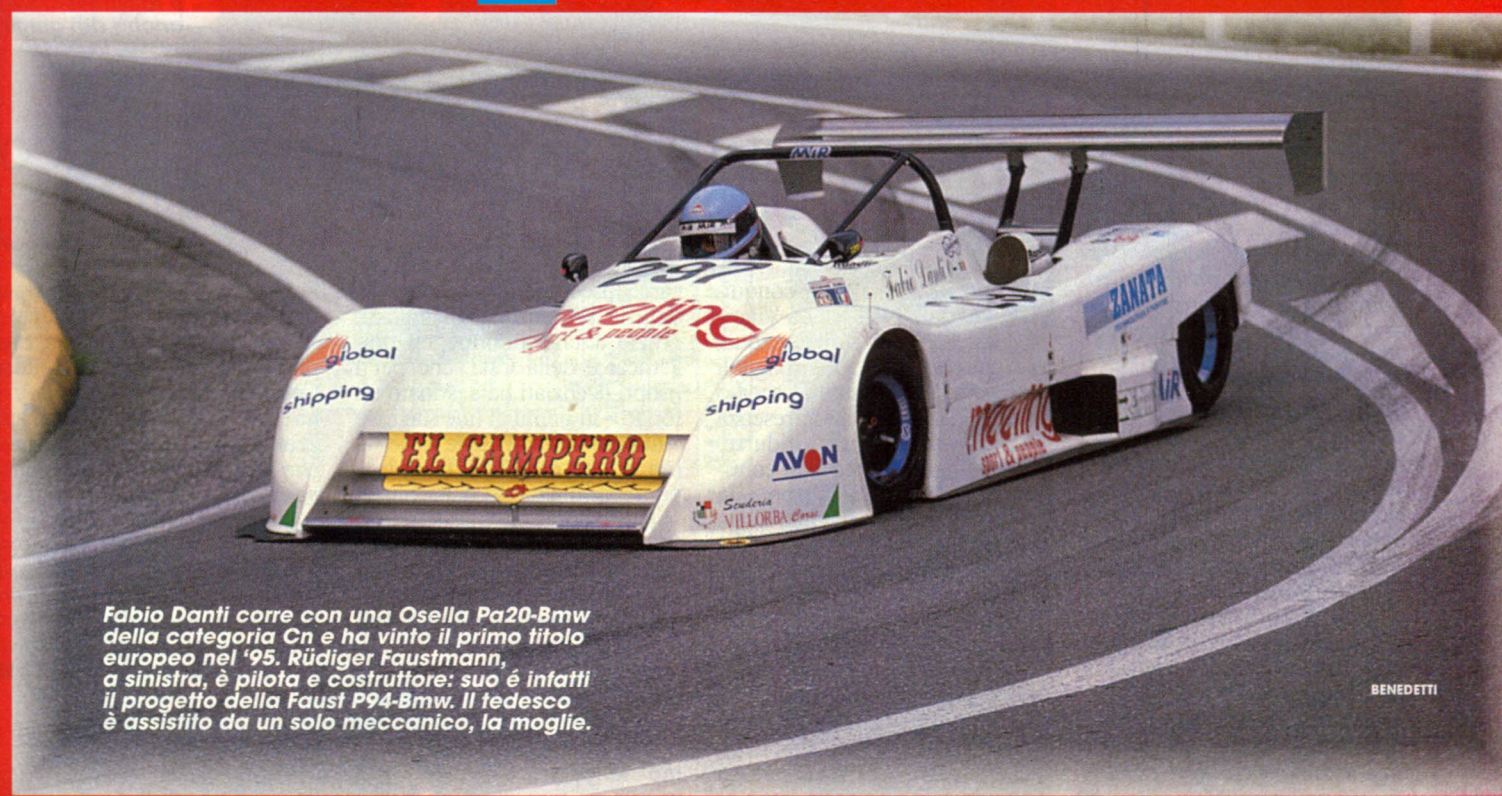
di cui possono conteggiarsi solo 4 risultati, mentre 2 sono da scartare. E tanto l'italiano, che corre con una sport-prototipo della categoria Cn (peso minimo 600 kg, motori Gr.N di cilindrata massima 3000 cc, da circa 370-380 cv), quanto il tedesco, che utilizza una più potente C3 (peso minimo 640 kg, motori Gr.A di cilindrata massima 2500 cc, da circa 420-430 cv), si sono sempre aggiudicati la vittoria nella propria categoria, conquistando dunque punteggio pieno. Per cui ora, anche in caso di vittoria nelle prossime gare, non possono fare altro che scartare due risultati, restando entrambi a quota 160 punti. E chi vincerà allora questa edizione del Campionato Europeo della montagna? La logica vorrebbe che fosse Danti, non perché è... italiano, ma perché ha ottenuto finora il maggior numero di vittorie assolute. Il pilota toscano ha battuto il tede-

sco a Jaizkibel (E), Falperra (P), Sternberk (Cz), Valcamonica (I), Bratislava (Sk) e Mont Dore (F); il rivale si è invece imposto a Rechberg (A), Trier (D) e St.Ursanne (Ch), prove che vengono considerate alla stregua delle sue «gare di casa», dove è sempre riuscito a dare il meglio. Ma per la Federazione svizzera, che coordina il campionato per conto della Fia, non vale la logica del calcolo delle vittorie assolute, che «taglierebbe subito la testa al toro». La discriminante si baserà invece sul conteggio di chi, fra Danti e Faustmann, avrà battuto il maggior numero di avversari nelle rispettive categorie di appartenenza. Tale discriminante - stabilita anni fa quando in una categoria si verificò un bassissimo numero di iscritti tale da rendere estremamente facili le vittorie - oggi è assai poco significativa e comunque favorirebbe ancora Danti, considerando

CAMP



LONG per due



Fabio Danti corre con una Osella Pa20-Bmw della categoria Cn e ha vinto il primo titolo europeo nel '95. Rüdiger Faustmann, a sinistra, è pilota e costruttore: suo è infatti il progetto della Faust P94-Bmw. Il tedesco è assistito da un solo meccanico, la moglie.

BENEDETTI

che in Cn finora sono quasi sempre stati più numerosi. Ma cosa accadrebbe se nei due prossimi appuntamenti il tedesco vincessesse anche solo la propria categoria, con un numero di iscritti però superiore alla Cn? Come si vede, allora, anche le due gare restanti potrebbero rivelarsi determinanti per i due contendenti, perché magari per uno di loro sarebbe più conveniente scartare alcuni dei risultati finora acquisiti. E se, in ultima ipotesi, si dovesse arrivare ancora a una situazione di ex-quo? Il regolamento dice che «sarà la Fia a designare il vincitore secondo le considerazioni che giudicherà convenevoli», senza fare però il minimo accenno al confronto basato sulle vittorie assolute. L'Europeo della Montagna si avvia dunque a una conclusione con un grosso punto interrogativo, anche se sono in molti a ritenere che su Fabio Danti campione non si discute. E prima fra tutti ad affermarlo c'è la nostra federazione, la Csaì, che ha già fatto capire di essere pronta a scendere in campo per difendere le ragioni del nostro pilota. L'incognita, comunque, resta. ■

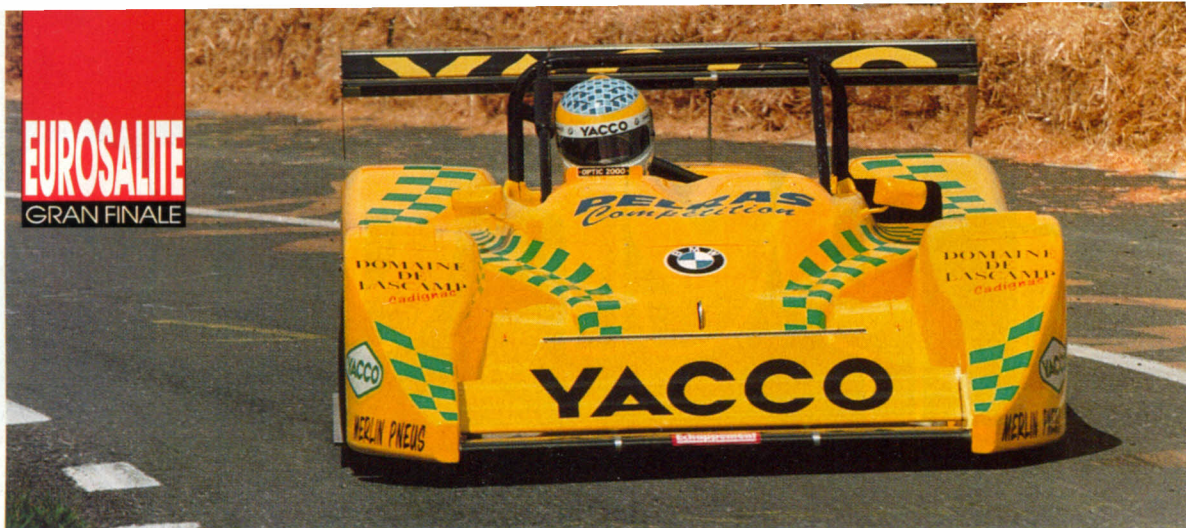
HA 6 VITTORIE ASSOLUTE CONTRO 3 DEL TEDESCO

Danti: «Sul campo merito io il titolo»

Preoccupato? Non più di tanto, perché sono convinto che qualsiasi discriminante si adatterà per assegnare il titolo mi darà ragione». Fabio Danti vive così le ultime fasi di questo campionato europeo della Montagna, che dovrebbe riconfermarlo campione. «E poi - prosegue il pilota toscano - nell'ultima gara a St. Ursanne anche Faustmann si è congratulato con me per il titolo, segno che riconosce quanto io lo meriti». Allora, dando per scontato il ti-

tolo '96, è stato più o meno bello di quello '95? «Per la verità prima di considerarmi campione voglio aspettare ancora le prossime gare. Andrò a Turckheim e Al Fito, non si sa mai. Comunque la stagione '95 mi ha dato più soddisfazioni, perché ero un novello nella serie europea e non ero davvero fra i favoriti; invece ho corso tutto il campionato in un crescendo bellissimo. Quest'anno, in compenso, mi sono tolto una gran soddisfazione. Quando lasciai l'italiano

molti dissero che passano all'europeo i piloti che non riescono più a vincere nella serie nazionale. A metà luglio, nella gara Valcamonica, ho rifilato 8"94 al secondo assoluto, Irlanda. Ho ribattuto alle malelingue non a parole ma con il cronometro! Quest'anno, poi, ho avuto anche un'altra soddisfazione: nelle gare in cui ho conquistato la vittoria assoluta, quando abbiamo corso sull'asciutto ho sempre abbassato il record del tracciato, anche di molto. A Valcamonica, ad esempio, ho



CAMP

Nella categoria Cn, alle spalle di Danti molto bella è stata finora la lotta fra Dosieres, a lato, e Regosa, in basso a sinistra, terzo assoluto in campionato. Nella serie europea, la nazionale italiana è rappresentata anche dal gentil sesso: in basso Claudia Colò

◀ migliorato di 4" il precedente primato di Irlando». Come sono state possibili queste prestazioni? «Le vetture Cn in questi ultimi due anni sono state sviluppate molto, con un grosso lavoro sugli assetti. Io, inoltre, sono uno che prova moltissimo, fino a conoscere alle perfezioni i tracciati. Durante i week-end di gara non dormo mai in albergo, ma sempre sul camion, nel paddock, perché così sono vicino al percorso e posso andare a provare anche di notte, come è mia abitudine. Dormo qualche ora, poi mi sveglio, prendo la mia Skoda Station Wagon e provo il percorso; però, non a velocità folle ma a 60-70 all'ora per memorizzare ogni curva, ogni traiettoria, metro per metro. Poi torno sul camion e mi rimetto a dormire». ■

