

AUTO SPRI NT

GP GIAPPONE SHOCK

● **Chi** è adesso favorito per il titolo mondiale

● **Dove** e quando Villeneuve perderà i due punti di Suzuka

● **Come** hanno fatto in Ferrari a tornare così competitivi

● **Perché** Jacques ora spara a zero sulle Rosse

SI VA ALLA BELLA

42 sommario

SETTIMANALE - anno XXXVIII - 14/20 ottobre 1997 - L. 4.500

VELOCITÀ

FORMULA UNO
12 Gp Giappone

FORMULA TRE
44 Atto di fede

IRL
72 Las Vegas

TURISMO
76 Vallelunga

RALLY

EUROPEO
64 Caduta libera

L'ALTRA DOMENICA

PANORAMA
52 Gare in Italia

PRODOTTO

LA PROVA
84 Alfa 156

OPINIONI

GIORGIO FALETTI
4 Io, Canaglia

CARLO CAVICCHI
11 Domenica notte

RUBRICHE

8 lettere
50 notiziario Csaì
61 domenica sprint
66 news rally
70 news velocità
88 news on the road
90 karting
94 news estero
96 portobello
98 dove si corre

**AUTO
SPRINT**

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

Autosprint - Casella Postale San Lazzaro di Savena 40068

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICE DIRETTORE
FRANCO NUGNES

CAPO REDATTORE
DIEGO FORTI

PICTURE EDITOR
ANGELO ORSI

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
ANDREA CORDOVANI
MARIO DONNINI
MARISA IMBROGNO
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

COLLABORANO
NEREO BALANZIN
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
FABIO RAVAIOLI
SERGIO REMONDINO
GRAFICA E IMPAGINAZIONE
GIORDANO CAPELLI (responsabile)
ADRIANA BOLLA
ALBERTO RONDELLI
STEFANO BARATTI (copertina)

SEGRETERIA
CLELIA MUSOLESI
MIRCO LAZZARI (archivio)

SEGRETERIA ESTERO
GIUSEPPINA D'AGOSTINO
☎ 0039 51 6227295 / Fax 0039 51 6227257

DISEGNI
STEFANO ADAMI - RUSSELL LEWIS
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, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Manfregola, Carlo Marzetti, Wolfgang Monsehr, Fernando Morandi, Ricardo Munoz, Giovanni Paterlini, Alessandro Stefanini, Thomas Volgt.

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE S.P.A.
DIREZIONE PUBBLICITÀ

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

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ ITALIA E ESTERO

Multi Media Pubblicità s.p.a.

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

AREE DI VENDITA

Milano - Via San Gregorio, 34 - 20124 Milano - tel. 02/67.16.91
Bologna - Via Cairoli, 8/F - 40121 Bologna - tel. 051/25.23.23

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

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

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

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

Il passato che ritorna...



E così, questa è la Formula Uno a cui stiamo per dire addio... Dal prossimo anno, il 1998, i regolamenti cambieranno drasticamente e di quello che abbiamo visto fino ad ora non resterà traccia. Per limitare le potenze, per aumentare lo spettacolo, per salutare il ritorno a casa di quell'emigrante che ormai conosciamo solo per le cartoline che scrive da campionati lontani: il sorpasso. Ecco le nuove regole per costruire una monoposto a cui tutti i progettisti dovranno assoggettarsi dal prossimo campionato. Più o meno...

Carreggiata - Progressiva riduzione della stessa fino ad avere, verso il 2004, le quattro ruote in linea. Per evitare pericolose somiglianze con le moto, le vetture verranno allo stesso tempo ridotte nella lunghezza. Ciò porterà ad una riduzione dei costi, in quanto ogni team potrà schierare due vetture con un pilota solo che se ne infilerà una per piede ed avere il Campionato del Mondo Rollerblade a Motore. Va da sé che il pilota invece del sedile farà la tomaia e che Schumacher (in italiano "Calzolaio" N.d.A.) sarà favorito...

Motore - Per limitare le potenze i motori potranno avere al massimo due cilindri,

in linea o a V con angolazione a scelta. La Renault ha annunciato di avere allo studio un rivoluzionario motore con i pistoni che utilizzano il Metodo Champenois mentre la Ferrari adotterà un boxer che in caso di grippaggio, sparerà i pistoni, assicurati al motore da un cavo d'acciaio, ai due lati del muretto o del guard-rail, bloccando la monoposto in mezzo alla pista. Dai tempi sul giro parrebbe che Irvine utilizzasse tale dispositivo già nel '97...

Gomme - Continua la diatriba regolarmente per decidere se l'anno prossimo si useranno le slick scolpite o le pioggia lisiate. Nel primo caso la Good Year ha pronto un pneumatico ispirato a Benvenuto Cellini e denominato Perseo. La vettura che li monta potrà fare 24 giri con un grip pazzesco (4 Perseo=24). La Bridgestone, dal canto suo, risponderà con la gomma Venere di Milo: senza braccia ma con due belle spalle...

Aerodinamica - Per limitare la superficie alare, la Fia ha reso noto la metratura massima degli alettoni anteriori e posteriori, ricavati direttamente dalle monoposto di una pista Polistil. La Formula Uno, così rivista, si avvia lentamente ad un inevitabile déjà-vu: una foto di Schumacher al volante sarà, entro il 2000, mostruosamente simile ad una di Fangio nel '58...



Per scambiare Gp in Vhs

Ivo Nannetti, via Ss. Annunziata, Capannoli (Pi)

Questo nostro lettore è un possessore di molti Gp in cassetta dal 1976 ad oggi e desidera scambiare il suo materiale con altri appassionati in possesso di registrazioni di gare del passato, o cimeli ed oggetti riguardanti il mondo delle corse. Chiunque fosse interessato, può contattarlo al numero 0587-608461 o scrivergli all'indirizzo sopra riportato.

A proposito di fortuna

Paolo Silvani, Perugia

Guardi, se prendiamo in considerazione una singola gara, fortuna e sfortuna sono due fattori che contano eccome. Tuttavia, nell'arco di un intero campionato, di regola i due fattori tendono a stare in perfetto equilibrio. Insomma, interpretare un'annata solo ed esclusivamente alla luce di questi due fattori è un po' riduttivo.

Jettatori da Gp? Esagerato!

Mariano Pietrobelli, Torrelvicino (Vicenza)

Lasciamo stare la jella, anche se la sua teoria ha precedenti... illustri!

Appuntamento ai Caschi!

Federica Giusti, Bologna

Per sapere dettagliatamente il programma e tutti gli orari della premiazione dei Caschi di Autosprint è ancora un po' presto. Non mancheremo di informare tempestivamente i lettori, non appena tutto sarà definito con precisione.

Non si va al... contrario!

Franco Rossetti, Torino

Se scherziamo il suo consiglio è divertente. Preso sul serio, è semplicemente impossibile! Non si può percorrere un giro di un circuito a rovescio, non fosse altro perché tutte le protezioni e le vie di fuga sono ovviamente predisposte per un solo senso di marcia e invertire la percorrenza comporterebbe degli insanabili problemi di sicurezza.

Video sul Civism cercasi

Hans J. Browatzky, (Germania)

Questo nostro lettore è alla ricerca di video sulle gare del campionato italiano della Montagna. Chiunque avesse materiale, può contattarlo al seguente indirizzo: Bahnhof str. 19/1 D- 72800 Enningen (Germania).

Per scrivere a Minardi

Marco Colombo, Busto Arsizio (Varese)

Per scrivere a Giancarlo Minardi non ha bisogno dell'indirizzo privato. Utilizzi pure quello riportato a fondo pagina.

COLOMBO



Una giusta premonizione

Vi scrivo per commentare il comportamento del fratello di Michael Schumacher in occasione del Gp del Lussemburgo. Sono a dir poco indignato. Ma chi l'ha sciolto quel ragazzo? Ancora, a distanza di tempo, faccio fatica a trattenerne la rabbia. In tutta franchezza non è umanamente concepibile che questa mina vagante continui a correre. Arrivato troppo in fretta in F1 e troppo frettolosamente decantato come una sicura futura star del Circus, ha avuto da Jordan e compagni il nulla osta per spadroneggiare in pista, tanto da ergersi ad arbitro del mondiale piloti. Già la domenica mattina del Gp ebbi una strana sensazione/premonizione, in quanto, ancora in dormiveglia, cominciai a balenarmi insistentemente l'immagine di quel ragazzo per la mente. Un fatto che lì per lì non riuscivo a spiegarmi, ma che ha successivamente trovato una sia più che esauriente giustificazione...

Giuseppe Scotece, Firenze

Jarno Trulli deve rientrare!

Mentre scrivo queste righe non conosco ancora l'esito del Gp del Giappone e, francamente, per il ragionamento che voglio esporre, la cosa non sposta di un millimetro la mia opinione. La vera,

grande rivelazione della stagione 1997 è Jarno Trulli. Molto raramente in F1 si è visto un «rookie» percorrere così tanti km in testa al suo primo anno di F1 e penso sia stata una vera ingiustizia appiedarlo per fare posto al pur coraggiosissimo e meritevolissimo Panis. Toccava a Nakano scendere, altro che storie! Per il bene della F1 il pilota nipponico dovrebbe avere il buon gusto di farsi da parte, almeno in occasione dell'ultimo Gp della stagione. La Mugen Honda non può non prendere atto del fatto che un'accoppiata Panis-Trulli ha un potenziale ben diverso da quella composta da Panis-Nakano... La Prost è una squadra che ha svolto moltissimi km di test: che senso ha percorrere migliaia di km, specie a Magny-Cours, per ottimizzare la vettura quando poi questa viene affidata ad un pilota come Nakano, che non è in grado di trarre da essa il massimo? Possibile che la «politica» possa prevalere sulla logica?

Alessandro Giberti, Reggio Emilia

Addio, Gaudenzio!

Credo sia giusto segnalare l'imatura scomparsa, avvenuta lo scorso 2 ottobre per un male incurabile, di Gaudenzio Mantova, valente pilota di F2 e F3 negli Anni '70 campione italiano di F.Ford. Nato a Stazzona, piccolo paese sopra Dongo, sul Lago di Como nel 1944, Gaudenzio era un talento naturale.