CAMP

LA PATTUGLIA ITALIANA HA MOLTE FRECCHE NELL'ARCO **Regosa punta al terzo posto**

Dopo i quattro titoli conquistati dall'89 al '92 da Vilarino e quelli '93 e '94 di Egozque, la supremazia dei piloti spagnoli era già stata spezzata lo scorso anno da Danti e la loro presenza si è così cominciata a ridurre. Vilarino ha preferito non continuare a confrontarsi con una concorrenza di fronte alla quale non riusciva più a reagire, anche a causa della scarsa competitività della sua vettura, la Norma, sulla quale si era invece intestardito. Egozque è rimasto a corto di budget. Vinyes Dabad, giovane promessa e rivelazione '94, ha preferito passare al SuperTurismo spagnolo. Zabaleta, campione nazionale '95, ha scelto di concentrarsi solo sulla serie di

casa. In compenso si è consolidata la presenza degli italiani, grazie anche all'impegno dell'Ancai e della Csaì, che per i propri licenziati ha destinato un fondo - in premi di fine stagione - di 80 milioni, il quale forse salirà a 100 nel '97. Danti è la punta di diamante della nazionale tricolore, ma quest'anno si è comportato molto bene anche Regosa, che con una Rebo Cn è terzo assoluto in campionato. Regosa ha stretto cinghia e denti. Gira l'Europa con la vettura sul carrello e un solo meccanico al seguito, riducendo al minimo le spese; mentre in gara innalza al massimo il proprio impegno tanto che è considerato fra i piloti più spettacolari, per la sua guida aggressiva, sempre di traverso. Nella seconda metà stagione si è messo in luce anche Fausto Bormolini. «Ho dovuto superare le difficoltà di messa a punto della mia vettura - a spiegato il pilota lombardo - perché a inizio stagione con Lucchini abbiamo modificato la geometria delle sospensioni. Poi la situazione è molto migliorata; così nel '97 continuerò nell'europeo dove, a conti fatti, una stagione non è poi neppure molto dispendiosa: escludendo la revisione di fine anno della vettura, a me non è costata più di 35-40 milioni, trasferte comprese». Con buoni risultati, piazzandosi quasi sempre fra i primi dieci della classi-

fica assoluta, quest'anno hanno ben figurato anche Napione e Parlamento. Poi c'è stata una piacevole new entry: Claudia Colò. «Mi ha convinto Danti - ha confessato la ragazza di Cutigliano - con il quale divido anche tutte le spese delle trasferte, perché carico la mia Peugeot sul suo camion. Quest'anno ho ottenuto vari 2. e 3. posti di classe e sono molto soddisfatta, così come dell'accoglienza degli organizzatori europei, che apprezzano molto la partecipazione italiana». ■



Unno sguardo

La sottocommissione rally della Csaì lavora a un progetto destinato a mutare l'assetto del campionato Assoluto e che prevede l'aumento delle gare valide, con l'inserimento di prove che fanno parte del Trofeo Terra e del 2 Litri. Ecco tutti i dettagli di un rapporto segretissimo...

■ **GIANNI COGNI**

L'estate è la stagione più vicina all'anno nuovo, almeno per quanto riguarda i regolamenti ed i piani delle squadre per l'anno che verrà. La stessa relativa calma in cui si adagia l'attività concilia la meditazione e spuntano le idee che da qui a ottobre diventeranno le novità future o tramonteranno definitivamente. La voce ferragostana più insistente parla di una significativa sterzata nella struttura dei campionati rally, soprattutto per quanto riguarda il più importante, il tricolore Assoluto. Tre i punti base della ventilata rivoluzione. Primo: aumento del numero di gare su fondo sterrato e validità di queste anche per il Trofeo Terra, con corrispondente incremento del numero di prove valide a 10-12. Secondo: aumento delle gare su una sola tappa in virtù dello spostamento di una o più prove del 2 Litri (che rimarrebbe viceversa inalterato nella formula) nell'Assoluto. Terzo: più largo impiego dei coefficienti correttivi, assegnati in base alla lunghezza delle gare.

ALTRE NOVITA'. A corollario di questo ci dovrebbe poi essere tutta una serie di altri correttivi di dettaglio in merito a iscrizioni (ad esempio eliminazione dell'embargo alla partecipazione dei prioritari nei rally nazionali), penalità (adeguamento, peraltro già annunciato, per tutti i tipi di rally alle penalità Fia '96), pneumatici (dal '97 saranno ammesse, a tutti i livelli, solo gomme da stampo). Mentre sullo sfondo restano ancora altri dubbi (Wrc sì o no) e proposte di vario genere per i campionati minori (nuova revisione delle zone, abbinamento dei Coppa Italia alle gare dell'Assoluto ecc.).

TERRA OBBLIGATA. Ormai da anni tutti ripetono che se il mondiale si gioca in larga misura sullo sterrato, non ha senso che i nostri piloti non possano fare esperienza specifica nell'ambito dell'attività tricolore. Il ritorno del San Marino nell'Assoluto è stato il primo passo: nel '97 potrebbero esserci altre gare (due?) di una tappa su fondo sterrato. Le prove tutta terra verrebbero condivise con il Trofeo Terra e, rispetto alle altre di quel calendario, avrebbero un maggiore chilometraggio ed un maggiore coefficiente per quel campionato stesso.

SEMPRE PIU' BREVI. La Fia sta limitando sempre più la lunghezza

E Sanremo '97 punta sull'asfalto!

Con le gare iridate sempre più specializzate e con soli 400 km di prove speciali, vale ancora la pena di pensare ad un Sanremo del futuro su due fondi differenti e così distanti fra loro? La domanda se la sono posta anche alla Sanremorally e, seppure senza nessuna esplicita ammissione, pare ci sia già la risposta: stando così le cose, dal 1997 il rally d'Italia cambierà volto e tornerà al tutto asfalto! In larga parte nell'entroterra ligure,

con qualche sconfinamento nelle regioni vicine, magari anche in Toscana (come già avvenne nel '93, quando si spinse sino al Ciocco). Chiaramente, fra l'idea e la sua effettiva applicazione ci sono di mezzo tanti fatti, ad iniziare dal gradimento dei protagonisti del mondiale, e tempo a sufficienza per valutare pro e contro. Ma è indubbio che i 127 iscritti dell'edizione '93 dicono che, almeno, i piloti italiani sarebbero pienamente d'accordo... ■

o al futuro



Sticchi Damiani

Angelo Sticchi Damiani, vicepresidente della Csaì e presidente della sottocommissione rally ha le idee chiare in merito ai cambiamenti prossimi venturi: "Proprio in questo periodo stanno finendo di arrivare le tante proposte dai vari delegati regionali ed una prima discussione in merito ci sarà questa settimana. Però mi pare che tutti approvino la attuale struttura dei campionati maggiori, quindi si parlerà di affinarla, non certo di stravolgerla. Il 2 Litri si è rivelato estremamente positivo, tanto da rivaleggiare con l'assoluto in termini di interesse. Inoltre, grazie anche all'intervento del Pool Costruttori, la specialità oggi gode di una attenzione sen-

za precedenti da parte di Tv e giornali. Credo quindi sia giusto mettere a frutto questo momento cercando di dare più interesse e visibilità al campionato Assoluto, ed una delle richieste è quella di arricchirlo con altre gare su terra, il che sarebbe premiante anche per le migliori prove del Ttt ed utile per la crescita dei piloti italiani in chiave iridata. Dunque si può pensare ad un limitato aumento delle gare valide inserendo nell'Assoluto, con la doppia validità, anche le migliori gare del Trofeo Terra. Le Wrc? L'argomento è delicato. La mia idea? Senz'altro queste vetture rappresenteranno il futuro della specialità, ma il futuro è più in là del 1997". ■

za delle gare ed anche il regolamento italiano si adeguerà: se il chilometraggio delle prove dell'Europeo (non ancora ufficializzato) lo permetterà, anche nell'Assoluto verrà lasciata libertà agli organizzatori di allestire rally su una o più tappe.

PIU' GARE. Una ipotesi parla di tornare o quasi all'infelice calendario tricolore di alcuni anni fa: 15 gare! Francamente se ne vedono chiari gli svantaggi (chi si impegnerebbe a farle tutte?) e sfuggono gli eventuali vantaggi. Anche se aumentare seppure di poco il numero di prove valide sarebbe comunque molto rischioso per questioni di costo, alla fine l'Assoluto potrebbe effettivamente salire dalle 9 prove attuali "scambiando" l'aumento del numero (preferibilmente a 10 nel caso specifico) con la minore lunghezza della metà di loro. Cinque o sei rally su più tappe, altrettanti su una tappa (le due sterrate, una o due pescate dal 2 Litri, le restanti prese dal calendario Assoluto '96 ed accorciate). Questa scelta potrebbe indirettamente avvantaggiare anche il Trofeo Cinquecento, che potrebbe tornare a legarsi al solo campionato Assoluto o parte di esso (8 prove).

QUALI GARE ? Intoccabili le prove Fia (allo stato attuale

Sanremo, Piancavallo, 1000 Miglia, San Marino, Salento, Messina). Con Targa Florio e, soprattutto, Lana in attesa di conoscere il loro destino, resterebbero da due a sei posti da assegnare. Azzardiamo: Aosta, Radicofani (ampliato o magari unito al Casciana), Asinara (specie se si riaprisse uno sbocco verso la Costa Smeralda...), Elba (sempre che si tornasse sull'isola). Di scorta l'Appennino Reggiano e le gare del nord-est (Marca, Alpi Orientali e, forse, Bassano) e, per la terra, soprattutto Mobile ed Aviano. Per sostituire nel 2 Litri le eventuali 'promosse' nell'Assoluto c'è solo l'imbarazzo della scelta (sono più di una dozzina le domande), mentre il Ttt rimarrebbe con 7 o 8 gare: parte condivise come abbiamo visto con l'Assoluto, le altre con la Coppa Italia.

I PICCOLI PREMONO. Ci vogliono più iscritti nelle gare maggiori: che fare? Da più parti si chiede di estendere la vita agonistica delle vetture in scadenza di omologazione. Allora perché non indirizzarle verso i Rallysprint che, di contro, potrebbero rinunciare alle 2 Litri Gruppo A di vertice? Così queste, sfruttando l'arma della validità anche per la Coppa Italia delle gare maggiori, potrebbero ingrossare quelle fila insieme ad altre 'piccole'. Proposte e pro-

getti, come dicevamo: quello che è certo è che nel giro di pochissimi anni molto dovrà cambiare. E sbagliare è proibito.

VERSO IL NO ALLA WRC. Molto dipenderà dalla posizione finale che assumerà la Fia

nella stesura definitiva del regolamento per il campionato Europeo '97, ma è sempre più vicino il no della Csaì alla apertura alle World Rally Car nel campionato tricolore, almeno per il '97. La discrezionalità lasciata, secondo dichiarazioni Fia, alle federazioni nazionali nell'accettare o meno queste vetture nell'ambito dei loro campionati, da un lato costringerebbe ad accettare l'eventuale presenza di queste nelle gare a validità Fia ma, nello stesso tempo, consente alla Csaì di escluderle dall'assegnazione dei punti per il tricolore Assoluto. Ed oggi non si vede quale convenienza avrebbe la Csaì stessa a fare diversamente. Allo stato attuale delle cose, infatti, nessuno dei top team tricolori sembra interessato ad impegnarsi con una Wrc nell'italiano mentre, di contro, una loro partecipazione potrebbe innescare una serie di rinunce fra queste stesse squadre. I team che corrono con le Gruppo A turbo 4x4 confidano di poter utilizzare lo stesso materiale base del '96 (rimanendo competitivi) anche l'anno venturo, mentre quelli con le Gruppo A 2 Litri «kit» sanno di essere sempre più vicini agli altri, almeno sull'asfalto. ■





PHOTO4

UNA MULTA PER L'ARGENTINA

McRae

graziato

Infliggendo a Colin McRae una multa di 115 milioni di lire per l'infrazione commessa al rally di Argentina, la Fia, nella riunione straordinaria di martedì scorso, ha applicato il provvedimento meno esemplare, perché la sanzione economica non può avere lo stesso valore di un'iniziativa disciplinare e presta il fianco alla considerazione che è sufficiente pagare per togliersi dai guai. Nessuna squalifica da prove del mondiale, dunque, allo scozzese della Subaru-Prodive che nella corsa sudamericana aveva investito uno spettatore a un parco di assistenza per il mancato rispetto della velocità massima di 50 kmh stabilita dal regolamento, ma soltanto un'ammenda e l'avvertimento che dovrà sborsare altri 260 milioni se in una delle prossime gare si renderà protagonista di un episodio simile. Di fronte al tribuna-

le della Fia, che precedentemente aveva esaminato il voluminoso dossier compilato dai commissari sportivi del rally di Argentina, Colin McRae si è presentato con un avvocato e, attraverso alcuni disegni e schemi dell'incidente, ha dato la sua versione dei fatti. Considerando le attenuanti, soprattutto il fatto che alcune disposizioni per le aree destinate alle assistenze sono state introdotte recentemente, la Fia ha deciso di limitarsi a multare McRae, rinunciando ad azioni disciplinari nei suoi riguardi. Al 1000 Laghi, intanto, lo scozzese è uscito di strada, ritirandosi. Il pilota della Prodive è finito tra gli alberi, capotondo a 150 kmh circa nel sesto crono della prima tappa, sabato 24 agosto, mentre era settimo a l'18" dal leader Kankkunen. L'incidente, ha raccontato McRae, è dipeso da un errore nella stesura delle note. (m.rav.)

SFUMATO L'ESORDIO IN FINLANDIA

Liatti non debutta



Alla fine, il debutto più atteso fra quelli degli italiani al 1000 Laghi non c'è stato. Piero Liatti non ha preso il via nella corsa nordica: «Mi rincresce un po' -dice Liatti- perché ormai avevamo provato e preso tutte le note e, si sa, questa è la parte più fastidiosa nella preparazione di una gara». -David Richards pareva intenzionato a farti correre... «Evidentemente, il fatto che McRae abbia ricevuto una semplice multa per l'Argentina e non sia stato squalificato gli ha fatto cambiare idea. E il piano prevedeva due Impreza al via, con Eriksson punto fermo nella spedizione. A me resta il rimpianto di non aver potuto vedere che tempi avrei fatto e dove sarei stato in classifica».

DRAMMA AL 1000

JYVASKYLA - Ludo Briers era un amico di Bruno Thiry, Belga di Alken, aveva 45 anni, collaborava con un piccolo giornale della sua cittadina trattando di corse automobilistiche e da tempo sognava di assistere al 1000 Laghi. Quest'anno, finalmente, era riuscito ad affrontare il viaggio in Finlandia, da giornalista. Venerdì 23 agosto, nel tardo pomeriggio, si era recato lungo la prova speciale-spettacolo, la prima del rally finlandese, allestita tra le strade di Jyvaskyla, aspettando soprattutto il passaggio del suo idolo, Thiry. Là, su un pendio verde, lo attendeva un tragico destino. Ludo

Briers è deceduto, travolto dalla Mitsubishi Lancer Gr.N del pilota danese Richardt Karsten, finita tra la folla a causa di un'uscita di strada avvenuta a una velocità stimata attorno ai 150 kmh. Il bilancio dell'incidente è stato terribile: un morto, Ludo Briers, ufficialmente deceduto nella notte tra venerdì e sabato ma trasportato all'ospedale di Jyvaskyla già coperto da un telo bianco, e 28 feriti tra gli spettatori, 8 dei quali hanno subito interventi chirurgici, soprattutto agli arti; gli altri sono stati dimessi dopo le cure dei medici. Arrivato «lungo» in una curva a destra immediatamente preceduta da un

● **HUSKY ALL'ELPA.** Confermata la trasferta all'Elpa (ex Halkidiki) per l'Husky Team. Alla gara, valevole per il campionato Europeo, prenderanno parte sia Zenere che il campione continentale in carica Enrico Bertone. Il veneto sarà al via con la Renault Mégane Maxi, mentre per Bertone la compagine lombarda rispolvererà una Delta. Bertone, infine, potrebbe poi prendere parte al Principe de Asturias con la Subaru della Leader Cars.

● **LUNGA VITA 309.** La Fia ha ufficialmente posticipato di un anno, portandola dunque a fine '97, la durata dell'omologazione della Peugeot 309 Gti 16, sia Gruppo N che Gruppo A. Una buona notizia per i tanti piloti che ne dispongono e la garanzia del suo impiego in tutte le gare sino a fine '97 e nelle gare senza validità Fia sino a fine '98.

● **SQUALIFICA FIAT.** Andrea Maselli è stato privato del secondo posto all'Appennino Reggiano per la mancanza del marchio Fiat all'interno dei pistoni (peraltro dichiarati conformi dalla stessa Fiat per quanto riguarda dimensioni, forme e lavorazioni) della sua Cinquecento. La comunicazione è pervenuta a Maselli il 14 agosto, dunque il pilota toscano non ha nemmeno avuto le 24 ore regolamentari per interporre appello. Il 15 agosto, come si sa, gli uffici postali sono chiusi...

● **SANREMO.** Sono disponibili, per chi vuole seguire il rally in programma dal 14 al 16 ottobre, le cartine del percorso. Chi è interessato può telefonare allo 0184-577000.

Commercializzata all'inizio dell'anno scorso, e vista per la prima volta in gara al Tour de Corse '95, la Mitsubishi Lancer Evo3 sta per cedere il posto alla versione Evo4 (nella foto, col pilota giapponese Kenjiro Shinozuka). Rispetto all'attuale modello, la Lancer Evolution4 si fa notare per le maggiori dimensioni della carreggiata e delle prese d'aria anteriori, per il diverso alettone posteriore ma, soprattutto, per i dati del motore 4 cilindri-16 valvole, 2 litri aspirato: la potenza dichiarata della Evo4, realizzata anche per assicurare ai piloti privati un mezzo per gareggiare in Gruppo N più competitivo della già eccellente Evo3, è di 280 cavalli a 6500 giri, contro i 260 del modello precedente, e con una coppia motrice di 36,0 kgm a 3000 giri. In Giappone sono stati già compiuti alcuni collaudi della Lancer Evo4 Gruppo A, svolti da Tommi Makinen nelle settimane precedenti il Rally di Nuova Zelanda. È molto probabile che la nuova Mitsubishi esordisca in occasione del prossimo rally di Montecarlo, prova d'apertura del mondiale '97. Riguardo la trasfor-

MAKINEN HA



mazione della Lancer Evo4 in «World rally car», sfruttando quindi alcune concessioni tecniche permesse dal regolamento Fia che andrà in vigore dal gennaio prossimo, alla Mitsubishi RalliArt Europe hanno ammesso che al momento non è previsto alcun allestimento «Wrc» affermando, tuttavia, che le norme della nuova categoria potrebbero essere usate se necessario. (m.rav.)



OLAGHI

dosso, Karsten ha cercato di evitare di finire in testacoda dirigendo la Lancer verso uno spiazzo a sinistra, non accorgendosi però di un basso paracarro in cemento. L'urto contro l'ostacolo ha completamente piegato la protezione in acciaio della coppa dell'olio, che ha letteralmente sollevato da terra le ruote anteriori del mezzo, fungendo quindi da «crick» e impedendo al danese ogni manovra. Priva di controllo, la Lancer è finita tra il pubblico, assiepato una ottantina di metri più avanti, sul pendio di un terrapieno che doveva essere un luogo sicuro per gli spettatori.

(m.rav.)

NELL' ALPI ORIENTALI MOLTI CERCANO UN POSTO AL SOLE

Travaglia non corre l'occasione è ghiotta...

Liberati dalla presenza di Renato Travaglia, che non sarà della partita, gli altri protagonisti del 2 Litri potranno puntare più tranquillamente al successo: è questo il leit motiv del Rally Alpi Orientali. La lotta per il successo vede favorite la Peugeot 306 di Deila, la Ford Escort di Russo (nella foto), le Bmw di Fiorio (che si è ferito al piede destro e ha fatto temere per la sua presenza a Udine) e Bizzarri e la 'banda' Clio capitanata da Gatti. In più, stavolta ci sarà la presenza della Opel Astra di Gonzo e delle Peugeot 306

di Dallapozza e Ratiglia. In Gr.N si potrebbe assegnare il titolo. Restano in tre a giocarselo: il leader Gatti con la Opel e le due Re-

nault Clio di Biasiotto ed Oieni. Questo il programma del Rally Alpi Orientali. La partenza è da Piazza Libertà a Udine a partire

dalle ore 8.01 di sabato 31 agosto. Ps 1 - Masarolis (km 15,23) ore 08,43; Ps 2 - Porzus (km 15,46) 09,34; Riordino Faedis 10,30; Ps 3 - Trivio (km 20,70) 11,31; Ps 4 - Tribil (km 16,00) 12,07; Riordino S.Pietro al Natisono 13,02; Ps 5 - Masarolis (km 15,23) 14,13; Ps 6 - Porzus (km 15,46) 15,03; Riordino S.Pietro al Natisono 16,17; Ps 7 - Trivio (km 20,70) 16,55; Ps 8 - Tribil (km 16,00) 17,31; Ps 9 - Masarolis (km 15,23) 18,29. L'arrivo, in Piazza Libertà, è dalle ore 19,30 di sabato 31.



PHOTO4

A PROVATO UN PROTOTIPO DELLA GR. A CHE ESORDIRA' AL «MONTE»

co la Lancer

Evo 4!



**TOUT
TERRAIN**

PUNTO MONDIALE

Sfida all'

Larfigue, in mezzo a un guado con la sua Citroën Zx Rally Raid, è leader inconfessato nella classifica piloti, mentre la sua squadra ancora non ha la certezza del titolo Costruttori; osteggiata dalla Nissan, in basso la Terrano T1 del nostro Germanetti primo nel trofeo Marathon, e dalla Mitsubishi, nell'altra pagina la Pajero T1 di Andretta. In alto nell'altra pagina, Biasion festeggia a Pordenone, dove ha fatto la conoscenza con le gare "tutto terreno". Che voglia Imitare Vatanen e Kankkunen?



Se la regia fosse di Sam Peckinpah il mondiale Tout Terrain lo si potrebbe titolare: sangue, sudore e polvere (non da sparo). Geograficamente parlando, invece, lo si può riassumere con un'altra formuletta: deserti, guadi e mulattiere di tutti i Continenti (o quasi). I motivi di interesse nel corso della stagione non sono mancati e altri, quando rimangono solo due appuntamenti alla conclusione, si profilano all'orizzonte. Il regolamento e, soprattutto, la dinamica dell'assegnazione dei punti, hanno fatto sì che lo squadrone Citroën a tutt'oggi non possa considerare suo il titolo Co-

l'ultimo respiro



Lo squadrone Citroën continua ad essere il più forte, eppure adesso trema all'idea di poter perdere il titolo Costruttori, perché...

■ DIEGO FORTI

struttori. Difficilmente l'obbiettivo verrà fallito, tuttavia se la sventurata ipotesi dovesse verificarsi, per la Casa francese sarebbe una mezza catastrofe. Lartigue ha già in tasca il titolo piloti, ma se le rosse ed efficientissime ZX Grand Raid non dovessero avere la meglio sulla pattuglia delle Mitsubishi e delle Nissan semiufficiali che le inseguono, per i responsabili del

team diventerebbe difficile giustificarsi con Jacques Calvet, ovvero il presidente del Gruppo Psa (Citroën e Peugeot). È vero che "monsieur le president" ha già dato l'ok all'attività Tout Terrain anche per il 1997, con uomini e vetture analoghi a quelli dell'attuale stagione. Tuttavia, se dovesse rimanere deluso dai risultati, potrebbe tagliare il budget. Soprattutto il futuro del-



foto grafie FORTI

la squadra Citroën in proiezione '98, già incerto per mancanza di un modello adatto alla bisogna, diventerebbe nero.

FUTURO. Ma è veramente ipotizzabile che le Zx Grand Raid, nella corsa al titolo, possano cedere le armi? Si tratta di una possibilità remota, ma se non arriveranno punti pesanti dalla Parigi-Pechino, i giochi si chiuderanno solo in Dubai, ultima prova della stagione. Il meccanismo degli scarti, unitamente a quello dei punteggi, ha fatto sì che la Nis-



fotoGrafieFORTI

san, grazie al terzo posto del nostro Germanetti (con una vettura T1) all'Australian Safari, sia in testa alla classifica del mondiale con 237 punti validi, mentre la Citroën, che ha disertato l'appuntamento au-

strale, è ferma a quota 220, alle spalle anche della Toyota. È vero che la Casa transalpina ha a disposizione ancora tutti i 140 punti che la Parigi - Pechino e il Dubai Desert Challenge mettono in palio (le altre Case

devono mettere in conto degli scarti), tuttavia lo spettro dei ritiri agita i sonni della Citroën. Facile prevedere un finale di stagione elettrizzante. Lo stimolante clima di incertezza attuale lascia ben sperare per quando entrerà in vigore, nel 1998, il nuovo regolamento che, di fatto, mette fuori gioco i prototipi. O meglio mette fuori i prototipi 4 ruote motrici. I mostri tipo le attuali Citroën Zx, o i Pajero T3 che hanno dominato, per non dire soffocato, la categoria negli ultimi anni. La prossima Dakar-Dakar (erede dalla Parigi-Dakar di gloriosa memoria), fornirà un anticipo del futuro mondiale Tout Terrain. I prototipi 4x4 non potranno prendere il via. In buona sostanza, si correrà con il regolamento '98. Una specie di prova generale, insomma, in grado di fornire utili indicazioni sulla formula prossima ventura. A confrontarsi sull'inedito percorso, tutto africano, della Dakar-Dakar saranno quindi vetture derivate della serie, Gruppi T2 e T1 (o marathon), e veicoli due ruote motrici.