Portacolori della Scuderia del Lario, vinse il titolo italiano di F.Ford nel 1970, passando quindi alla F3 con ottimi risultati, come la vittoria nella gara europea di Kassel Kaden e il secondo posto, sempre con la Grd, nel Gp di Montecarlo, dietro a Tom Price. Nel '76 passò alla F2 con una March 752, giungendo terzo all'esordio al Mugello e a Pergusa. Nel '77, nonostante l'assoluta mancanza di mezzi, giunse terzo a Pau, dopo aver cambiato personalmente prima della gara il motore rotto nel warm-up. Gli avversari di quegli anni erano Patrese, Arnoux, Ghinzani, Flammini, Tambay, Cheever, Giacomelli ecc., tutti piloti che corsero successivamente in F1. Ritiratosi dall'attività agonistica in monoposto per mancanza di mezzi, aprì una ditta nel settore degli autotrasporti e gareggiò con buoni risultati nell'Eurotruck. Ora, esprimo tanto rammarico e una grande tristezza per la perdita di un grande talento naturale, un vero sportivo del motore, e soprattutto un caro amico.

Gian Maria Castelli di Sannazzaro, Morbegno (Sondrio)

Ricordiamoci di Alboreto

Pensavo che, dopo il trionfo a Le Mans, Alboreto avrebbe ottenuto un ingaggio nel mondiale Gt, o in America. Non sono un tifoso di Michele, voglio solo porre una domanda: che senso ha vincere la gara più importante del mondo, se poi tale prodezza non serve neppure a ottenere un posto per tutta la stagione? O è vero che a livello internazionale la vittoria di un italiano è sempre e comunque considerata una «mezza vittoria»?

Francesco Callieri, Monza (MI)

Chi segna, regna

Continua l'incredibile ping pong che caratterizza questo mondiale piloti. Sembrava già chiuso dopo il Gp d'Argentina e si era appena alla terza gara. Con Villeneuve già in fuga grazie ai due successi sudamericani mentre Schumacher arrancava a quota otto punti frutto peraltro di un calando preoccupante (secondo, quinto, ritirato...).

Poi l'impennata di Michael a inizio estate: tre vittorie (Montecarlo, Canada e Spagna) gli avevano messo le ali. In classifica comandava con 14 punti sul canadese e, in più, la sua Ferrari sembrava indistruttibile. Giusto il tempo di illudersi, anche con una in apparenza trionfale cavalcata a Silverstone, poi ecco il primo ritiro per guasto meccanico e una vittoria insperata per Jacques. Depressione, depressione. Tutto era da ricominciare.

Euforia, euforia; in Germania i giochi tornavano. Ancora uno strappo: dieci punti di vantaggio. Tanti in una stagione che avanzava velocemente. Disperazione, disperazione. In Ungheria, col gentile omaggio di Hill, e la strategia disgraziata in casa Ferrari in comunione a gomme disastrose, nuovo aggancio. Alè, Alè. Piove a Spa, Schummy naviga che è una bellezza, Villeneuve rema a fatica. La Rossa torna avanti con margine. In Williams si comincia a parlare di complotto nei piani alti per favorire il Cavallino. Intanto a Grove viene recuperato il terreno perduto nello sviluppo di sistemi antipattinamento in parallelo alla McLaren.

Se deve andar male che vada così. A Monza la sfida finisce praticamente in parità anche se l'esclusione di Hakkinen dal Gp del Belgio dà un punto in più a Villeneuve. Disastro, disastro. Tra Austria e Lussemburgo Schumacher getta apparentemente alle ortiche il suo terzo titolo mondiale. Non vede le bandiere gialle e paga il suo errore con uno "stop and go" che lo butta fuori dalla zona punti, poi riconquistata con due sorpassi di cui ora si coglie appieno l'importanza.



Incredibile, incredibile. Suzuka ripropone le bandiere. Questa volta non le vede Jacques. Tutto da rifare. Insomma, alla fine della fiera, il mondiale piloti si giocherà in gara unica. Come quello di ciclismo, come una finale di calcio.

Dopo il Nurburgring avevamo scritto di lasciare stare la parola fortuna. Troppo comoda da tirare in ballo

quando le cose vanno storte o sembrano addirittura compromesse. Ci avete fatto caso? Chi di bandiera ferisce (Austria), di bandiera perisce (Giappone). Chi di fratello approfitta (Schummy in Ungheria) di fratello pagai Schummy in Germania). Chi di Tribunale d'Appello guadagna (Villeneuve dopo Spa) probabilmente di Tribunale d'Appello perderà.

San Giovanni non fa inganni, era uso ripetere il Grande Maestro Marcello Sabbatini, per significare che alla lunga tutto si pareggia.

In Spagna si ripartirà allora alla pari. Il titolo probabilmente verrà assegnato a chi tra i due grandi contendenti intascherà più punti nel toboga di Jerez. Dopo un anno alla pari (pur nell'andamento così a singhiozzo) non poteva esserci un finale più eccitante e, obiettivamente, senza un vero favorito.

Nei campetti di pallacanestro per dire che chi fa canestro poi mantiene il dritto di giocare la palla si sintetizza così: "chi segna, regna". Tra quindici giorni, cari Jacques e Michael, non conteranno più i compagni o gli avversari. La sfida è diretta: "chi segna, regna".



F.1 Gp Giappone

in copertina



SI VA ALLI

ORSI



Il Gp è appena finito e Schumacher nell'abitacolo festeggia a pugni levati. Dietro di lui c'è Irvine, finalmente autore di una gara all'altezza del suo ruolo in Ferrari

Come tradizione quello di Suzuka non è stato un Gp sui generis. E' successo di tutto, persino che un mondiale già finito potesse riaprirsi, che il brutto anatroccolo Irvine si trasformasse in cigno, che le Rosse tornassero quelle dell'estate e che tra due settimane in Spagna...

▲ **ALBERTO ANTONINI**

SUZUKA - Ne valeva la pena. Di alzarsi la mattina all'alba, di mettersi davanti alla tv, ma anche e soprattutto di continuare a crederci. A credere che Michael Schumacher potesse lasciare Suzuka con una vittoria in più, e un punto di svantaggio in classifica che diventerà un punto di vantaggio, per vicende ormai fin troppo note. O a credere che Eddie Irvine, come un brutto anatroccolo dalle gambe troppo corte, si scoprisse improvvisamente cigno, volando via da tutti per fermarsi solo a comando (dai box). D'accordo, ci voleva ben più dell'entusiasmo da ferrarista a oltranza, per aspettarsi il miracolo. Ma adesso le truppe rosse rientrano trionfanti dal Cipango - come lo chiamava Marco Polo -, adesso Bernie Ecclestone vede concretizzato uno dei sogni della sua vita, cioè un finale di campionato al fulmicotone con riprese in pay-per-view.

IRVINE IL VENERDI'

A Suzuka si era capito da subito, da prima che scoppiassero le polemiche, che per la Ferrari tirava un'aria nuova. O meglio, che ricominciava a tirare l'atmosfera dei vecchi tempi, di quell'estate magica che improvvisamente sembrava diventata lontanissima. Irvine in testa nelle libere del venerdì, la prima fila in qualifica il sabato. Si ha un bel dire che le prove del primo giorno non contano un tubo, e che l'unico risultato è quello di domenica pomeriggio. L'ottimismo lo vedevi riflesso sulle facce dei ferraristi, strizzati come tutti nel budello fra i box e i prefabbricati stile terremoto che in Giappone sostituiscono i motohrome. Non si poteva buttare via così una stagione magica, arrendersi un mese prima della fine dell'ostilità, cedere all'evidenza di una Williams troppo superiore. Intendiamoci, i problemi c'erano tutti. Compreso il famoso sviluppo congelato, che nemmeno un aziendalista come Schumacher poteva negare: «Il fatto è che da ➤

LA BELLA!



fotografie ORSI

Scene di una festa del tutto impreveduta: Frenzen sul podio che inaffia i due ferraristi, Irvine e Schumacher che si fanno i complimenti all'arrivo, il tripudio sul muretto dei box mentre la Ferrari taglia il traguardo e poi il momento chiave della gara: il deciso sorpasso di Michael a Jacques in fondo al rettilineo



un certo punto in avanti non si poteva più sviluppare niente senza dover ricostruire parte della macchina». Però, come insegna la storia, la forza dei grandi sta nella capacità di reagire. E il potenziale della squadra, quello sì, era intatto. Insomma, anche senza un Villeneuve bastonato, demotivato, costretto sulla difensiva, la Ferrari poteva andare in Giappone per vincere. E così è stato, infatti. Se fosse stato solo Schumacher a difendere da solo, una volta di più, l'onore della squadra, avremmo visto un risultato ben diverso. E invece la corsa-spettacolo di Irvine dimostra che la Ferrari era tornata quella di Silverstone, o di Magny-Cours. Due episodi stagionali che, risultato finale a parte, si somigliano parecchio. Due gare nelle quali la macchina da battere era una sola. Una situazione che Suzuka, che per la Ferrari è una specie di patria in esilio, ha riproposto in pieno.

IL RECORD DI WILLIAMS

Tanto per bilanciare le buone notizie, il mondiale Costruttori se n'è andato - adesso anche matematicamente - alla Williams. «Siamo seri - commenta Schumacher - non c'erano vere possibilità per noi». Però è un dato di fatto che la Rossa, con i quattordici punti di Suzuka, è arrivata a quota 100 nel campionato marche. Un traguardo superato solo due volte in quarantotto stagioni di storia: nel '79 e nel '90. Annate magiche, quella dell'ultimo mondiale con Scheckter e quella della grande illusione con Prost. E tanto per restare sui dati, adesso Schummy ha pareggiato il conto con Alain, le cinque vittorie dell'ultima grande stagione rossa (prima di questa). Con la differenza che quest'anno, da una collisione alla prima curva della prossima gara, sarebbe la Ferrari ad avere tutto da guadagnare. Se vicesse un Gp anche Irvine, sarebbe pareggiato il conto con quel mitico '90. Va be', lasciamo perdere: meno male che oggi sono le strategie a comandare. Però fa sorridere (e non per ironia) il fatto che questa vittoria del ferrarista numero due sarebbe sembrata, due settimane fa, una barzelletta di cattivo gusto. E invece domenica è stata una realtà più che possibile, finché non sono arrivati gli ordini di scuderia a fermare la galoppata di Eddie. Quello dei box è stato, davvero, il capolavoro della Ferrari. Mentre la Williams entrava nella solita sindrome (con tanto di giallo sul meccanico che si imbambola prima di infilare il bocchettone del rifornimento), la Rossa ha tirato le fila della gara come un burattinaio esperto. Perfette le soste, perfette le uscite, sempre calibrate sulla Williams. Peccato che Irvine non sia riuscito a sbucare davanti a Frenzen dopo la seconda sosta: forse lo avevano rallentato fin troppo in precedenza. Ma ormai non avrebbe cambiato più nulla. La prossima incognita, l'ultima, si chiama Jerez de la Frontera: i giochi di parole sull'ultima frontiera, volendo, si sprecano. La verità è che la situazione era pesantemente compromessa prima e non è del tutto sanata ➔



«QUELLA DI OGGI È STATA UNA GRANDE VITTORIA DI SQUADRA E IRVINE È IL VINCITORE MORALE DELLA GARA».