DUBBI T2. Il confine fra T2 e prototipi in questi anni è sempre risultato molto labile, al punto che si è tenuta aperta la scappatoia per cui, se le trasformazioni apportate a una vettura erano superiori a quelle consentite dal regolamento, si provvedeva a trasferirla tra i prototipi, senza ulteriori sanzioni. E non sempre risultava facile stabilire se si fosse in presenza di una vettura elaborata o se, invece, c'erano già gli estremi per parlare di prototipo. In previsione della transmigrazione in un regolamento più moderno e specifico, si è tuttavia maturata una maggior coscienza e i parametri di riferimento sono stati via via definiti e messi a punto dalle autorità sportive. Le super vetture, i gruppi B "tutto terreno", tanto performanti quanto costosi

Ora è in testa la Nissan

MARCA	GRANADA-DAKAR (27 dicembre '95 16 gennaio '96)	TUNISIA (18-28 aprile)	ATLAS (25 maggio 2 giugno)	BAJA PORTUGAL (20-23 giugno)	BAJA ESPANA (19-21 luglio)	ITALIA BAJA (1-4 agosto)	AUSTRALIA (10-18 agosto)	PARIGI-PEKINO (8-28 settembre)	DUBAI CHALLENGE (22 ottobre 2 novembre)	PUNTI TOTALI	PUNTI VALIDI
1. Nissan	40	42	45	20	26	36	48	-	-	257	237
2. Mitsubishi	56	27	54	32	32	16	33	-	-	250	222
3. Citroën	80	60	-	40	40	40	-	-	-	260	220
4. Schlessler	-	42	60	26	34	18	-	-	-	180	162
5. Toyota	20	15	30	10	4	-	51	-	-	130	130
6. BuggyJoineau	-	-	45	-	-	-	-	-	-	45	45
7. MacMoter	-	-	-	14	18	26	-	-	-	58	44
8. Kamaz	32	-	-	-	-	-	-	-	-	32	32
9. Tatra	28	-	-	-	-	-	-	-	-	28	28
10. Mercedes	8	6	-	-	14	-	-	-	-	28	28
PILOTI											
1. Pierre Lartigue (F)	116	87	-	58	-	58	-	-	-	319	319
2. Ari Vatanen (SF)	52	63	-	42	58	-	-	-	-	215	215
3. J. Louis Schlessler (F)	-	48	87	-	24	26	48	-	-	205	205
4. Franco Germanetti (I)	-	36	15	-	24	26	63	-	-	164	164
5. Thierry De Lavergne (F)	44	51	-	-	28	18	-	-	-	141	141
6. J. Pierre Fontenay (F)	64	-	72	-	-	-	-	-	-	136	136
7. Thierry Andretta (I)	8	9	30	12	38	-	-	-	-	97	97
8. Jutta Kleinschmidt (D)	-	39	36	-	2	16	-	-	-	93	93
9. P. Wambergue (F)	-	84	-	-	-	-	-	-	-	84	84
10. Jean-Pierre Strugo (F)	40	24	9	-	-	-	-	-	-	73	73

La Coppa del Mondo "Rallyes Tout Terrain" prevede che vengano assegnati punti sia in funzione del piazzamento ottenuto nella classifica generale, sia in funzione della classifica di Gruppo. I punteggi sono cumulabili e devono essere moltiplicati per il coefficiente attribuito alla gara.

Coefficienti: 4 per la Granada Dakar e la Parigi-Pechino; 3 per i Rally di Tunisia, dell'Atlas (Marocco), d'Australia e del Dubai; 2 per le Baja Portugal, Espana e Italia. Sono validi solo i 6 migliori risultati ottenuti e solo 2 delle Baja concorrono a formare il punteggio.

N.B. Questa la graduazione dei punti della Coppa Conduttori: 20 punti al 1.; 15 al 2.; 12 al 3.; 10 al 4.; 8 al 5.; 6 al 6.; 4 al 7.; 3 all'8.; 2 al 9.; 1 al 10., per quello che riguarda l'assoluta e: 9 al 1.; 6 al 2.; 4 al 3.; 2 al 5.; 1 al 6., per la classifica di gruppo (T1, T2, T3, T4). Relativamente alla Coppa Costruttori questi, invece, i punteggi.

Assoluta: 12 al 1.; 10 al 2.; 8 al 3.; 7 al 4.; 5 al 6.; 4 al 7.; 3 all'8.; 2 al 9.; e 1 al 10.
Di Gruppo: (T1, T2, T3, T4): 8 al 1.; 7 al 2.; 6 al 3.; 5 al 4.; 4 al 5.; 3 al 6.; 2 al 7. e 1 all'8.



da realizzare e, soprattutto, da gestire, usciranno di scena alla fine della prossima stagione e tutti hanno capito che sono maturi i tempi per dar vita a vetture veramente derivate dalla serie e poi, più o meno, elaborate. Giusta, parallelamente, la scelta Fia, di lasciare la possibilità, tradizionalmente legata al mondo dei raid, di gareggiare anche con veicoli auto-costruiti.

DUE RUOTE MOTRICI. Aver definitivamente spianato la strada ai buggy, ovvero a prototipi, ma senza la possibilità di utilizzare sistemi di trazione integrale, appare come un compromesso utile a rilanciare una specialità che ha pagato, in termini di popolarità, gli iper investimenti di alcune Case. Investimenti funzionali a un certo tipo di progresso tecnologico, all'incremento delle prestazioni, che però ha finito con il togliere spazio e gloria a gran parte degli appassionati che prima affollavano, vuoi la Dakar, vuoi l'Atlas, vuoi i Faraoni. Ora, molto dipenderà dal regolamento definitivo. Agganciare la cilindrata dei motori al peso della vettura sembra un valido compromesso, fermo restando che, con due sole ruote motrici, risulta inutile una sfrenata (e costosa) ricerca di cavalli, visto che poi non si potrebbero mettere a terra. Molti i motori di serie appetibili, essendo da ricercare soprattutto affidabilità e coppia in basso, senza dimenticare la "sobrietà" nei consumi. Nel deserto, come nelle steppe, poter imbarcare una minor quantità di carburante (minor peso) è un vantaggio da non trascurare. Il Trofeo destinato ai buggy, quest'anno, se lo sono giocato pochi intimi e ormai non può sfuggire a Schlessler, tuttavia il fatto che l'ex-iridato di Gruppo C sia nella condizione di strappare il 2. posto assoluto nell'iridato, risulta un buon viatico per il futuro di questi veicoli. ■

A fianco, uno dei buggy del team Schlessler, quello di Jutta Kleinschmidt, impegnato nella Baja spagnola. In alto, il Patrol 2.6 Turbo di Colombo, qui in coppia con Lutteri. All'Italian Baja di Pordenone questa 4x4 della Nissan Tecno Sport ha sfiorato la vittoria, classificandosi, comunque, seconda assoluta, oltre che prima nel Gruppo T2

BRILLANTI PRESTAZIONI DA PARTE DEI PILOTI E DELLE SCUDERIE

FUNZIONA IL MADE IN ITALY

In Italia, dopo un periodo di stagnazione, il Tout Terrain sembra aver ripreso vigore e interesse. Certo, l'appuntamento iridato italiano di inizio agosto, a Pordenone, ha vissuto più sulla qualità che non sulla quantità dei partecipanti. Sotto alcuni punti di vista la manifestazione italiana ha ancora molto da imparare dalla consorella spagnola che, a Saragozza, viene gestita veramente come un avvenimento di caratura mondiale. La partecipazione una tantum di una Deltona prototipizzata con al volante Miki Biasion non è stata, tuttavia, il solo leit motiv dell'Italian Baja. Infatti, il gruppetto delle Nissan italiane, gestite dall'Intercar di Maurizio Traglio sul modello di quanto avviene in Francia, ha messo in mostra cose egregie. Non solo il secondo posto assoluto di Colombo (vincitore del gruppo T2) e l'affermazione di Germanetti in T1 sono state note positive. Il livello generale di queste vetture, infatti, si è rivelato molto buono durante tutta la stagione. Per altro la Nissan T1 di Germanetti, ha confermato il suo stato di grazia anche nell'Australian Safari. Conquistando il terzo posto assoluto, si è issato in cima alla classifica iridata del Gruppo T1, alle spalle di



due prototipi, dopo aver sovrastato uno dei più insidiosi rivali nella corsa al Trofeo Marathon Jean Pierre Strugo (vittima prima di un incidente e poi del cedimento del motore a 80 km dall'arrivo). Il rivale più insidioso rimane comunque il bravo Thierry Andretta, a lungo capoclassifica e ora fermo a quota 177.

Andretta ha però già 5 risultati utili (il massimo consentito nel trofeo Marathon) e, se con il suo Pajero dovesse prendere punti nelle due restanti gare, dovrà comunque effettuare degli scarti. Ovviamente, in corsa continua ad esserci anche Jean Pierre Strugo che, tra l'altro, conta tre soli risultati utili e quindi non dovrà eventualmente effettuare scarti. Recuperare i 71 punti che oggi lo dividono da Germanetti (dopo l'Australia a quota 226), in ogni caso, non sarà troppo agevole per lui. Da ricordare che il Trofeo Marathon conduttori prevede l'assegnazione di 20 punti al vincitore del Gruppo, 15 al secondo e, via via sino al decimo: 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1. Per quello che riguarda il "made in Italy" merita una segnalazione lo sforzo della MacMoter (nella foto) che ha messo in pista un prototipo, con motore Mercedes, rivelatosi molto competitivo. ■

Nel Tricolore l'attuale leader è Cerrino

A tre appuntamenti dalla fine nel campionato italiano è in testa l'equipaggio Cerrino-Invernizzi, con una Pajero T3 (sotto). Nel gruppo T2 al primo posto c'è Gamboni (19. nella generale), mentre in T1 il leader è Venturini buon, 6. assoluto.

I concorrenti debbono partecipare ad almeno 3 gare italiane (oltre eventualmente alla prova italiana di Coppa del Mondo) e a 2 appuntamenti internazionali (compresa la gara italiana di Coppa del Mondo) per essere inseriti nella classifica dell'italiano Tout Terrain '96.

* Conducenti o equipaggi che non hanno più la possibilità di concorrere al titolo tricolore non essendo partiti in almeno 2 gare internazionali o in tre in Italia.

N.B. Sono ancora da disputare le prove: in Romania. (10-15 settembre), quella a Cosenza (5-6 ottobre) e, infine, quella in Grecia (31 ottobre - 1 novembre)

CONCORRENTE	LATINA	TUNISIA	PALERMO	RIETI	BAJA PORTOGALLO	BAJA ESPANA	BAJA PORDENONE	TOTALE
1. Cerrino/Invernizzi T3 (1.)	75	-	66	60	141	105	75	522
2. Vanni/Innocenti T3	42	-	39	0	168	117	129	495
3. Colombo/Lutteri* T2	-	141	-	-	0	129	168	438
4. Andretta* T1	-	105	0	-	129	168	0	402
5. Germanetti* T1	-	129	-	-	0	141	105	375
6. Venturini T1 (1.)	36	-	54	66	105	-	87	348
7. Gazzoni/Hilbe T1	9	-	42	42	48	93	81	315
8. Mora/Villazzi* T2	-	-	-	-	93	99	57	249
9. Rovegno T1	48	-	36	48	0	-	93	225
10. Auteri/Visconti T3	66	-	75	0	-	75	-	216
19. Gamboni T2 (1.)	18	-	60	54	-	-	0	132



IL CALENDARIO

1 settembre

- **Pista Salbris**
Salbris (F)
Campionato del mondo F.C
3. prova europeo Ic-C
- **Pista Riveggio**
Riveggio (Bo)
50, 60, 100, 125, Senior
9. prova campionato
regionale Emilia
- **Pista le Querce**
Cascia (Pg)
60, 100, 125, Senior
- **Circuito Capua**
Capua (Ce)
60, 100, 125, Senior
- **Circuito Val Vomano**
Val Vomano (Te)
60, 100, 125, Senior
- **Pista S. Marco**
Ruffano (Le)
50, 60, 100, 125, Senior
10. prova campionato
regionale Puglia
- **Circuito Adria**
Adria (Ro)
60, 100, 125
gara riservata Uisp
- **Circuito Lamezia**
Lamezia Terme (Cz)
60, 100, 125, Senior
- **Circuito S. Nicolò**
S. Nicolò di Arcidano (Or)
60, 100, 125, Senior

● **BONCONVENTO.** Partito lo scorso anno, quasi per scherzo, il circuito cittadino di Bonconvento, in provincia di Siena, si preannuncia per questa seconda edizione, in programma il 22 settembre, una gara molto interessante. Il percorso di gara, lungo 1250 metri e con una larghezza sui 14-15 metri, ricco di saliscendi, ha attratto fin dalla prima edizione molti piloti, oltre a un vasto pubblico. L'amministrazione comunale della cittadina toscana, per la migliore riuscita della manifestazione ha deciso di inserire la gara di kart nell'ambito di una serie di feste locali.