Jean Todt

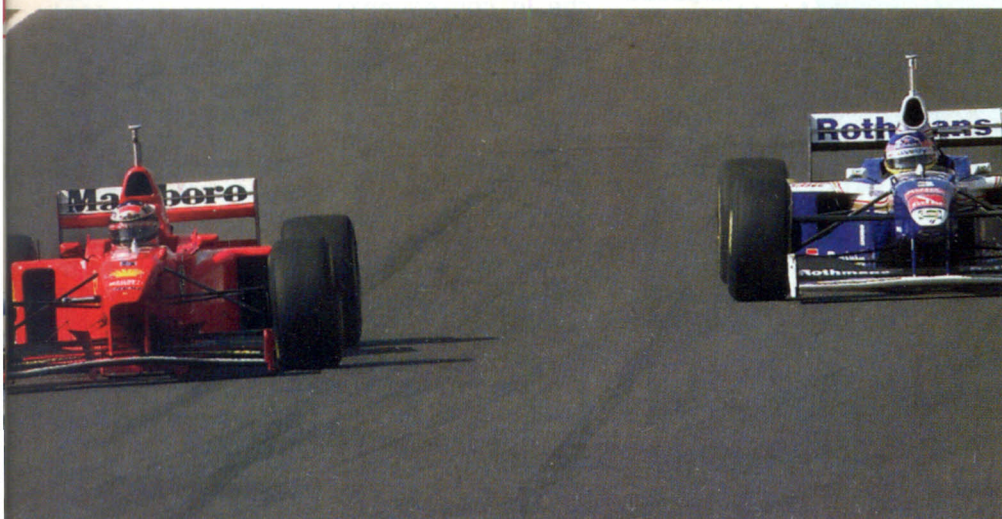
«SAPEVO CHE VILLENEUVE
AVREBBE CERCATO DI COMPLICARMI
LA VITA CERCANDO DI FARMI
PASSARE DA ALTRI CONCORRENTI!»

Michael Schumacher



«Quando Jacques si è fermato
al primo pit stop è rientrato
in pista tagliandomi la strada.
Non avrebbe dovuto farlo
in base al gentlemen agreement
che vige tra i piloti,
per cui chi esce dai box tiene
una determinata traiettoria»

Michael Schumacher



Domanda: i piloti ci vedono?

Jacques Villeneuve deve avere un conto aperto con le bandiere gialle. Già prima di Suzuka era stato pescato in F.1 con questo "viziato" ed era stato diffidato dall'insistere, ma un pesante precedente lo aveva già condizionato durante la sua brillante carriera americana. A Indianapolis, nel '95 si beccò uno "stop and go" che gli costò due giri. Nonostante questo riuscì comunque a vincere quella gara.

Ma non è certo lui la sola vittima delle bandiere gialle o nere che siano). Tra i tanti basta ricordare Mansell con la Ferrari (nell'89 per bandiera nera non vista in Portogallo venne fermato e poi punito con una gara). Schumacher, con la Benetton (a Silverstone nel '94) per non essersi fermato subito pagò l'infrazione con due giornate di squalifica. Più recentemente (in Austria) ancora Schummy ha pagato con uno "stop and go" la non osservanza delle bandiere gialle buttando al vento un pressoché certo secondo posto.

Il vero problema resta comunque il costante aumento di piloti che non rispettano, perché non vedono o perché non vogliono vedere, le segnalazioni di sicurezza. Un tempo questo accadeva assai di rado, addirittura questo comportamento era biasimato dall'ambiente perché contrario al tacito concetto di cavalleria alla base delle corse. Oggi non c'è gara che qualcuno non sgarri e questo non è assolutamente ammissibile. Anche perché a rischiare la pelle sono poi i commissari oppure un collega in difficoltà in mezzo alla pista.

In ballo ci sono solo due punti

Spesso ci pensa il destino a sistemare i guai combinati in pista e ...fuori. A giorni arriverà la quasi certa squalifica di Jacques per le bandiere gialle non rispettate. Se anche accadrà, la situazione non cambierà molto perché adesso in ballo ci sono solo due punti. Pensate al can-can che ci sarebbe stato se Villeneuve invece di arrivare quinto avesse invece vinto il Gp diventando provvisoriamente campione...

➔ oggi. Le illusioni è meglio lasciarle da subito nel cassetto: la Ferrari non ha la versatilità della Williams. E ci vorranno alcune circostanze favorevoli - temperature non troppo elevate, fornitura di gomme «giuste» - per mantenere Schummy (e Irvine) in condizione vincente su una pista ben diversa da Suzuka, più lenta e con curve di altra natura. Però la posta, stavolta, è troppo grossa per non sognare. A forza di alti e bassi si fa fatica a crederlo, ormai, ma il mondiale è davvero dietro l'angolo. Anche perché i terzi incomodi - Jordan, McLaren, Benetton, Bridgestone - dovranno pur riapparire, prima o poi. E a questo punto sono tornati ad essere alleati, i migliori amici per Schummy. E poi piantiamola, se possibile, con le polemiche sull'illegalità, che sono sempre state la risorsa dei perdenti (Ferrari compresa, beninteso). È incredibile che persino una persona intelligente e lucida come Patrick Head della Williams caschi in certi pettegolezzi, sempre però guardandosi bene dal fare un reclamo. Sull'aiuto celeste la Ferrari ha costruito, quest'anno, parte delle sue fortune. Ma adesso può farcela a camminare con le proprie gambe. E comunque vada a finire, Michael Schumacher non avrà rubato niente a nessuno: su questo, almeno, sono tutti d'accordo. ■

foto



fotografie ORSI

“Hill mi ha complicato la vita resistendo al doppiaggio. È una cosa che un campione del mondo non dovrebbe fare e voglio parlarne con lui”.

Michael Schumacher

SUZUKA - Jacques Villeneuve vede rosso. È... rosso dalla rabbia, non tanto per la gara mediocre che gli ha fruttato solo due punti tanto striminziti, quanto perché nei prossimi giorni la Fia dovrà decidere in merito all'appello presentato contro la sua esclusione dalla gara di Suzuka. Villeneuve stesso si considera in questa vicenda un Don Chisciotte: dà già per scontato che perderà anche questa battaglia contro i mulini a vento. Vede rosso perché più passa il tempo e più si inaspisce il suo disamore, per non chiamarlo odio, nei confronti della Ferrari. Attenzione: non di Schumacher che rispetta enormemente, ma della squadra che visceralmente sospetta di trucchi, irregolarità, inganni e complotti d'ogni genere. Una fissa, un chiodo che non riesce a scacciare. «Sono molto sorpreso della prestazione delle Ferrari. Non sappiamo con certezza perché abbiano progredito così tanto, ma pensiamo di poterlo indovinare. Hanno una nuova ala anteriore che flette molto. Funziona bene, in modo persino sorprendente». Questa fissa affonda le radici nei ricordi: Jacques ritiene che il padre, con il quale non ha avuto un rapporto favoloso, sia morto anche in conseguenza del risentimento che Gilles aveva nei confronti della Ferrari dopo la lotta con Pironi nel Gp di San Marino dell'82. A questo si aggiungono fattori più personali. Due anni fa, tramite il manager Craig Pollock, Jacques cominciò a prendere i primi contatti con le squadre di F.1 mentre stava dominando l'Indycar. Era stato avvicinato dalla Ferrari (che aveva Berger ed Alesi e stava già pun-



Tem mi b

tando su Schumacher) che al canadese propose solo un posto come collaudatore. Un'offerta che Villeneuve considera ancora oggi come un'offesa al suo amor proprio. Alla vigilia di Jerez, Villeneuve vede rosso come i tori miura dell'Andalusia: se da un lato si ripropone di dar battaglia in pista, dall'altro si tortura la mente all'idea che alla Ferrari, possano pensare di buttarlo fuori pista per far vincere il mondiale a Schumacher. In particolare teme Irvine, che contrariamente a Michael, non stima per nulla e considera pronto a tutto per recitare alla perfezione il ruolo di gregario. «Ora ho un vantaggio di



o che in Spagna uttino fuori!

un punto su Schummy, ma se perdero' l'appello e mi verrà tolto questo risultato passerà lui davanti a me di uno. A quel punto, non mi arrenderò di certo, ma sarà facile per loro buttarci fuori pista a Jerez. Il mondiale andrebbe nelle tasche di Schummy. Michael può contare su Irvine che ha dimostrato chiaramente oggi di essere disposto a tutto per spalleggiare il compagno nella caccia al titolo».

Villeneuve è passato nello spazio di un solo week-end dal ruolo di

grande favorito un po' arrogante, a quello di vittima con complessi di persecuzione. A fine Gp, sembrava più uno zombie che un pilota. Era svuotato, demoralizzato, spento. Il mondo gli era crollato addosso. Sabato sera, saputo della sanzione presa nei suoi confronti aveva insistito lui stesso per convincere Frank Williams a presentare appello, contro il parere della squadra. Aveva trovato la carica per affrontare la gara, modificando la sua strategia. Non ha corso per battere Schuma-

cher - lo riteneva inutile dal momento che la Fia respingerà l'appello, togliendogli i due punti poi conquistati ma doveva fare in modo che Schumacher prendesse meno punti possibile.

«Se non ci fosse questa squalifica, avrei guidato diversamente. Avrei lottato davanti e ce la saremmo giocata faccia a faccia io e Michael, sapendo che avevo una vettura molto competitiva. Ma così la sola strategia possibile era di far sì che Michael prendesse meno punti possibili. Non buttan-

dolo fuori però, perché sono cose che non si fanno».

Ecco perché, dopo aver tenuto dietro Schumacher in ogni modo alla partenza, è stato così lento nella prima fase di gara, facendo innervosire i team manager delle F1 che si sono incollate dietro di lui: voleva ricompattare il gruppo, far rimontare Frenzy e rallentare Schummy nella speranza che qualcun altro potesse superarlo, inserendosi tra di loro e togliendo preziosi punti al tedesco. Una tattica astuta,

che alla Ferrari avevano previsto: non a caso programmandone con Irvine una ancora più machiavellica ed efficace, che ha mandato tutti i suoi piani all'aria prostrandolo in quello stato semi-comatoso in cui si trovava all'arrivo. E immancabilmente la tattica della Ferrari è stata plaudita da tutti e non solo da Villeneuve.

«Irvine ha volontariamente rinunciato all'occasione unica di vincere un Gp, per lasciare passare Schumacher. D'accordo ha fatto il gioco di squadra, ma l'ho trovato eccessivo. Poi, Eddie mi ha bloccato. Per togliermelo di torno mi sono fermato ai box per rifornire, ma c'è stato un problema con il bocchettone della pompa e ho perso tutto il vantaggio».

Il vantaggio lo aveva probabilmente già perso prima, cedendo alla pressione, rinunciando in un certo senso alla prima grossa difficoltà quando si è perso troppo tempo nel secondo rifornimento.

«Ci sono stati problemi - spiega Dudot, dt della Renault - ma soprattutto Jacques ha avuto un andamento in gara molto incostante e non all'altezza delle sue possibilità. Era psicologicamente turbato e così non ha reso al meglio. È indubbio».

Si è anche preso qualche rischio di troppo: ha zigzagato alla via e ha tagliato la strada a Michael rientrando in pista dopo il rifornimento. Una manovra inutile, evitata da uno Schumacher prevenuto, ma pericolosa.

«Dovevo cercare di tenerlo dietro in tutti i modi. È stata una manovra molto delicata, ci siamo sfiorati, ma non volevo bloccarlo».

Paolo Bombara

“DI CERTO NON HO UN COMPAGNO COME IRVINE”

Jacques Villeneuve

Tutte le domande di Suzuka



SUZUKA - Nell'incongrua allegria di un circuito costruito dentro un luna-park, e in quella molto più razionale della seconda vittoria ferrarista in terra giapponese (dieci anni dopo Berger), restano tanti interrogativi. Sul modo in cui la situazione in campionato si è ribaltata di nuovo nell'arco di due pomeriggi. Sul perché chi andava bene è andato male, e viceversa. E sull'esito finale di un campionato che attira miliardi di telespettatori e miliardi di dollari, e si fa ripagare ogni stilla di spettacolo con una caraffa di polemiche. Quali sono le verità di Suzuka? Cerchiamo di dare una risposta alle domande che ognuno, magari seguendo gli avvenimenti alla tv, non ha potuto fare a meno di porsi.

Che cosa dobbiamo aspettarci dall'«ultima di campionato» a Jerez?

Domanda legittima, visto che la Ferrari sembra vivere tra euforie e raffreddori stagionali. Schumacher si limita a dire che il campionato è del tutto aperto, e che chi arriva davanti vince tutto. In classifica Michael ha attualmente uno svantaggio di un punto, ma il 5. posto di Villeneuve a Suzuka sarà sicuramente an-

nullato e lui lo sa. «*Nel mio conteggio personale - dice Schummy - sono io davanti*». Ma non gli serve a molto, perché se Jacques Villeneuve gli recupera il minimo scarto diventa campione del mondo per somma di vittorie. A meno che, naturalmente, non si ripeta la situazione di Adelaide, campionato 1994...

Che cosa faranno Ferrari e Williams per prepararsi?

La Ferrari girerà a Fiorano (Larini ha iniziato lunedì, Schumacher proverà mercoledì e giovedì) e probabilmente anche al Mugello. Schummy ha anticipato che si proverà ancora il sistema di acceleratore a diagramma tridimensionale. Ross Brawn, il direttore tecnico del Cavallino, avverte

però: «*Ormai si può lavorare principalmente solo sull'assetto, non ci sono grossi sviluppi da provare*». La Williams gira questa settimana a Silverstone. E c'è da scommettere che Patrick Head vorrà verificare sulla Fw19 alcune delle soluzioni che ha trovato sospette sulla Rossa.

Sarebbe a dire il controllo di trazione?

Chiariamo una cosa: i diagrammi 3-D sono permessi dalla Fia, tutti i top team li hanno; e se così si controlla la trazione, pazienza. «Credo -

dice Jean Todt - *che non si aspettassero le conseguenze quando l'hanno autorizzato*». La Ferrari, dal canto suo, lo prova da tempo, non solo da

pochi giorni. Secondo Brawn l'efficacia è discutibile. «*A Fiorano era andato molto bene, a Suzuka non abbiamo visto un grande vantaggio*». Sta di fatto che il sistema era installato anche domenica, che sulla F310B si può richiamare

in qualsiasi momento con un comando sul volante e che, stando a quanto ha detto lo stesso Brawn (alla stampa inglese) Schumacher e Irvine hanno usato anche in gara. Ma non è quello a fare la differenza.

E che cos'è, allora, che ha riportato la Ferrari al vertice?

Per esempio, le gomme. «*Quelle del Giappone - spiega Brawn - erano le stesse di Magny-Cours e Silverstone, due gare dove la Ferrari era andata molto bene. È un dato di fatto che dove serve una mescola abbastanza dura andiamo bene, mentre con pneumatici morbidi, o con temperature alte, siamo in crisi. Questi pneumatici si adattano meglio a noi che ad altri*». I maligni chiederebbero come mai la Goodyear ha portato proprio quelli... Altro fattore, la pista. «*Qui siamo sempre andati bene - dice Schummy -*

perché su questa pista la trazione meccanica conta relativamente poco e il sottosterzo si fa sentire meno». Poi, il lavoro sull'assetto. Michael parla di una «*diversa filosofia*», Ross Brawn la spiega. «*Quando sei mezzo secondo al giro più lento è inutile forzare oltre il limite, perché finisci col perdere un secondo intero. In Austria e al Nürburgring avevamo una vettura pessima, soprattutto Irvine. Siamo tornati un po' indietro, facendo scelte più semplici e logiche*». Conclude Schumacher: «*Il lavoro ha pagato*».

E l'alettone delle polemiche anti-ferrariste?

Storia vecchia: sulla F310B è stata studiata a settembre (si tratta dell'ultimo sviluppo ae-

rodinamico) un'ala anteriore diversa nella struttura, ma non nella forma. Un'ala che



Hill, Arrows, e Hakkinen, McLaren, in lotta sulla pista di Suzuka

ORSI

effettivamente in velocità, sotto l'effetto del carico aerodinamico, si piega come una banana con le estremità verso il basso, aumentando l'effetto-sigillo oltre i limiti regolamentari. Ma è, appunto, una vecchia faccenda. «L'ala della Williams, quella posteriore, è molto peggio della nostra», dice un ingegnere ferrarista. C'è anche la possibilità, in effetti, di montare i profili alari in modo che l'aria, «premendovi» sopra, ne diminuisca l'incidenza. Basta lasciare libero, non imbullonato, il bordo di uscita dell'aria. Così si ottiene, in pratica, un'ala a incidenza variabile,

La rinascita tecnica coinvolge anche Irvine?

Non è solo questo. Eddie ha debuttato in F.1 proprio a Suzuka, nel '93, con un sesto posto. Negli altri due anni in Jordan ha ottenuto un quarto e un quinto; nel '96, da ferrarista, è stato «silurato» da Berger quando era quarto. La pista gli piace, la conosce da quando ci correva con il team Cerumo nella F.3000 locale, e domenica ha usato qualche trucchetto imparato allora

perché in rettilineo la pressione dell'aria è maggiore, per effetto della velocità, e «appiattisce» il profilo. Il guaio è che i regolamenti sono perfino più elastici dei materiali in questione. Le appendici aerodinamiche devono essere «rigide» e «solidamente fissate» alla carrozzeria; ma come si fa a controllare le deformazioni quando il veicolo è in movimento? A ogni buon conto, la Ferrari si sta mettendo avanti nello studio dei materiali. Tanto che ha ingaggiato due esperti di compositi, Paul Drewery e Richard McDinsh, provenienti dalla Stewart.

per passare Villeneuve all'esterno della «esse». Ma il problema - o il vantaggio - di Irvine è più generale. Se la monoposto va come vuole lui, non ha problemi a essere veloce. «Eddie - dice Schumacher - è il miglior compagno di team che abbia mai avuto. E lo ha dimostrato in altre occasioni, come in Canada, dove era veloce quanto me con gomme vecchie». È anche ve-

ro che, se non «sente» la vettura, Eddie non prende rischi. E che negli ultimi tempi, one-

È giusto sacrificare un pilota alle strategie nel suo giorno di gloria?

È logico. Meglio fermare Irvine che mordersi le mani dopo Jerez. Eddie sapeva benissimo quale era il suo compito e ha agito da professionista. Del resto, chi ha un filo di me-

stamente, era troppo incoostante nei tempi, fuori di concentrazione.

moria può ricordarsi una certa Monza '94, quando Coulthard tirò praticamente il freno a mano per far passare e vincere Damon Hill. La storia si ripete.

Come si spiega il tracollo della McLaren, avversaria annunciata per la vittoria?

Intanto, è una dimostrazione che non basta l'acceleratore 3-D per essere vincenti. Le Mp 4/12 hanno avuto problemi di assetto, soffrendo più di altre nella ricerca del bilanciamento. Quest'anno, del resto, ci ha abituati a prestazioni

oscillanti per tutti. Nel dopogara, Ron Dennis ha poi chiaramente attaccato Villeneuve che, facendo da tappo, non ha permesso ai suoi di esprimere il potenziale delle vetture. «Non capisco come si possa guidare così piano».

Sarà un mondiale deciso a tavolino?

Mettiamoci in testa una cosa: sulle bandiere gialle, quest'anno, sono scivolati tutti. Ci può e ci deve essere un modo per migliorarne la visibilità (e lo stesso Schumacher è tornato sull'argomento nel dopogara), ma le segnalazio-

ni esistono per una ragione. Proprio a Suzuka, tre anni fa, un commissario fu investito dalla McLaren di Brundle. Forse è il caso che i piloti ci pensino, e imparino a correre con una mentalità completamente diversa.

L'harakiri di Jacques

Villeneuve ha infranto il regolamento, mettendo in pericolo l'incolumità dei commissari di percorso. E non era la prima volta. Quindi, se il Mondiale si è riaperto il principale responsabile è proprio lui

SUZUKA - Questo sì che è un «driver's aid», un aiuto al pilota. Nella lotta finale per il titolo, Jacques Villeneuve e la Fia hanno fatto per Michael Schumacher più di mille acceleratori elettronici. Di più, francamente, non era possibile. Poco importa che anche Schummy (e Barrichello, e Frentzen, e Herbert, e pure Katayama) siano caduti nelle tenaglie dei commissari. Chi ha pagato di più, un prezzo da classifica mondiale, è proprio Jacques. Che ignorando le bandiere gialle, e ignorando anche una minaccia di squalifica che risaliva a Monza, ha trasformato una tranquilla sessione di prove libere - al sabato mattina - in una sciabola da harakiri giapponese. Squalifica per lui, solo in apparenza ammorbidita dall'appello Williams; sospensioni di un Gp con la condizionale, più o meno lunga, per gli altri. Un episodio complesso e controverso, il culmine di una politica del rigore che il potere sportivo persegue già da qualche anno. Un episodio, comunque, che merita di essere esaminato in tutte le sue molteplici sfaccettature. Perché, tanto per ricordarlo, a Jerez la stessa sorte potrebbe toccare anche a Schumacher.