CON UN FINALE THRILLING NELLA FORMULA C Maman re a Portorose

PORTOROSE - Un folto pubblico ha fatto da cornice a questo classico appuntamento estivo del kart internazionale in Slovenia.

100 JUNIOR. I piloti locali Prek e Stojšic sono al vertice dopo i tempi. Gli sloveni continuano a dettare legge anche nella prefina: Prek, Jerancic e Repic si portano infatti subito nelle prime posizioni. Campos cerca di inserirsi nella lotta di vertice, ma viene poi bloccato dalla bobina ko. Il brasiliano nel primo giro della finale sale dall'ultima fila al 6. posto. Nella 2. tornata, Campos ha un contatto con Cipolat e l'italiano è costretto al ritiro. Intanto in testa marcia tranquillo un terzetto, composto da Prek, Jerancic e Stojšic che giugnerà sul

podio in quest'ordine. Dietro Campos dà battaglia e conclude 5.

125 F.C. Gli italiani Biasuzzi e Maman nei tempi sono al vertice assieme allo sloveno Pevec e all'olandese Van Lent. Nella prefina-

le, scatta in testa Pevec seguito da Biasuzzi che per tutta la gara duella con Van Lent per difendere, con successo il 2. posto. Le posizioni del podio restano consolidate. Pevec va in testa nella finale seguito da Biasuzzi, Van Lent e Popo-

vic; mentre Maman controlla Norbedo e Mio Bertolo. Il duello tra Pevec e Biasuzzi è entusiasmante. A metà gara Biasuzzi infila Pevic, ma all'uscita della curva Popovic, che si era portato a ridosso del duo di testa, tocca Biasuzzi e la corsa finisce lì per entrambi. Van Lent, salito al 2. posto, va all'attacco del battistrada. L'olandese infila il battistrada Pevec che lo tocca ed entrambi fini-

INUSUALE SEDUTA DI PROVE PER IL MONDIALE DELLA 100 Manetti in pole nei test Bridgestone

La fine dell'epoca delle gomme speciali per il mondiale, determinata dalla distribuzione dei pneumatici a parco chiuso, ha cambiato molte cose. Fino a pochi anni fa, sarebbe stata inimmaginabile una seduta di prove di gomme comuni con le principali Case in vista del mondiale. Un simile

test si è invece svolto martedì scorso a Lonato, dove il 15 settembre si diputerà il mondiale della 100. La Bridgestone ha fatto provare la gomma del mondiale a Brm (con Gandolfi e Pavlovic), Crg (con Manetti e Pantano), Italsistem (con Orsini e Daniele Parrilla), Tony (con Maggio e Mislijevic)

e Top (con Van der Ende). Per tutta la giornata le prestazioni si sono mostrate molto vicine. Solo alla fine Manetti, montando un treno di gomme nuove e con l'ultimo affinamento della messa a punto, ha spiccato un 39"3 staccando di poco Balistreri, Orsini, Mislijevic e Maggio.

APPLICATA SOLO AL PARMENSE LA SANZIONE PER CHI SA

Belicchi rifiutato al mondo

L'elenco degli iscritti al mondiale 125 F.C. in programma il prossimo 1 settembre a Salbris, in Francia, impone alcune importanti riflessioni. Prima di tutto salta all'occhio l'assenza di Andrea Belicchi. L'iscrizione del campione italiano in carica della 125 Internazionale è stata rifiutata dalla Cik perché ha saltato una gara dell'europeo. La decisione della Federazione internazionale è la conseguenza di una regola varata all'inizio di questa stagione: la norma stabilisce che se un pilota, iscritto a un campionato Cik, salta una prova verrà, poi escluso dalle gare internazionali. Senza entrare nel merito della regola, va detto che la Cik, mostratasi benevola con Manetti e Lancieri, rei anche loro di avere saltato delle gare di campionati internazionali a cui erano iscritti, avrebbe forse potuto usare lo stesso metro anche per Belicchi.

PARTECIPANTI. Sono 44 i piloti iscritti al mondiale F.C. non certo molti. Al di là dei numeri, va annotato

che in questa edizione sono praticamente assenti i piloti extraeuropei, fatta eccezione per un sudafrica-

no; un po' poco per frequentarsi dell'etichetta di campionato del mondo. L'assenza dei piloti extraeuro-

pei ha una spiegazione semplice: la Cik ha stabilito che al mondiale possono partecipare solo i conduttori che hanno gareggiato nell'europeo. Se una simile decisione serve a salvaguardare il livello di partecipazione per i piloti del vecchio continente, per chi proviene da fuori Europa potevano essere adottate delle deroghe. Del resto, se la Federazione internazionale vuole fare progredire questa specialità, dovrebbe essere più flessibile, così da organizzare un mondiale che sia ... aperto ad esempio a nazioni come il Giappone dove la classe 125 sta conoscendo una rapida espansione.

FAVORITI. Il pronostico pare indicare i nomi del campione europeo in carica, Piccini, e di Pantano come i più seri pretendenti al titolo iridato, anche se non vanno dimenticati piloti del calibro di Beggio, Foré, Maggio, Manetti e Rytarbris, tutti centisti a loro agio anche nella 125. Ciò comunque non significa che specialisti della 125,

Belicchi, come altri kartisti, ha corso anche in auto saltando così una gara Cik, questa infrazione non gli è stata perdonata

BIONDO



le gare

sono la gara. Maman guadagna così il comando. Dietro, Mio Bertolo attacca Ogrinc al 2. posto, ma lo sloveno lo tocca e l'italiano finisce fuori.

Gianni Mezzavilla

GP PORTOROSE

12. Gp Portorose (Slo), 18 agosto 1996

Classe 100 Junior: 1. Prek (Slo) Haase-Titan 22 giri 11'24"80; 2. Jerancic (Slo) (Tony-Vortex) 11'25"90; 3. Stojacic (Slo) (Crg-Parilla) 11'27"00; 4. Repic (Slo) (Crg-Parilla) 11'27"95; 5. Campos (Br) (Top-Comer) 11'28"44; 6. Paj (Slo) (Crg-Parilla) 11'42"00; 7. Podlesnik (Slo) (Crg-Parilla) 11'50"33; 8. Pevec (Slo) (Pcr-Pcr) a 1 giro; 9. Broglio (I) (Crg-Crg) a 1 giro; 10. Basso (Pcr-Pcr) a 1 giro.

Classe 125 F.C.: 1. Maman (I) (Tony-Pavesi) 22 giri in 10'59"02; 2. Ogrinc (Slo) (Tony-Tm) 11'01"90; 3. Jagarinec (A) (First-Pavesi) 11'02"65; 4. Seruga (Slo) (Crg-Tm) 11'17"00; 5. Reiner (Slo) (Tony-Tm) 11'19"40; 6. Perosa (Slo) (Birel-Tm) a 1 giro; 7. Norbedo (Slo) (Pcr-Tm) a 1 giro; 8. Pevec (Slo) (Birel-Pavesi) a 3 giri; 9. Van Lent (Nl) (Crg-Pavesi) a 3 giri; 10. Biasuzzi (I) (Kalf-Pavesi).

GARE CIK ale F.C

come Bakos e Gabrilsson sono tagliati fuori dal pronostico.

NOVITA'. Due motori italiani faranno il loro debutto nel mondiale 125 nella gara di Salbris. Il Cassani e l'Hrt. La notizia rilevante è in ogni caso rappresentata dal fatto che il Cassani sarà affidato al pilota ufficiale della Crg, Danilo Rossi. L'iridato della F.C e della F.S-A del '92, ritornato quest'anno al kart dopo alcune stagioni poco fortunate in auto, potrà sicuramente dare un ottimo impulso allo sviluppo del motore costruito a Maranello, a poche centinaia di metri dalla Ferrari; però se vi fosse stato più tempo per provare per Rossi è il motore Cassani ci sarebbe stata qualche speranza in più, anche se non sfigureranno di certo. L'altro propulsore al debutto nel mondiale F.C è l'Hrt, affidato come nel Tricolore 125 al pilota ufficiale della Gold, Azzolina. Anche per questa unità si può dire che la base è buona e il potenziale c'è, deve però maturare.

PISTA RIOVEGGIO

Rioveggio (Bo), 18 agosto 1996

1. prova Trofeo Alto Appennino

Classe 60 Minikart: 1. Leoni (Top) 10 giri in 0'22"18; 2. Fanelli (Birel) 8'25"06; 3. Fantini (Kali) 8'27"88; 4. Righini (Kali) 8'29"89; 5. Benedetti (Tony) 8'32"54; 6. Duo (Tirel) 8'48"18.

Classe 100 Junior: 1. Franzoni (Birel-lame) 22 giri in 14'43"44 alla media di 75,40 kmh; 2. Silvia Bonetti (Pcr-Pcr) 14'44"31; 3. Gabriele Dal Prà (Pcr-Pcr) 14'44"72; 4. Tommaso Dal Prà (Pcr-Pcr) 14'47"55; 5. Pasquesi (Tony-Vortex) 14'48"57; 6. Mussilli (Npk-lame) 14'53"45; 7. Corsetti (Crg-lame) 14'54"39; 8. Mariotti (Crg-lame) 15'01"29; 9. Lodasani (Tony-Pcr) 15'19"79; 10. Ferretti (Npk-lame) a 2 giri.

Classe 100 Nazionale: 1. Musetti (Pcr-Pcr) 22 giri in 14'21"97; 2. Caldonazzi (Crg-Crg) 14'29"92; 3. Vannini (Gold-Parilla) 14'35"10; 4. Garutti (Crg-Pcr) 14'38"87; 5. Giusti (Npk-lalsistem) 14'39"34; 6. Righini (Tony-lalsistem) 14'43"47; 7. Negri (Tony-Titan) 14'46"74; 8. Romanini (Gold-Parilla) 14'49"51; 9. Faloni (Tony-lalsistem) 14'51"81; 10. Gherardini (Gold-lame) 14'56"85.

Classe 125 Nazionale: 1. Piccinelli (Crg-Pavesi) 22 giri in 14'13"08; 2. Benni (Kali-Pavesi) 14'18"41; 3. Palmini (Npk-Pavesi) 14'22"51; 4. Sibani (Crg-Pavesi) 14'28"74; 5. Pagliani (Crg-Tm) 14'38"55.

Classe 125 Internazionale: 1. Neri (Birel-Tm) 22 giri in 14'00"77; 2. Settimo (Birel-Seven) 14'08"72; 3. Girotti (Gold-Power) 14'21"18; 4. De Giacomo (First-Rotax) 14'28"46; 5. Goldoni (Top-Seven) 14'34"01; 6. Margagnoli (Crg-Tm) a 1 giro; 7. Cozza (Kali-Tm) a 1 giro; 8. Fanceschi (Birel-Tm) a 3 giri.

Classe 125 Senior: 1. Bianchini (Crg-Pavesi) 22 giri in 14'44"52 alla media di 75,90 kmh; 2. Sanchini (Kali-Tm) 14'44"77; 3. Drudi (Kali-Tm) 15'20"48; 4. Mascarin (Tony-Pavesi) 15'30"56; 5. Bardazzi (Kali-Tm) a 5 giri.