IL REGOLAMENTO

Jacques Villeneuve, Schummy, Herbert, Katayama, Barrichello e Frentzen sono stati condannati per aver infranto lo stesso punto del codice sportivo. Precisamente l'articolo 4, punto 1.2 dell'allegato H, che sostanzialmente precisa che le bandiere gialle vengono agitate in caso di pericolo e che i piloti devono assolutamente rallentare, tenersi pronti a cambiare traiettoria ed eventualmente fermarsi. È anche vietatissimo superare (e ne sa qualcosa Michael Schumacher recentemente sanzionato a Zeltweg) anche se le bandiere non sono agitate, ma fisse. Questo arti-

colo del regolamento fa parte di quelli per cui in caso di infrazione alla norma, segnalata da un rapporto dei commissari di pista, il codice sportivo prevede (articolo 54) che il direttore di gara trasmetta l'incartamento per decidere ogni eventuale sanzione al collegio dei commissari sportivi.

MISTERO TYRRELL

All'origine del fatto sta l'incolpevole Verstappen, che sabato ha parcheggiato la sua Tyrrell in rettilineo durante le prove. La causa: un piccolo problema a un sensore. Ora, fra l'arresto di Jos e l'esposizione della bandiera rossa - ore 9,27 - sono passati parecchi minuti. E questo è già un mistero, perché la vettura avrebbe potuto essere rimossa e non lo è stata. «Noi stessi - dice uno dei responsabili del team, Rupert Manwaring - non ci eravamo resi conto che fosse stata la vettura di Jos a fare uscire la bandiera rossa». In tutto questo tempo, erano state sventolate quelle gialle che segnalano pericolo generico. Quando la McLaren di Hakkinen ha rallentato, è apparsa anche la bandiera bianca che segnala veicolo lento in pista. Ma nessuno è riuscito (o ha voluto) rimuovere la Tyrrell, nonostante Manwaring giuri che il dispositivo di sganciamento della frizione, obbligatorio per regolamento, fosse perfettamente funzionante quando la monoposto è stata riportata al box. Segno che poteva essere rimossa con facilità. L'obiezione è che i commissari di pista si sarebbero trovati in zona pericolosa.

LA SANZIONE

La sanzione e la sua applicazione è discrezionale. I commissari sportivi hanno in quest'occasione giudicato tutti i sei piloti equamente responsabili, scagionando immediatamente il so-



lo Hakkinen -che aveva rallentato alzando anche la mano- e li ha condannati ad un Gran premio di sospensione. Pena come sempre associata ad una condizionale, sino a fine stagione. Ma nel caso specifico di Villeneuve, l'esclusione dall'evento è scattata automaticamente in quanto il pilota canadese aveva già subito un'analoga condanna a Monza ed era già sotto regime di condizionale sino alla quinta gara del 1998! Per il "recidivo" è saltato il beneficio della condizionale ed è stata applicata la sanzione già decisa a Monza.

L'APPELLO

E' la cosa più assurda di tutta questa vicenda. Perché, accettandone il carattere sospensivo, ed autorizzando quindi Villeneuve a disputare la gara, si è creata di fatto una situazione estremamente ambigua ed anche rischiosa. Autorizzare a correre "sub-judice" un pilota in lotta per il mondiale, senza sapere se il suo risultato sarà poi effettivamente valido implica molte variabili tra cui quella che possa innescare un incidente. Come devono comportarsi gli avversari ed in questo caso Schummy? Ignorare la sua presenza e disputare la loro gara, supponendo che



comunque Villeneuve sarà poi escluso dalla classifica? Lottare come sempre per la vittoria, sapendo che in caso di un contatto con botto Villeneuve avrebbe avuto tutto da guadagnarci?

E ADESSO?

Villeneuve non si fa illusioni: ancor prima di iniziare, il Gp Giappone era per lui una gara perduta. Applicando lo stesso principio usato con Hakkinen a Spa, la Fia può annullare il risultato del pilota quando l'appello verrà respinto. Cosa che accadrà, al 99,9 per cento, durante un'apposita riunione a Parigi questa settimana (anche se la decisione finale potrebbe arrivare solo martedì 21 ottobre, o addirittura quando le squadre saranno già a Jerez). Dopodiché, in teoria, la Williams potrebbe ricorrere a un grado più alto di giustizia, richiedendo una sentenza dell'Alta Corte. Ma è una pratica che nessuno affronta, perché si è sicuri di perdere e il gioco non vale la candela.

IL PRECEDENTE

Questa vicenda dimostra che c'è bisogno di una modifica del regolamento per la gestione degli appelli. Anni fa, la Fia tentò già di chiarifica-

re la situazione sopprimendo il Tribunale d'Appello. Ma, di fatto, ci sarebbe ora bisogno di un'autorità competente in grado di sancire immediatamente se accettare o meno un appello prima che venga disputata la gara. Tanto più che il carattere sospensivo dell'appello applicato in quest'occasione è una forzatura, non espressamente prevista dal regolamento e che in passato non veniva applicata. Ma quest'anno, è stato creato un precedente in occasione del Gp del Belgio, dove a Mika Hakkinen erano stati annullati i tempi di qualificazione per uso di benzina irregolare. Il finlandese avrebbe dovuto partire dal fondo schieramento, invece grazie all'appello gli venne concesso di reintegrare la sua posizione. Per essere però addirittura escluso dall'evento, con decisione retroattiva. Questo precedente ha sicuramente forzato i commissari sportivi ad accettare il carattere sospensivo anche per l'appello della Williams.

IN... GIUSTIZIA?

Imusi lunghi nel clan Williams sabato sera la dicevano lunga e certe affermazioni a mezza voce parlavano chiaramente di congiura, di aiuto bello e buono alla Ferrari e per mantenere vivo

l'interesse del Campionato, di trattamento di sfavore regolarmente applicato ai danni della Williams. Ma Patrick Head se l'è presa anche col suo pilota, infuriandosi già al muretto quando si è accorto, sul monitor, dell'infrazione.

RECIDIVI

Perché tanta durezza proprio nei confronti dei due piloti Williams? Una ragione c'è: sono entrambi recidivi. Al Gp d'Italia, Villeneuve ha pagato con una condanna protratta sino alla quinta gara del '98 il fatto che era già stato ammonito due volte nel corso dell'anno per non aver rispettato le bandiere gialle, a Buenos Aires e ad Imola. Frentzen è stato condannato in quest'occasione, con sospensione condizionale, ma nel mirino sino alla quarta gara dell'anno venturo, perché era già stato ammonito per lo stesso motivo ad Imola. Senza contare che la "fedina penale" federale del tedesco era già stata macchiata quest'anno da 10.000 dollari di multe, anche per eccessi di velocità in corsia box.

L'ANTEFATTO

Il fatto nuovo è la maggiore severità applicata, proprio a partire da Monza, dai commissari sportivi contro chi non rispetta le bandiere gialle. Precedentemente, in casi del genere, i piloti se la cavavano per lo più con l'annullamento del tempo realizzato nel giro incriminato, un'ammonizione ed un'ammonda pecuniaria. Nel corso delle prove di qualificazione del Gp d'Italia, il primo ad essere punito con l'annullamento del tempo effettuato, ma anche con una gara d'esclusione con la condizionale (sino a fine stagione) è stato Fisichella. L'esempio non è servito da monito visto che l'indomani mattina nel warm-up, hanno commesso lo stesso errore Villeneuve e Coulthard.

PARI SIAMO

In fondo se, grazie all'applicazione del regolamento, Michael Schumacher e la Ferrari ricevono oggi innegabilmente un bel regalo dalla Fia, va ricordato che in due occasioni quest'anno era capitato il contrario. La prima volta, quando la Fia ha escluso Hakkinen terzo al Gp del Belgio, regalando di fatto un punto a Villeneuve, solo sesto al traguardo, ma poi quinto in virtù dell'esclusione del finlandese. Poi a Zeltweg, per il sorpasso ai danni di Frentzen, palesemente involontario, mentre erano sventolate le bandiere gialle in seguito alla collisione tra Irvine ed Alesi. A Michael Schumacher venne giustamente imposto uno stop & go, che gli costò almeno tre punti.

F.1 Gp Giappone

il sospetto

Alla Williams temo



ORSI

SUZUKA - Depressione da fuso orario. Come spiegare, diversamente, la delusione scavata a fine gara sulle facce Williams nonostante il titolo record appena conquistato? I dati non scherzano. Basta il secondo posto giapponese di Frenzen per proiettare il team di Grove a quota 9 titoli iridati Costruttori. Uno in più della Ferrari, con la non piccola differenza che le Rosse gareggiano in Formula 1 - ininterrottamente - dal 1950; le vetture inglesi dal 1973. E non basta. Con la vittoria di Schumacher a Suzuka il Cavallino ha vinto 113 Gran Premi titolati su 586 partecipazioni, come dire uno ogni 5,19. Le Williams sono ora a quota 103 successi su 378 Gp disputati: uno ogni 3,67. Una percentuale che decolla (una vittoria ogni 2,82 gare) se si considera che il primo successo arrivò soltanto a metà del 1979 (Gran Bretagna con Regazzoni). Eppure, nonostante la fresca elezione a squadra numero uno della storia delle corse, il "dopo" Suzuka ha lasciato sui volti della Williams i segni di un frontale contro un tram. Sull'auto-dromo splendeva il sole delle tre del pomeriggio. Alla Ferrari, dominio dei sorrisi, spreco di pacche sulle spalle, libera circolazione (finalmente) dei gelati dal distributore automatico fino a poche ore prima proibitissimo a chiunque

*Gli uomini
di Grove
non nascondono
l'amarezza
per le vicende
che hanno
avvelenato il loro
Gp a Suzuka.
Il titolo
Costruttori non
basta a consolarli.
Le super
prestazioni messe
in mostra
della F 310B, poi...*

▲ **ROBERTO
BOCCAFUOGGI**

(o quasi) fosse senza il badge del Cavallino. Ma al piano terra della palazzina alle spalle dei box, sede del blindatissimo monolocale numero 102 quartier generale di Villeneuve e C., soltanto musi lunghi. E una sensazione strisciante, fredda come i brividi dell'influenza in arrivo: Jerez potrebbe essere l'imboscata finale per Jacques e per le sue ambizioni iridate. Ambizioni che, in una Formula 1 che snocciola a memoria la sequenza dei titoli piloti mentre quelli costruttori li va a controllare sugli annuari, anche in Williams pesano. Le doppiette anche in F.1, anche in casa di un costruttore, hanno un sapore diverso, più appagante. Non sono fantasie: eccone la prova in un paio di risposte telegrafate, un'ora dopo la bandiera a scacchi, da un Frank Williams desideroso esclusivamente di lasciare l'autodromo in fretta e furia. «Il mondiale costruttori? Sono felice». Insistenza appena sopportata davanti ai cento microfoni tesi, la voce affaticata, domande a raffica. E poi ancora: «Il titolo piloti? Pensarci con fiducia oggi significa essere pazzi...». Gelo generale, imbarazzo. Neppure l'arrivo del direttore generale di Renault Sport, Christian Contzen, che si china su di lui, l'abbraccia e gli mormora qualcosa all'orecchio, serve ad allentare la tensione, a farlo sorridere.

no un complotto!

L'AMARO IN BOCCA

Non è difficile scoprire che cosa ha lasciato l'amaro in bocca alla Williams. Capitolo uno: i dubbi su questa Ferrari fuori gioco (tecnico) soltanto a settembre, e improvvisamente super-competitiva ad ottobre. Apre la danza James Robinson, senior engineer del team, cioè il responsabile dei due ingegneri di macchina di Villeneuve e Frentzen. «Certo colpisce la facilità – afferma, e senza sorridere – con cui la Ferrari ha recuperato in una sola gara il vantaggio che avevamo soltanto due settimane fa. Qui sono andati fortissimo, sempre». E a chi gli chiede se per caso non sarà merito del nuovo sistema di acceleratore elettronico a tre dimensioni che le Rosse avevano finalmente a punto: «No, no: figuriamoci. Quello dà un vantaggio piccolo piccolo».

Non è della stessa idea Jock Clear, ingegnere di macchina di Villeneuve, il quale, senza esporsi troppo, rivela che secondo lui la Ferrari riceve eccome grandi vantaggi dal nuovo sistema, tanto da potere contare su un vero meccanismo antispin. Ma la tesi non convince, e poi il team del Cavallino annuncia fuori dai denti che il famoso acceleratore, utilizzato da Schumacher in prova e in qualifica, non è stato sfruttato in gara. E comunque è esauriente in merito l'esame delle tracce nere lasciate sullo schieramento e nella corsia box. Strisciate evidenti per Williams e Ferrari; inesistenti per le McLaren.

E allora il dubbio sulla improvvisa rinascita delle Rosse si estende ad altri due settori. Il motore prima di tutto. Anche qui, prove zero: soltanto qualche sorriso angolato e pieno di ironia da parte di quasi tutti in Williams. Finché non arrivano, a mezza via fra la battuta e la sparata, le parole del direttore tecnico Patrick Head.

«Cosa penso dello spoiler anteriore della F310B e della sua capacità di piegarsi tanto verso il basso? Non lo so proprio: si muove troppo per capire di che cosa si tratta».

Motore vitaminizzato, all'al limite delle leggi. A Grove, questa settimana, il lavoro sulle foto di Suzuka promette di essere intenso. O forse lo è già stato nel corso del week-end, se è vero che i test programmati a Silverstone da martedì 14 a giovedì 16 palano orientati anche in questa direzione.

TENSIONE O COSPIRAZIONE?

Una certezza, invece, esiste. La vicenda delle bandiere gialle, la squalifica, l'appello e la gara disputata sub-judice, hanno sfilato da Villeneuve una bella fetta delle energie a disposizione per il Gp del Giappone. Energie nervose, in uno stitilicidio iniziato già sabato pomeriggio, quando, nell'attesa della decisione dei commissari e con trecento giornalisti-fotografi-cameramen accalcati alla porta del quartier generale Williams dove si stavano concer-

tando le strategie per la gara, Jacques è sbottato con chi gli ripeteva di stare tranquillo sibilando un «... Come posso rilassarmi se non posso neppure uscire a fare pipì?».

Una tensione pesante come un macigno, povero Jacques. Che infatti nel pre-gara assicurava tutti di non essere in ansia, di stare bene. Ma con uno sguardo svuotato della solita scintillante baldanza, tanto da suggerire a Fiona Welford, pierre sua e di Frentzen, un mesto: «Non è agitato, non è arrabbiato... ma non è il solito Jacques».

Niente di strano, quindi, se Radio Williams mormorava che quello visto in gara è stato un Villeneuve al settanta per cento. E niente di positivo per il pilota, dato che lo stitilicidio in attesa della decisione del tribunale d'appello Fia durerà quantomeno fino a metà della settimana prima del Gp a Jerez.

E a questo punto non resta che raccontare di un'altra voce: presente ai box della Formula 1 da mesi, e a Suzuka fattasi ovviamente pesante. Una voce secondo la quale tutto il Circus – ovvero le logiche commerciali che lo tengono in piedi – sarebbero felici di una bella spartizione di titoli iridati a fine stagione. Cioè: titolo costruttori alla Williams; iride piloti a Schumacher, con conseguente restaurazione del mito Ferrari arrugginito dai ben noti diciotto anni di lontananza dall'ultimo titolo conquistato nel '79 da Jody Scheckter. A pensare male, si sa, si commette peccato. Ma spesso ci si prende. E allora ecco le voci (voci: lo ricordiamo, ma molto bene accreditate) secondo cui la Shell avrebbe pianificato una campagna multimiliardaria di pubblicità sui circuiti per il 1998. Ma da confermare esclusivamente se per il Cavallino arriverà un titolo mondiale: e a questi dettagli, si sa, Bernie Ecclestone è parecchio sensibile...

La tesi della cospirazione non trova sostegno in Williams e dintorni. Almeno apertamente. Ma che in Formula 1 il potere abbia un certo margine di manovra sui risultati,

non è una novità. E non c'è dubbio che sabato pomeriggio, in attesa delle decisioni che hanno poi portato al giro vizioso squalifica-appello-riammissione Villeneuve, il peso della Politica con la P maiuscola si sentiva, eccome. Se non altro perché fosse garantito un mondiale piloti aperto fino all'ultima gara. E a questo punto, se non altro per ridurre il peso di tanta dietrologia, ecco una notizia certa: a Suzuka, Bernie Ecclestone non c'era. Anzi: della notizia del casino di Villeneuve ha saputo soltanto quando in Giappone era tardo pomeriggio, e Jacques era ormai squalificato e in procinto di essere riammesso grazie all'appello presentato dal team. Raggiunto in Austria sul telefono cellulare, Bernie avrebbe semplicemente chiesto: «Perché Villeneuve squalificato e Schumacher no?». Risposta: «Tutto secondo regolamento». Ed ecco la candida replica: «Ah: quindi nessuna polemica. Per fortuna...».

«Per me conta il titolo Costruttori, perché sono un costruttore. È come essere presidente di un club di calcio e vincere lo scudetto. Il mondiale Piloti è, invece, come la classifica cannonieri, importante, ma secondaria».

FRANK WILLIAMS

È OK il soccorso Rosso

Al via scatta bene Villeneuve, ma al terzo giro balza al comando Irvine, che si rivela fondamentale nell'aiutare Schummy. Il momento chiave è a metà gara: l'irlandese rallenta, dà via libera al tedesco e fa da tappo a Jacques... E per la Ferrari è il trionfo!

▲ PAOLO BOMBARA

SUZUKA - Fa uno strano effetto vedere schierato in pole position un pilota che in realtà tutti considerano già fuori classifica. **Villeneuve** è al fianco di **Schumacher**. Ci si chiede se tutto andrà liscio. Nel 1990, su questa stessa pista negli stessi ruoli c'erano altri due duellanti. Senna e Prost, e finì... alla prima curva. Al via, in discesa, **Schumacher** non insiste troppo per cercare di superare **Villeneuve**, che zigzaga prima da sinistra a destra e poi di nuovo verso sinistra per «richiudere la porta» al tedesco che si era spostato da quella parte. **Villeneuve** volta per primo, davanti a **Schummy**, **Hakkinen**, **Irvine**, **Frentzen**, **Berger**,

Alesi, **Herbert**, **Coulthard**, **Fisichella**, **Magnussen**, **Barrichello** e **Hill**.

2. GIRO. **Irvine** è scatenato. Affrontando la «esse» affianca e passa all'esterno in un colpo solo **Hakkinen** e lo stesso **Schumacher**, con una facilità sconcertante, come se percorresse un binario, e poi si fa subito sotto a **Villeneuve**.

3. GIRO. Arrivando all'ultima chicane, **Irvine** compie un altro miracolo superando **Villeneuve** con una staccata mozzafiato. Intanto alla prima curva si toccano i due della Stewart e ne fa le spese **Magnussen** che si ritrova fuori combattimento.

4. GIRO. È senza conseguenze invece il duello interno in

casa Benetton. **Alesi** supera **Berger**. Intanto, **Irvine** allunga in modo incredibile nei confronti di **Villeneuve** girando 4"5 più veloce di lui in un solo giro e ha già un vantaggio di 5"3. Visibilmente, **Villeneuve** - partito con molto carburante - rallenta tutto il gruppo. Al giro seguente il distacco è salito a 8"9.