CIRCUITO MARCIANO

Marciano della Chiana (Ar), 18 agosto 1996

Classe 60 Minikart: 1. Marconi (Birel) 10 giri in 6'46"54 alla media di 57,558 kmh; 2. Rossi (Birel) a 0'45; 3. Leonini (Tony) a 16'00; 4. Fanli (Dap) a 16'64; 5. Urso (Top) a 26'37; 6. Dell'Agnello (Top) a 30'62; 7. Liberti (Birel) a 1 giro. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Marconi (Birel-lalsistem) 12 giri in 6'54"57 alla media di 67,73 kmh; 2. Cantoni (Gpr-Pcr) a 2'7; 3. Vitali (Npk) a 39'4.

Classe 100 Nazionale: 1. Picchioni (Mari-Vortex) 20 giri in 10'49"79 alla media di 72,023 kmh; 2. Daniele Scoccati (Birel-lalsistem) a 4'57; 3. Mirko Scoccati (Birel-lalsistem) a 12'43; 4. Pollastrini (Crg) a 29'86; 5. Coppelli (Mari-lalsistem) a 1 giro; 6. Paolo Pepi a 2 giri.

Classe 100 Internazionale: 1. Fabrizio Fabrizio 20 giri in 11'16"997; 2. Bonifazi (Birel) a 1



GIANNOBILE

Musetti, sopra, si è imposto nella 100 Nazionale sulla pista di Rioveggio, nella prima prova del Trofeo Alto Appennino. Cinaglia, a lato, ha centrato il successo nella 100 Senior a Val Vibrata nell'ultima prova del Trofeo Negretti



RICCIOTTI

giro; 3. Chehade (Tony) a 2 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Sani (First-Pavesi) 20 giri in 10'36"852 alla media di 73,846 kmh; 2. Moretti (Mari-Tm) a 0'49; 3. Ferretti (Birel) a 14'45; 4. Convalle (Tony-Pavesi) a 14'99; 5. Bonci (Top-Tm) a 15'60; 6. Ricci (Npk-Tm) a 20'62; 7. Diamantini (Kali-Tm) a 21'29; 8. Panichi (Crg-Tm) a 22'79; 9. Cervellieri (Birel) a 1 giro.

Classe 125 Internazionale: 1. Daniele Fabrizzi (Kali-Tm) 20 giri in 10'25"227 alla media di 74,85 kmh; 2. Pecorari (Birel-Tm) a 13'79; 3. Bonacchi (Kali-Tm) a 16'23; 4. Pallini (Kali-Tm) a 1 giro; 5. Walter Venturi (Kali-Balen) a 1 giro; 6. Pratelli (Mari-Tm) a 2 giri.

Classe 125 Senior: 1. Perna (Top-Pavesi) 20 giri in 10'50"009 alla media di 71,99 kmh; 2. Alessandro Pepi (Npk-Pavesi) a 0'7; 3. Pierli (Top-Tm) a 8'9; 4. Corbari (Top-Balen) a 9'9; 5. Fulvio Muzzi (Tony-Tm) a 11'1; 6. Concelloni (Birel-Tm) a 19'7; 7. Greco (Top-Pavesi) a 21'1; 8. Geiltrude (Top-Tm) a 26'3; 10. Benvenuti (Kali-Pavesi) a 1 giro.

PISTA VAL VIBRATA

S. Egidio alla Vibrata (Te), 11 agosto 1996

2. e ultima prova del Trofeo Negretti

Classe 50 Minikart: 1. "El Kobra" (Cmp) 9 giri in 9'04"417 alla media di 62,489 kmh; 2. Alessandro Bonetti (Kali) a 0'004; 3. Iacone (Kali) a 4'905; 4. Malucelli (Top) a 5'372; 5. Bravi (Tony) a 5'553; 6. D'Antonio (Kali) a 6'902; 7. Cozzolino (Tony) a 6'962; 8. De Lauro (Will) a 7'062; 9. Pezzolla (Will) a 8'211; 10. Pizzuti (Kali) a 8'507.

La classifica finale del Trofeo: 1. "El Kobra" 46 punti; 2. Bravi 41; 3. Alessandro Bonetti 34; 4. Iacone 32; 5. Prisco 29; 6. Cozzolino 24; 7. Di Lauro 23; 8. D'Antonio 22; 9.

De Lucia 21; 10. Maceratesi 21.

Classe 100 Junior: 1. Del Monte (Tony) 22 giri in 17'17"741 alla media di 80,136 kmh; 2. Pierguidi (Top) a 4'033; 3. Andrea Bonetti (Top) a 4'517; 4. Filippini (Crg) a 10'620; 5. Sorigi (Crg) a 17'911; 6. Guida (Top) a 19'925; 7. Corcecci (Tony) a 20'302; 8. Tondini (Crg) a 20'424; 9. Andrea Montanari (Crg) a 24'454; 10. Pedroni (Top) a 25'176.

La classifica finale del Trofeo: 1. Andrea Bonetti 49 punti; 2. Del Monte 47; 3. Pierguidi 40; 4. Sorigi 38; 5. Filippini 32; 6. Brandi 27; 7. Corcecci 25; 8. Tondini 21; 9. Lupo 20; 10. Guida 17.

Classe 100 Nazionale: 1. Spinazzi (Tony) 22 giri in 16'51"897 alla media di 82,182 kmh; 2. Furini (Tecno) a 4'448; 3. De Franco a 8'923; 4. Giannetti (Dfm) a 12'936; 5. Tredicine (Nannik) a 14'439; 6. Francia (Pcr) a 17'464; 7. Maritani (Gpr) a 17'574; 8. Cardinali (Tony) a 18'243; 9. Marcolli (Crg) a 18'967; 10. Franzese (Tecno) a 30'300.

La classifica finale del Trofeo: 1. Spinazzi 50 punti; 2. Forlini 44; 3. Bertocchi 37; 4. Luzzi 32; 5. Giannetti, Balzan e Boncompagni 28; 6. De Franco 25; 7. Mariotti 22; 10. Francia 21.

Classe 100 Internazionale: 1. Brugnoli (Mari) 22 giri in 17'02"303 alla media di 81,346 kmh; 2. Antonelli (Gpr) a 0'137; 3. Calenzo (Tony) a 7'808; 4. Piergentili (Tony) a 5 giri; 5. Muscioni (Birn) a 7 giri.

La classifica finale del Trofeo: 1. Antonelli 24 punti; 2. Muscioni 23; 3. Brugnoli 21; 5. Calenzo 18,5; 5. Piergentili 17; 6. Ippoliti 9,5; 8. Cardinali 3; 9. Carone 2,5.

Classe 125 Nazionale: 1. Flenghi (Birel) 22 giri in 16'13"205 alla media di 85,450 kmh; 2. Cinaglia (Kali) a 6'047; 3. Bellini (Birel) a 6'270; 4. Benedetti (Tony) a 6'494; 5. Cecconi (Birel) a 11'921; 6. Nepa (Crg) a 13'501; 7. Buonpensiere (Tony) a

23'304; 8. D'Addario (Top) a 38'554; 9. Di Loreto (Kali) a 39'578; 10. Dragani (Tony) a 46'677.

La classifica finale del Trofeo: 1. Flenghi 50 punti; 2. Cinaglia 45; 3. Bellini 42; 4. Nepa 37; 5. Benedetti 36; 6. Cecconi 30; 7. Buonpensiere 28; 8. Dragani 27; 9. Di Loreto 21; 10. Lalli 20.

Classe 125 Internazionale: 1. Francesco Baldelli (Kali) 22 giri in 15'40"236 alla media di 88,446 kmh; 2. Costantini (Kali) a 7'398; 3. Laudato (Top) a 7'398; 4. Di Cecco (Top) a 16'994; 5. Mori (Crg) a 2 giri; 6. Ottaviani (Birn) a 9 giri; 7. Gagliardini (Birel) a 9 giri; 8. Di Gianvito (Tony) a 10 giri.

La classifica finale del Trofeo: 1. Francesco Baldelli 50 punti; 2. Costantini 48; 3. Laudato 39; 4. Di Cecco 36; 5. Di Paolo 34; 6. Mori 28; 7. Ottaviani 25; 8. Gagliardini, Di Gianvito e Vallorani 15.

Classe 100 Senior: 1. Marozzi (Pcr) 22 giri in 18'03"300 alla media di 76,765 kmh; 2. Lattanzi (Kali) a 6'488; 3. Schinco (Gold) a 10'868; 4. Vitucci (Nannik) a 11'581; 5. Comandini (Mari) a 29'623; 6. Mallardi (Birel) a 1 giro; 7. De Angelis (Tecno) a 9 giri.

La classifica finale del Trofeo: 1. Marozzi 22 punti; 2. Comandini 17; 3. Lattanzi 16; 4. Perletti e Schinco 14,5; 6. Vituci 14; 7. Pragliola 11,5; 8. De Angelis 8,5; 9. Mallardi 8.

Classe 100 Senior: 1. Cinaglia (Crg) 22 giri in 16'30"000 alla media di 84,000 kmh; 2. Ciuffi (Crg) a 6'041; 3. Tramannoni (Birel) a 7'082; 4. Laddo (Tony) a 10'846; 5. Caporali (Tony) a 16'931; 6. Addazi (Crg) a 19'557; 7. Bisceglia (Tony) a 20'437; 8. Trevisan (Crg) a 20'546; 9. Graziano Baldelli (Kali) a 34'800; 10. Di Nicola (Dap) a 39'009.

La classifica finale del Trofeo: 1. Addazi 43 punti; 2. Graziano Baldelli 40; 3. Cinaglia 35; 4. Ciuffi 34; 5. Laddo e Caporali 29; 7. Baldassarri 26; 8. Trevisan 24; 9. Concelloni 22; 10. Pierini 19.

F. ATLANTIC

A Carpentier il titolo con record

ELKHART LAKE - A Carpentier era bastato il punto della pole per conquistare il titolo di F. Atlantic, con due gare di anticipo sulla conclusione della stagione. Ma nella 10. prova ha comunque voluto tutto, centrando il sesto successo consecutivo, un record per la categoria. A 24 anni, Patrick Carpentier è dunque il nuovo campione di F. Atlantic, serie che ha già lanciato piloti come Jacques Villeneuve e Michael Andretti.

F. ATLANTIC

Elkhart Lake (USA), 18/8/96
Camp. Usa, 10. prova
Classifica: 1. Carpentier (Ralt R1-41) 17 giri in 36'01"501, media 183,191 kmh; 2. West (Ralt R1-40) a 4"171; 3. Benham (Ralt R1-41); 4. Jasper (Ralt R1-41); 5. Tagliani (Ralt R1-41); 6. Lang (Ralt R1-41)
Gpv: West, 2'06"059, media 183,799 kmh
Campionato: 1. Carpentier 195; 2. Benham 122; 3. Jasper 109; 4. Montgomery 107; 5. Tagliani 66

INTERSERIE

Siegerland (D), 18/8/96
Eurocup, 5/6. prova
1. manche: 1. "Careca" (Penske-Buick), 20 giri in 23'32"99, media 170,650 kmh; 2. Lechner (Lola-Audi) a 24"89; 3. Hasenblicher (Penske-Buick) a 47"43
Gpv: "Careca", 1'08"45, media 176,134 kmh
2. manche: 1. "Careca", 20 giri in 23'32"91, media 170,660 kmh; 2. Lechner a 34"04; 3. Bross (Spice-Ford) a 1 giro
Gpv: "Careca", 1'09"01, media 174,705 kmh
Campionato: 1. Lechner 47,5; 2. Stirling 46; 3. "Careca" 41



Ecco lo spettacolare incidente a Michigan, a 8 giri dal traguardo: Marlin ha centrato Speed, intraversatosi, ed entrambi sono usciti di scena, per fortuna senza riportare danni fisici. Dopo la fase di neutralizzazione, la gara è stata vinta da Jarrett (nell'altra pagina, al centro e in alto) che ha battuto in una gran volata Martin.