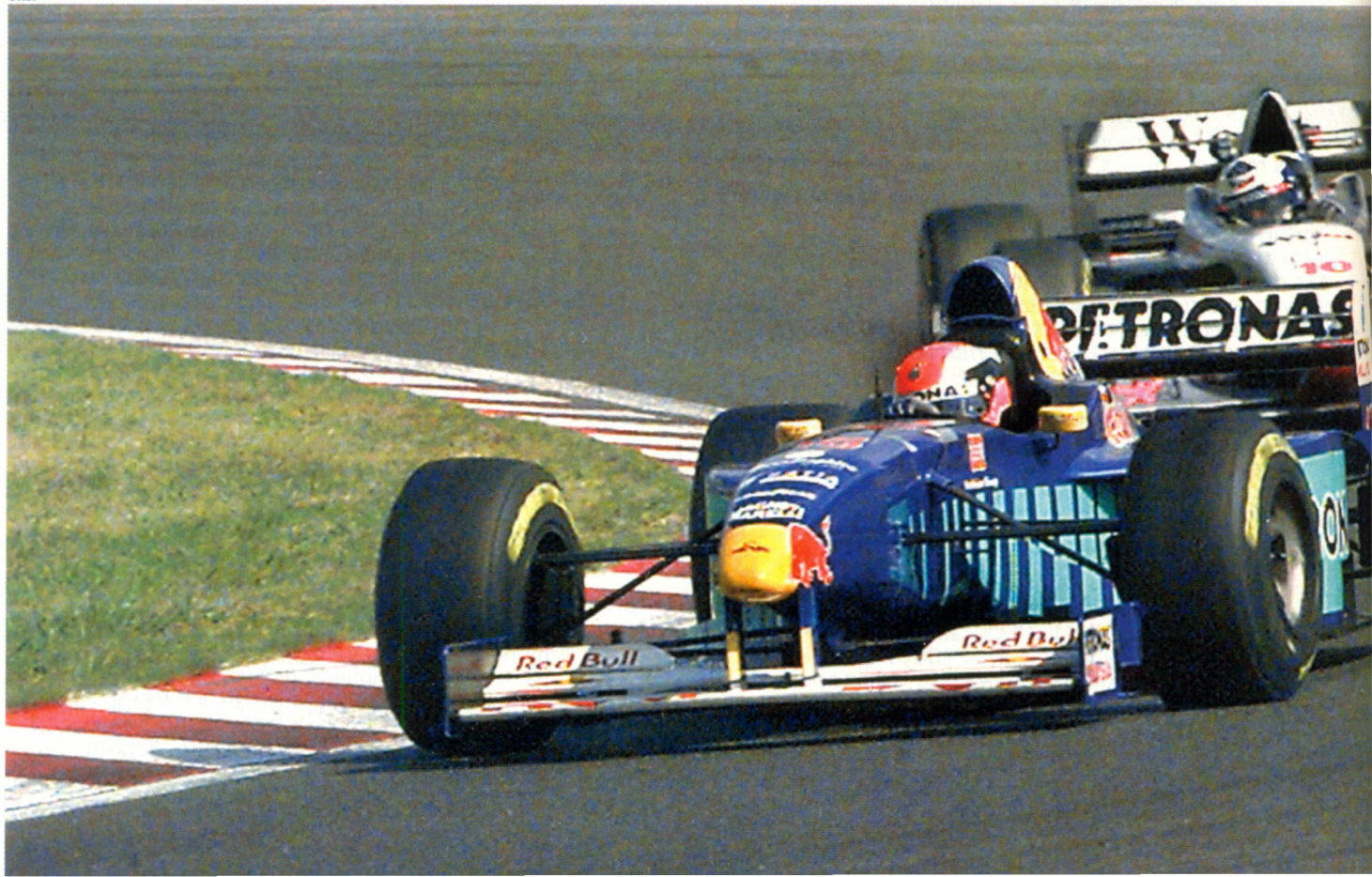
6. GIRO. **Irvine** è già in fuga di 12"1, mentre dietro a **Villeneuve** e **Schummy** si sta formando un trenino composto in tutto da undici piloti. **Hakkinen** è già insidioso alle spalle del tedesco, ed era questo quello che voleva creare **Villeneuve**.

7. GIRO. Dopo **Magnussen**, vola fuori anche **Barrichello**

che perde il controllo della sua monoposto alla penultima curva e va in testacoda contro le barriere. **Marques** è già sorprendentemente 14. ma comincia ad accusare un problema al cambio che lo costringerà più tardi al ritiro. **Villeneuve**, intanto, dopo aver bloccato a lungo il gruppo, comincia a forzare il ritmo.

8. GIRO. **Katayama** si fa sotto a **Salo**, ma non fa neppure in tempo ad affondare una stoccata che, il giro seguente, il suo motore lo pianta in asso. Contemporaneamente, Michael **Schumacher** stacca il provvisorio miglior tempo in gara, fino ad allora appannaggio di **Irvine**.

ORSI





COLOMBO

Per Michael una partenza da brivido

Schummy ha vissuto al via il momento più delicato della sua corsa. Memore dell'incidente tra Senna e Prost a Suzuka nel '90 che pose fine ai sogni della Ferrari, il tedesco è riuscito ad evitare i tranelli di Villeneuve, autore di un pericoloso zigzag sul rettilineo di partenza. Meno movimentata la gara di Herbert, sotto davanti a Coulthard: è la terza volta che giunge settimo...

11. GIRO. Irvine riprende il giro più veloce e ha già 12"1 su Villeneuve. Intanto Nakano si fa sotto a Marques.

13. GIRO. Nakano supera Marques sul rettilineo. Hakkinen (6"9) e Berger (4"9) aprono il valzer dei rifornimenti ai box, imitati il giro seguente da Alesi (7") e Coulthard (6"9) e due giri dopo da Panis (8"2).

16. GIRO. Si ferma ai box Irvine, che aveva un vantaggio di 12"780. Il rifornimento viene eseguito in 7"6 e la Ferrari rientra al quarto posto dietro a Frentzen. Villeneuve è di nuovo al comando con 1"1 di vantaggio su Schummy.

18. GIRO. Rifornisce anche Michael (7"1) che rientra in pista 6., alle spalle di Herbert. Panis supera Diniz all'esterno della prima curva ed è così 12. Subito dopo, anche Hill supera Diniz. Villeneuve ha iniziato a tirare e quasi si intraversa in uscita di una curva. Alle sue spalle, Frentzen è distaccato di 3"2.

20. GIRO. Nuovo preoccupante svarione di Villeneuve che tira allo spasimo prima di rientrare ai box per rifornire. L'operazione è velocissima, ma il canadese rientra in pista proprio quando sta arrivando Schummy. Villeneuve non esita e tenta di intimidire l'avversario tagliandogli pericolosamente la strada, ma il tedesco intuisce la manovra e si butta all'interno riuscendo ad infilare la Williams. Nello stesso momento, Marques va in testacoda al tornante, ma continua.

21. GIRO. Si ferma ai box anche Frentzen (8"0) che rientra in pista 5. davanti ad Hakkinen. Nakano rompe il motore all'ingresso dell'ultima chicane. Continua tutto il giro per rientrare ai box ed imbratta tutta la pista.

22. GIRO. Irvine è primo davanti a Schummy, inseguito

da Villeneuve. Per radio Brawn gli comunica che deve rallentare per dare strada al compagno di squadra.

25. GIRO. Irvine gira 6" al giro più lento, e alla «esse» lascia passare Schumacher, ma poi chiude la porta in faccia a Villeneuve. Schumacher è velocissimo, mentre Irvine contiene il canadese e agevola il proprio caposquadra.

26. GIRO. Seconda sosta per Berger che entra ai box a ruote fumanti. Il giro seguente si ferma anche Alesi.

30. GIRO. Villeneuve va ai box in anticipo per rifornire, ma si blocca il bocchettone della pompa e l'operazione dura 13"4, quando si riavvia è 7. Hakkinen, fermatosi dopo di lui, gli riparte davanti.

32. GIRO. Effettua il secondo rifornimento anche Irvine (8"9) che riparte davanti ad Herbert ed è 3. Il giro seguente si ferma anche Schummy (9"1) che quando torna in pista è 2. davanti a Irvine ma dietro a Frentzen.

37. GIRO. Il motore Mugen Honda di Panis esplose: come sempre, il guaio risiede in un pistone. Intanto rientra ai box anche Frentzen (7"1) che riesce a ripartire proprio davanti alle ruote di Irvine. Il ferrarista tenta di passare il tedesco che chiude abilmente ogni varco.

38. GIRO. Schummy ha già un vantaggio di 8"5. Mentre Alesi è vicinissimo a Irvine, ma la Benetton ha previsto una strategia a tre soste e il giro seguente si ferma Berger e due giri dopo anche Alesi.

48. GIRO. Il francese è minaccioso nei confronti di Villeneuve, quinto, mentre Hakkinen si fa sotto ad Irvine, terzo. Marques si ferma lungo il rettilineo e Frentzen stacca il giro più veloce in gara in 1'38"942. Il giro seguente si ritira Salo per la rottura del motore.

50. GIRO. Schummy, che sta tirando per contenere la lenta rimonta di Frentzen, incappa in Hill che non gli facilita per niente il doppiaggio, tanto che sembra addirittura farlo apposta. Quando Schummy ci riesce gli oltre 4" di vantaggio su Frentzen sono scesi a uno. Ma basta sino al traguardo. ■

BRAKES
ON



I PIT STOP

PILOTA	GIRO	TEMPO
M. Hakkinen	13	30"812
G. Berger	13	30"765
J. Alesi	14	32"083
D. Coulthard	14	30"847
O. Panis	15	33"106
E. Irvine	16	31"022
J. Verstappen	16	31"687
D. Hill	17	33"089
S. Nakano	17	31"423
M. Schumacher	18	30"259
T. Marques	18	32"248
M. Salo	18	31"574
P. Diniz	19	31"891
J. Villeneuve	20	29"897
J. Herbert	20	30"717
H. Frentzen	21	31"246
G. Fisichella	21	30"974
R. Schumacher	22	334"548
G. Berger	26	31"605
J. Alesi	27	32"317
M. Hakkinen	30	31"693
J. Villeneuve	30	37"076
M. Salo	31	30"613
E. Irvine	32	32"366
O. Panis	32	36"492
M. Schumacher	33	32"236
J. Verstappen	33	31"309
P. Diniz	34	35"168
D. Coulthard	35	30"675
D. Hill	36	33"350
T. Marques	36	32"347
H. Frentzen	37	30"043
J. Herbert	37	30"043
G. Fisichella	37	31"204
R. Schumacher	38	40"357
G. Berger	39	30"657
J. Alesi	40	30"326

Senza i due ritiri una sola sosta per le due Stewart!

Era molto deluso a fine gara Paul Stewart. Entrambi i suoi piloti erano partiti con molto carburante a bordo per realizzare una strategia con una sola sosta, consentita dalla costanza delle gomme Bridgestone. «Un risultato di prestigio era alla nostra portata, tanto più che potevamo girare sullo stesso passo di Villeneuve e M. Schumacher che dovevano fare due soste». Poi, però, i due piloti ne hanno combinate delle belle. Prima toccandosi fra di loro e causando l'eliminazione di Magnussen. Poi con l'uscita di strada di Barrichello. «Vorremmo proprio mettere a segno un buon risultato in questo finale di stagione - ha proseguito Stewart - e la nostra ultima speranza è ora Jerez».



HILL

5

Districarsi nell'odissea di cambiate involontarie, sgasate non volute, giri troppo alti e poggiatesta che volano (in faccia ad altri) è un'impresa. Ma non serve: il punto è che non si può iniziare una gara da grande professionista e finirla da pivevillo dispettoso, senza dar strada in doppiaggio.

DINIZ

6

Poca ala, troppa usura di gomme, problemi di frizione al via: quello dell'Arrows è un bollettino di guerra. Lui è veloce solo sul dritto, si fa passare anche da Nakano e vede il traguardo, sì, ma doppiato. Almeno però lui dà strada.

VILLENEUVE

5

Opaco, spento, attardato in tutti i parziali. Va bene, correva solo su Schumacher, ma questa è una gara inutile comunque. Suo padre almeno, facendo da tappo, vinceva le

Frentzen salva l'onore Williams

Di fronte a un Villeneuve opaco, remissivo e lento, il tedesco ha sfoderato la grinta dei giorni migliori. Secondo, dopo una gran rimonta, ha assicurato al team il titolo Costruttori

▲ **ALBERTO ANTONINI**

gare (Jarama '81). Lui stavolta è tappo e basta. Ma perché ha insistito per correre?