STOCK CAR MENTRE MARLIN FA CRASH, DALE CENTRA LA 4. VITTORIA

Il poker di Jarrett

MICHIGAN - Che beffa per Mark Martin! Nella Michigan 400, 21. prova della Winston Cup, è stato in testa per 125 dei 200 giri in programma. Ha menato ininterrottamente la danza dal 105. al 192. giro quando... Dale Jarrett lo ha infilato

all'estero della curva numero 4 e gli ha strappato un successo che ormai era sicuro di avere in pugno. Jarrett si è così aggiudicato la quarta vittoria della stagione, che si aggiunge alle Brickyard 400 (a Indianapolis), Daytona 500 e Charlotte

600, le gare più prestigiose fra quelle finora disputate. Se centerà anche la Southern 500, in programma l'1 settembre a Darlington, Jarrett si aggiudicherà la Winston Select Million (basata sui risultati a Daytona, Charlotte, Talladega e Dar-

lington) che mette in palio un milione di dollari, circa un miliardo e 600 milioni di lire! Tra i motivi che hanno permesso a Jarrett di aggiudicarsi questa corsa c'è stata sicuramente la scelta azzeccata di montare ad ogni pit-stop sempre

F. OPEL È VICINO AL TITOLO

Leinders domina

SILVERSTONE - Bas Leinders è a corto di budget e, per risparmiare un paio di trasferte, ha deciso di chiudere in anticipo la questione del titolo nell'europeo di F. Opel. Nell'11. prova ha dato ancora il massimo e ha

conquistato il 6. successo, portando a 80 punti il vantaggio in classifica sul rivale Thimmler. Leinders (sotto), partito in pole, è stato insidiato solo nei primi due giri da Thimmler, che poi ha dovuto guardarsi dagli attacchi

PHOTO4



di Simon e dalla rimonta di Nadeau. Un primo giro infelice ha invece compromesso la gara di Kevin McGarrity, neoacquisto del team Vergani, transitato solo ottavo al 1. giro e alla fine sesto.

Carlo Marzetti

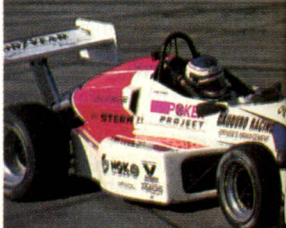
F. OPEL

Silverstone (GB), 18/8/96
Euroseries, 11. prova
Classifica: 1. Leinders, 15 giri in 28'54"403, media 157,91 kmh; 2. Thimmler a 7"207; 3. Simon a 8"053; 4. Nadeau a 8"795; 5. Stanton a 9"214; 6. McGarrity a 9"666; 7. Teodosio a 16"052; 8. Masuda a 17"901; 9. Battistuzzi a 19"869; 10. Gomes a 20"385
Gpv: Leinders, 1'54"903, media 158,94 kmh
Campionato: 1. Leinders 167; 2. Thimmler 87; 3. Coronel 81; 4. Simon 78; 5. Gomes 73; 6. Nadeau 70

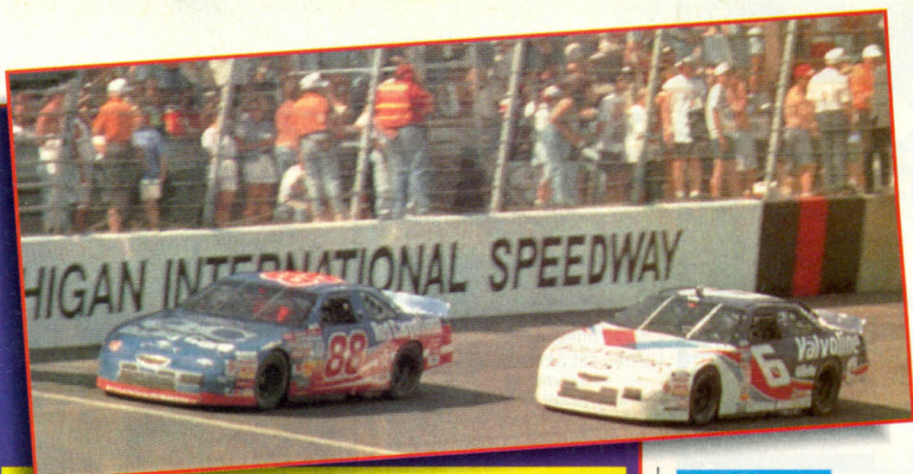
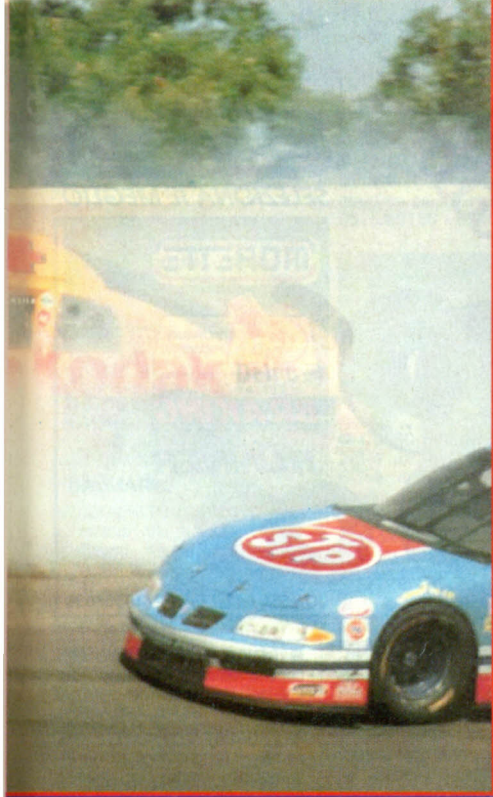
F. DODGE NELLA VOLATA

La prima davanti

ELKHART LAKE - Prima vittoria del norvegese Thomas Schie e ottimo secondo posto di Rino Mastronardi, davanti a Derek Hill, nella 9. pro-



ORSI



Ma Martin è supercampione

MICHIGAN - Non ha vinto la prestigiosa Michigan 400, ma a Mark Martin è rimasta almeno la consolazione di essersi aggiudicato al sabato il titolo della serie Iroc. E che consolazione! Nell'International Race Of Champion, che si disputa su quattro gare, vengono infatti ammessi a partecipare solo i migliori piloti americani in attività, che oltre a Martin quest'anno sono stati Unser jr., Pruett, Robby e Jeff Gordon, Benson, Earnhardt, Kinser, Kendall, Terry Labonte, Marlin, Rusty Wallace, e Geoff Bodine, tutti messi a confronto su identiche Pontiac Firebird Trans-Am. La griglia di partenza di questa gara conclusiva della serie Iroc è stata stabilita in

base all'ordine inverso di posizione in classifica generale. Cioè Wallace è partito in pole e Robby Gordon in fondo allo schieramento, mentre Martin ha dovuto effettuare una spettacolare rimonta dalla 10. posizione e si è aggiudicato la gara con 0"757 di vantaggio su Benson. In venti anni di storia della Iroc solo A.J. Foyt, Unser jr., Earnhardt e Martin si sono aggiudicati due titoli della serie.

fotografieAP



quattro gomme nuove, invece delle due sostituite da quasi tutti gli avversari; cosa che a fine gara gli ha consentito di giocare il tutto per tutto con una vettura più bilanciata. La gara è stata caratterizzata da ben otto fasi di neutralizzazione. Particolarmente delicata è stata quella causata al 168. giro dallo spettacolare incidente fra Sterling Marlin e Lake Speed, entrambi usciti di scena, per fortuna senza danni fisici. Anche Earnhardt è incappato in un testacoda e in una conseguente collisione con Schrader a 15 giri dal traguardo e così è riuscito a concludere solo in 17. posizione.

STOCK CAR

Michigan (USA), 18/8/96

Winston Cup, 21. prova

Classifica: 1. Jarrett (Ford Thunderbird) 200 giri in 2.51'41", media 224,925 kmh; 2. Martin (Ford Thunderbird) a 0"168; 3. T. Labonte (Chevrolet Monte Carlo); 4. Irvan (Ford Thunderbird); 5. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo); 6. B. Labonte (Chevrolet Monte Carlo); 7. Benson (Pontiac Grand Prix); 8. Rudd (Ford Thunderbird); 9. J. Burton (Ford Thunderbird); 10. Spencer (Ford Thunderbird)

Campionato: 1. T. Labonte 3137; 2. Earnhardt 3003; 3. J. Gordon 3003; 4. Jarrett 3000; 5. Martin 2702; 6. Rudd 2623; 7. Irvan 2581

TRANS-AM

FINISCE NELLA SABBIA LA RIMONTA DI VAN DE POELE

Kendall e Schroeder ai ferri corti

TRANS-AM

Elkhart Lake (USA), 18/8/96, Camp. Usa, 12. prova

Classifica: 1. Kendall (Ford Mustang Cobra) 25 giri in 1.17'13"813, media 124,987 kmh; 2. Said III (Ford Mustang Cobra) a 0"538; 3. Schroeder (Ford Mustang Cobra); 4. Simo (Ford Mustang Cobra); 5. Fellows (Chevrolet Camaro); 6. Lagod (Chevrolet Camaro). **Gpv:** Tom Kendall (Ford Mustang Cobra), 2'08"569, media 180,208 kmh. **Campionato:** 1. Simo 2300; 2. Schroeder 324; 3. Kendall 322; 4. Galles 226

PHOTO4



FINALE TERZO È DEREK HILL

di Schie a Mastronardi

va di F.Dodge. Con questo successo Schie ha avvicinato il leader del campionato Larsson, ma anche Mastronardi ha fatto un buon balzo in avanti. Il pilota della Cauduro Racing (sotto) è infatti terzo in campionato, a cinque punti dal norvegese, e nelle restanti due gare della stagione

avrà ottime possibilità di conquistare la piazza d'onore in campionato.

F.DODGE

Elkhart Lake (USA), 18/8/96

Camp. Usa, 9. prova

Classifica: 1. Schie, 14 giri in 31'47"939, media 170,071 kmh; 2. Mastronardi a 2"464; 3. D. Hill; 4. Larsson; 5. Moser; 6. A. Gomez

Gpv: Moser, 2'14"971, media 171,723 kmh

Campionato: 1. Larsson 133; 2. Schie 102; 3. Mastronardi 97; 4. Moser 92; 5. Hill 85

VELOCITÀ

1 settembre

VANCOUVER (CAN)
Formula Atlantic

NASHVILLE (USA)
Super Truck

NURBURGRING (D)
Itc
F.3 tedesco
Camp. Eur. F. Opel

ALBI (F)
F3 francese
Camp. Turismo

PERGUSA (EN)
Camp. it. SuperTurismo
Turismo
Tel. 0935/541069

BINETTO (BA)
Camp. it. F. 3
F. Renault Campus
Prototipi
Tel. 080/9921148

MAGIONE (PG)
Superformula
Gf - F. Junior
Tel. 075/840303

VARANO (PR)
Club
Trofeo Citroen Saxo
Elettrosolari
Autostoriche
0521/242820

PEMBREY (GB)
F.3 inglese

FUJI (J)
Camp. Giapp.

VANCOUVER (CAN)
F. IndyCar
F. Indy Light
Camp. Usa SuperT

DALLAS (USA)
Imsa
F. Barber Dodge
Trans-am

DARLINGTON (USA)
Winston Cup-Stock Car

EASTERN CREEK (AUS)
Turismo australiano

RALLY

30 agosto - 1 settembre

GRECIA
Elpa Rally
Camp. Eur. coeff. 20

UDINE
Rally Alpi Orientali
Camp. 2 Litri
Tel. 0432/668823

ASTI
Rally del Grappolo
e del Tartufo
Coppa Italia 1. zona
Tel. 0141/916491

CAMPOBASSO
Rally del Molise
Coppa Italia 5. zona
Tel. 0874/92941

**S. MARTINO
DI CATROZZA
(TRENTO)**
Revival Rally S. Martino
Regolarità
Tel. 041/5310362



fotografie COLOMBO



ALTRE SPECIALITÀ

1 SETTEMBRE

LIMA (PT)
Limabetone (Pt)
Civm
Club-Autostoriche
Tel. 0573/631288

NICOLOSI (CT)
Corso dell'Etna
Velocità in salita
Tel. 091/344533

ALBINO
Slalom Albino-Casale
Camp. Italiano
Tel. 035/773001

NICOLOSI (CT)
Slalom dell'Arcobaleno
Tel. 091/344533

MURO LUCANO (PZ)
Slalom
Tel. 0971/564668

LUOGO SANTO (SS)
Slalom
Tel. 079/271462

**RICCÒ DEL GOLFO
(LA SPEZIA)**
Slalom Riccò-Polverara
Tel. 019/703569

ALATRI (FR)
Slalom
Tel. 0775/850006

MILLESIMO (SV)
Formula Challenge
Tel. 019/564002

Appuntamento con il Civt domenica 1 settembre a Pergusa. Una gara sarà trasmessa da Tmc fra le due manche del SuperT Telesport a partire dalle ore 14. A Binetto, invece, è di scena l'8. prova del campionato di F.3

SETTE GIORNI IN TV

Martedì 27 agosto

08.30 **FORMULA 1 (Eurosport)** replica Gp del Belgio
09.00 **TRANS-AM (Dsf)**
10.00 **SPEEDWORLD**
14.00 **SUPERTURISMO TEDESCO (Dsf)** replica della gara di Salisburgo
18.00 **MOTORS (Eurosport)** F. Renault inglese
19.00 e 22.45 **PIÙ MOTORI (Tele+2)**
19.15 e 23.00 **TG Motori (Odeon)**

Mercoledì 28 agosto

13.30 **PIÙ MOTORI (Tele+2)**
19.15 e 23.00 **TG Motori (Odeon)**
21.00 **FORMULA 1 (Eurosport)**
23.05 **ABS (Odeon)**

Giovedì 29 agosto

01.00 **CRONO (Tmc)** replica
0.830 **FORMULA 1 (Eurosport)**
09.30 **MOTORS (Eurosport)**
19.15 **TG MOTORI (Odeon)**
21.00 **TRUCK RACING (Eurosport)**
23.00 **FORMULA 1 (Eurosport)**

Venerdì 30 agosto

13.00 **MOTORSPORTS REPORT (Eurosport)**
16.30 **RALLY 1000 LAGHI (Tele+2)**
19.15 e 23.00 **TG MOTORI (Odeon)**
21.00 **OFFROAD (Eurosport)**
22.00 **TRACTOR PULLING (Eurosport)**
22.30 **TELESPORT (Italia 9)**
22.30 **SUPERSIX SPORT (Supersix)**

Sabato 31 agosto

11.00 **TRANS-AM (Dsf)**
12.00 **SUPERTURISMO (Tmc)** top qualifying in diretta da Pergusa
15.00 **F.INDY (Dsf)** la gara di Elhart Lake
15.45 **RALLY RAI (Rai 3)**
13.00 **ABS (Odeon)**
17.15 e 23.50 **ITC (Vox)** qualifiche al Nurburgring
22.30 **A TUTTO GAS (Italia 7)**
23.00 **TG MOTORI (Odeon)**

Domenica 1 settembre

10.30 **OFFROAD (Eurosport)**
10.30 **F.INDY (Dsf)** la gara di Elhart Lake
13.00 **GRAND PRIX (Italia 1)**
13.00 **ITC (Vox)** in diretta la gara al Nurburgring
13.15 **GRAND PRIX (Italia 1)**
13.25 **Tg2 Motori (Rai 2)**
14.00 **SUPERTURISMO (Tmc)** in diretta la gara a Pergusa
16.30 **ITC (Rai 3)** gara al Nurburgring
18.30 **TMC RACE (Tmc)**
19.00 **CRONO (Tmc)**
21.00 **INDYCAR (Eurosport)** differita delle prove a Vancouver
22.00 **INDYCAR (Eurosport)** in diretta la gara a Vancouver
23.00 **F.INDY (Tele+2)** la gara di Vancouver (Canada)

Lunedì 2 settembre

01.00 **ITC (Vox)** replica della gara del Nurburgring
09.00 **MOTORSPORTS REPORT (Eurosport)**
09.00 **CLASSIC CARS (Dsf)**
12.00 **INDYCAR (Eurosport)** replica della gara di Vancouver
19.15 e 23.00 **Tg motori (Odeon)**
21.00 **SPEEDWORLD (Eurosport)**
23.00 **TMC RACE (Tmc 2)**
23.50 **RACING TIME (Odeon)**

Precisiamo che tutti i servizi televisivi trasmessi dopo le 23.59 vengono inclusi nella programmazione del giorno successivo

**Radio
Dimensione
Suono**

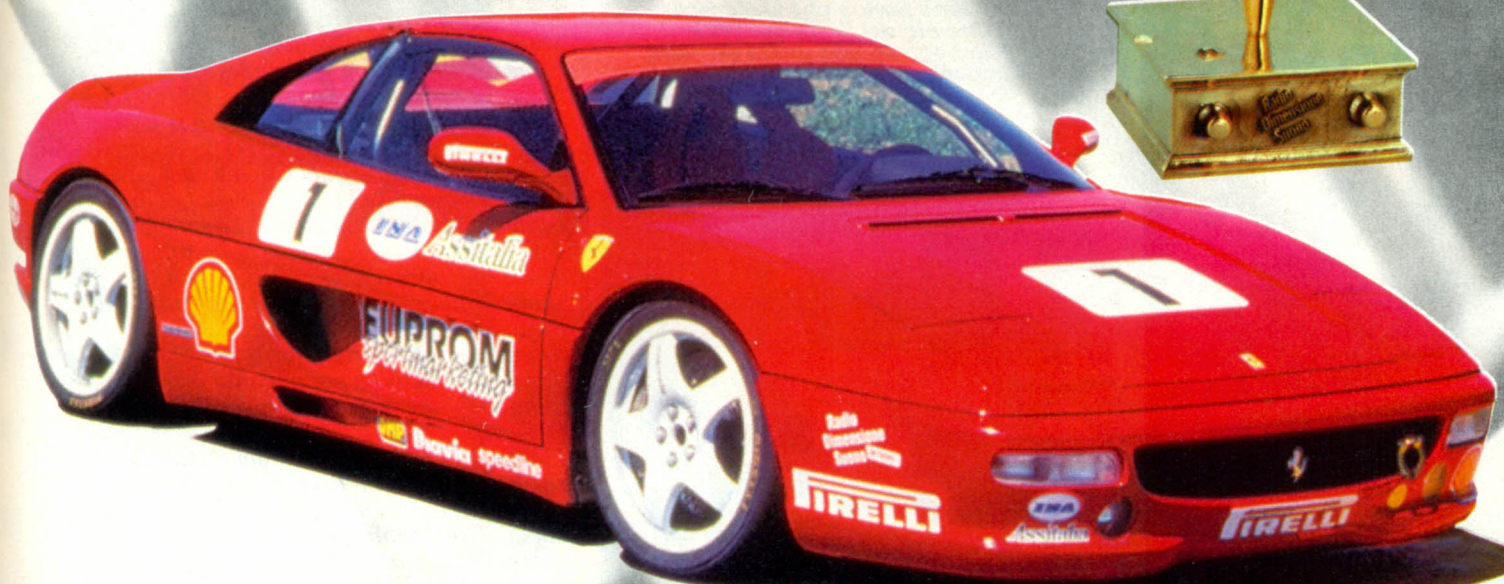
NETWORK

La Voce
Ufficiale
dalle Piste
del

FERRARI CHALLENGE



Ferrari
challenge
TROFEO PIRELLI



Prossimo appuntamento 6-7 Settembre: 3 collegamenti al giorno
in diretta dal circuito di Monza.

IL TUNNEL



FRANCO GOZZI

Mentre l'estate va superando le sue giornate campali con tramonti sempre più vicini, si conclude malinconicamente la stagione balneare. Il tempo non è stato buono, affiorano qua e là segni di crisi e anche la formula stessa della vacanza denuncia stanchezza e qualche voglia di cambiare. Fatto sta che non c'è stato quest'anno il tutto esaurito, la gran cagnara di folla che tutto sommato è forse il masochistico segreto del successo della riviera romagnola. Si lamentano tutti. Fa eccezione alla regola il «nostro» Hotel Nautic di Franco Savini a Bellaria, dove la fede ferrarista non conosce flessioni e assorbe imperterrita le cocenti delusioni degli ultimi Gran Premi (ah, quel silenzio stranito al momento del ritiro di Schumacher in Ungheria! Nonostante fosse soltanto un terzo posto, c'era già pronto il bottiglione dello spumante e il classico salto corale in piscina). Comunque il tempo brutto c'è stato davvero e troppo spesso non ha consentito di colmare le giornate del Nautic, pur ravvivate da alcuni clamorosi topless in piscina e dai capolavori di cucina sfornati a ripetizione dalla cuoca Filomena (il personale di questo Hotel, per intenderci verso che direzione andiamo, è tutto femminile così che anche il bagnino e l'avvocato si chiamano Michela e Sabrina).

Ecco un documento storico che si riferisce alla gara del Circuito del Savio del 1923: Enzo Ferrari è impegnato alla guida dell'Alfa con cui si è imposto nella corsa



Così, per coprire il vuoto di una giornata a dir poco invernale, tutti andavano a Ravenna a vedere la tomba di Dante e il mausoleo di Galla Placidia, a me è venuta l'idea di andare sì a Ravenna, ma a Sant'Apollinare in Classe, per cercare vestigia di una corsa automobilistica che vi è stata disputata nel 1923: quel Circuito del Savio che fu vinto da Enzo Ferrari pilota. Ho abbandonato la litoranea che porta a Ravenna, imboccando la stradina che conduce a Classe, dove appunto c'è la basilica di Sant'Apollinare e lì ho cominciato a domandare, rivolgendomi ovviamente alle persone più anziane. «Sapete? Ricordate?» attaccavo, usando il «voi» che in questi casi è d'obbligo, ma la risposta era sempre negativa, anzi il più delle volte mi precisavano che a quell'epoca non erano ancora nati. Ero sul punto di rinunciare, all'ennesimo «no» di due vecchietti seduti su una panca davanti a una casupola a un solo piano, riparati dalla pioggerella sotto un decrepito ombrellone «Agip Ravenna», quando dall'interno è spuntata una nonnina arzilla e minuta con una pelle scurissima e incredibilmente rugosa: «Non sanno niente quelli lì, io invece mi ricordo». Si chiama Maria Franchini, ha 91 anni, dunque nel 1923 ne aveva 18, e racconta che suo padre fu ingaggiato dalla Società insieme ad altri contadini per il servizio di innaffiatura: erano pagati per andare, con le loro botti agricole a bagnare le strade polverose, altrimenti le macchine sollevavano «un spulvraz che non ci si vedeva niente». Ma cos'era questa Società? «Eh, e mi burdel, erano dei signori di Ravenna e di Cesena», e questo corrisponde con quanto sapevo: gli organizzatori della corsa erano appassionati sportivi che emisero per la circostanza azioni di una «Società del Savio» del valore di cento lire, delle quali possiede un esemplare, trovato per caso su una bancarella, sottoscritta da un illustre sconosciuto signor Barbanti. E com'era il percorso del circuito? Non lo sapeva, ricordava soltanto che passavano «proprio da qui» andando verso la basilica, poi voltavano al bivio per Cesena, piegavano verso Ravenna e tornavano a passare. Spettatori ce n'erano? «No, qui no, ma alla curva per Cesena ce n'era un branco e ci furono anche dei feriti perché il corridore Materassi sbagliò la voltata perché andava come un matto. Voi, vi ricordate di Materassi?». No, cara nonna, non posso ricordarlo. L'unica cosa che so di lui è che in seguito si uccise malamente in gara, ma ecco il punto che mi ha portato a rievocare quel Circuito del Savio 1923: Enzo Ferrari vinse la corsa, e sul podio la contessa Paolina Baracca di Lugo, madre dell'eroe Francesco, caduto nella prima guerra mondiale, oltre alla coppa gli affidò simbolicamente il Cavallino rampante che fregiava la carlinga dell'aereo del figlio dicendogli: «Le porterà fortuna». Si rividero durante l'inverno e poi ancora l'anno dopo quando Ferrari vinse la Coppa Acerbo a Pescara. È questo l'atto di nascita del Cavallino rampante nero che Ferrari, quando fondò la Scuderia Ferrari, adottò per le sue macchine da corsa, inserendolo in campo giallo, che è il colore cittadino di Modena. Né la contessa Baracca e nemmeno Enzo Ferrari, credo, potevano immaginare che quel simbolo sarebbe diventato, dopo quello della Coca Cola, il marchio più famoso del mondo.

È già in edicola
il numero di settembre

auto

SETTEMBRE 1996
MENSILE - L. 8000

ESCLUSIVO
Ecco come sarà
la nuova Giulietta



BIRRA E CHAMPAGNE

La spumeggiante
Peugeot 106 Rallye
contro la frizzante
VW Polo 16 valvole



LE GRANDI VIAGGIATRICI

Prova-confronto
fra le monovolume TD:
Lancia Z, Mazda MPV,
Seat Alhambra



SPORT E FAMIGLIA

Prove verità
della Nissan Almera GTi
e della Fiat Marea
Weekend turbodiesel



SUPERCAR DA SHOCK

Lorinser Mercedes C SW
Lotec Porsche 993
Pefra Alfa Romeo 155
Novitec Fiat Uno turbo
Hamann BMW M3

In regalo
il pocket della sicurezza



IN REGALO

auto

L'ABC DELLA SICUREZZA



IN COLLABORAZIONE CON
FIAT