FRENTZEN

9

Qualche guaio con il sottosterzo (montava poco alettone) ma una corsa superba. Forza il ritmo quando è il momento, segnando il miglior giro e rimontando paurosamente nel finale. Ma quando l'avversario è così in forma non c'è niente da fare.

M.SCHUMACHER

10

Quinto capolavoro stagionale, che gli vale la testa (per ora virtuale) della classifica piloti. Preciso e veloce come e più del solito, è però soltanto la punta di diamante di una Ferrari tornata improvvisamente stratosferica. A iniziare da...

IRVINE

10

Quando ci vuole, ci vuole. Quelli che dicono che passare

Villeneuve era facile perché andava piano, dovrebbero prima provarci. Questo è l'Edie che avrebbe dovuto sempre essere (e non è stato). Ha ragione Jean Todt: è il vincitore morale. Unica pecca, non uscire dal pit-stop davanti a Frentzen, complice il traffico. Ma ci si può passar sopra.

ALESÌ 8

8

Un sesto posto - che diventerà un quinto - non è molto;



COULTHARD

5

Praticamente una tragedia, per fortuna senza il morto. Almeno prima il motore faceva paura agli altri, prima di rompersi; stavolta invece spaventa chi lo guida che, per il bloccaggio della trasmissione, finisce fuori pista. Ma visto come andava, non è una gran perdita.

R.SCHUMACHER

6

Tempi parziali piuttosto buoni, e quarto giro veloce. Ma in gara è latitante. Naviga a centro gruppo facendosi passare da Panis e poi restando a lungo bloccato da Diniz. Conclude senza infamia e senza lode e... senza punti.

FISICHELLA

6

Va be', «sei e mezzo» visto che finisce due posizioni davanti al compagno di squadra, cioè ottavo. Ma la Jordan fa il possibile per non impressionare i prossimi partner della Honda. Lui lotta con il bilanciamento che via via migliora, ma non di tanto.

BERGER

6

Penultima gara di F1 e trionfo della mediocrità. Unico fra i piloti Goodyear a scegliere le «prime», più sottili, non ne trae nessuna utilità. Anzi. E le tre soste al box complicano soltanto le cose.

HAKKINEN

7

Le solite velocità mostruose nei primi due settori, ma tutta un'altra storia rispetto alle ultime gare. Stavolta la torta non riesce, la McLaren soffre sugli assetti e sul tappo di Villeneuve. E il quarto posto alla fine è tutto quello che si può sperare.

PANIS

6

Decisamente non siamo in zona mito. Lui fa il suo mestiere ma non lo aiutano né il mezzo, né le gomme: e soprattutto non lo aiuta il motore. Complimenti alla Honda: dopo tre giorni di fumate sappiamo che la sigla «S» del superMugen sta per «Scoppio».

NAKANO

5

Vederlo proseguire ostinatamente in una nuvola di fumo, portando sporco in pista dopo un'uscita alla chicane, faceva pensare al motore rotto (sai com'è...). Invece era solo un cuscinetto. Ma a parte il sorpasso a Marques, non ci mette granché del suo.

HERBERT

7

Dopo la peggior partenza della stagione (parole sue) si porta fino al quarto posto, grazie anche alle strategie. Finisce appena fuori dai punti e con la Sauber di Suzuka non è male.

MORBIDELLI

5V

Il dolore al braccio (e il medico) lo convincono a non partire. Va bene che non sta

avendo il massimo dei sostegni in squadra, ma alla penultima gara deve rinunciare malvolentieri.

VERSTAPPEN

6

Recupera in partenza, corre di conserva con Salo, brontola un po' con la squadra che non lo fa entrare per primo ai box nonostante fosse davanti. Non un gran modo per festeggiare Max-Emilian, suo figlio appena nato.

SALO

6

Praticamente fa la gara del compagno di squadra, con la differenza che il suo motore non dura fino alla fine. Lui non lo dice, ma probabilmente non vede l'ora di lasciare un team che ha ben poco da offrire.

KATAYAMA

5

Mica un gran che, come ultimo Gran Premio di casa. Sette giri disperatamente ultimo, prima che si rompa il motore sul muletto. E pensare che in prova erano sembrati abbastanza in forma: sia lui, che il motore.

MARQUES

7

Grande partenza e bella gara fin quando ha potuto. Siccome il cambio della Minardi ha solo sei marce, quando le perde tutte deve infatti fermarsi (dopo un testacoda). Ma sta riscattando una stagione negativa.

BARRICHELLO

5

La Stewart era l'unica squadra che poteva evitare la disfatta della Bridgestone in casa, partendo con la strategia del pit-stop singolo. Ma lui, con la vettura appesantita dai serbatoi pieni, sbaglia e va fuori pista. Ed è il secondo errore del genere, dopo Zeltweg.

MAGNUSSEN

5

Rettifica parziale di quanto sopra riportato: l'uscita è causata da un urto. Fra compagni di squadra. L'incubo di un team manager e il modo peggiore per festeggiare una riconferma peraltro abbastanza meritata.



Le Stewart si autoeliminano

La Stewart era l'unica squadra che poteva evitare la disfatta delle gomme Bridgestone nel gran premio di casa. Ma i suoi piloti, Barrichello e Magnussen, si sono subito autoeliminati toccandosi fra loro, in alto. Quarto posto per Hakkinen, sopra, che è apparso un po' sottotono rispetto alle precedenti gare. Il finlandese ha sofferto in particolare di problemi di assetto della sua McLaren

ORSI

COLOMBO

STEWART CONFERMA MAGNUSSEN MENTRE SALO VA ALL'ARROWS

In Tyrrell arriva «Tigre» Takagi

Tempo di presentazioni, ma anche di conferme in F.1. In casa Stewart, a destra, papà Jackie e Paul assieme ai riconfermati Barrichello e Magnussen. Sotto Tyrrell con Takagi promosso da tester a pilota «titolare»

Elettronica Magneti Marelli per Minardi

Ora è ufficiale. La Minardi nel '98 avrà il V10 Ford Cosworth «cliente» attualmente utilizzati dalla Stewart. Il team italiano condividerà questa fornitura con la Tyrrell, mentre come noto la Stewart disporrà di una nuova unità, per contratto più evoluta. Da dire che il V10 americani in dotazione a Faenza disporranno dell'elettronica fornita dalla Magneti Marelli, che dovrebbe dare il suo abituale contributo tecnico alla squadra. La Minardi, che già lo scorso anno era stata motorizzata dalla Cosworth, con poca soddisfazione, ha ottenuto precise garanzie dalla Ford affinché la collaborazione sia in quest'occasione di tutt'altra natura. Giancarlo Minardi si è dichiarato ottimista: «Con la Cosworth abbiamo avuto comunque ottimi rapporti e sono certo che la futura collaborazione darà ottimi risultati per noi».

Tutto come previsto. La Stewart ha confermato Jan Magnussen per il 1998, grazie alle brillanti prestazioni delle ultime gare. Si chiudono le speranze di Gianni Morbidelli, che godeva dell'appoggio del progettista Alan Jenkins, che aveva già lavorato proficuamente con «Morbido» all'Arrows. Per Gianni, l'ultima speranza rimane ormai quella di strappare il posto a Verstappen alla Tyrrell. La squadra del boscaiolo, ha appena ufficializzato il passaggio al ruolo di titolare del giapponese Toranosuke «Tigre» Takagi attuale pilota

fotografie ORSI



collaudatore. Da un lato alla Tyrrell considerano che, con l'arrivo di un esordiente come Takagi, e considerato il passaggio di Salo alla Arrows, potrebbe essere tecnicamente utile confermare Verstappen per una continuità tecnica, dall'altro la squadra è alla ricerca di piloti paganti. L'olandese può continuare ad essere aiutato da qualche sponsor personale, così anche Morbidelli. Ma per loro potrebbe diventare rischiosa la concorrenza dei giovani Pedro De La Rosa e Ricardo Zonta. E libero alla ricerca di un volante, c'è anche Nakano.

De La Rosa si mette sul mercato

Il pilota spagnolo, Pedro De La Rosa fresco vincitore della F.Nippon, risiede in Giappone ed era naturalmente in visita a Suzuka. Per sondare il terreno in prospettiva futura pensando magari anche a un suo ingresso nel mondo della F.1 «Mi sto guardando attorno - ha confessato lo spagnolo - ho parlato con tutte le squadre ma al momento non ho niente di definito».

Grazie all'appoggio della Repsol, De La Rosa ha una grossa chance con la Minardi, ma dovrà vedersela con la concorrenza di Nakano e anche di Ricardo Zonta, campione di F.3000 e attuale collaudatore - pagante - della Jordan.



Trulli prova a Jerez e a Suzuka

Mentre tutti gli «ex» colleghi della Formula 1 erano già a Suzuka in attesa di iniziare le prove ufficiali, Jarno Trulli (in basso) ha limato la pista di Jerez al volante della sua vecchia Formula 3 della Kms, mercoledì e giovedì scorso. L'operazione è stata interamente finanziata dalla Prost Grand Prix che ha voluto far fare pratica a Jarno su una pista a lui totalmente sconosciuta e dove guarda caso si disputerà la prossima gara, l'ultima della stagione dove, come noto la squadra spera di poter scaricare Nakano a vantaggio proprio Trulli. «Il fatto che lo abbiamo fatto girare, non significa che riusciremo a far correre Jarno in Spagna - ha dichiarato Alain Prost - ovviamente mi piacerebbe ma bisognerà discuterne la prossima settimana coi responsabili dell'Honda. devono essere loro ad accettare di far scendere Nakano con una gara d'anticipo. Non sarà facile. In ogni caso, queste prove sono state svolte come un investimento, perché sembrava che Jerez potesse essere in calendario nel '98. Per ora non c'è ma non si sa mai, potrebbero ancora esserci sorprese. Per lo stesso motivo, a novembre pagheremo un'altra sessione di prove con una F3 a Jarno anche a Suzuka. Proprio perché vogliamo che impari tutte le piste su cui non ha mai girato». Un'ammissione indiretta del fatto che la conferma di Trulli alla Prost è ormai... scontata.



Ukyo e Gerhard lasciano il campo

Con ogni probabilità, Gerhard Berger annuncerà il ritiro dalle gare di F.1 nel corso di una conferenza stampa a Vienna, venerdì di questa settimana. In quattordici stagioni, Gerhard ha corso finora 209 Gp, compreso quello di Suzuka. Da tempo ormai era tagliato fuori dalle vere trattative di mercato, nonostante di recente qualcuno avesse voluto inventargli un futuro in Ferrari. Ci ha pensato lo stesso Jean Todt a smentire con decisione queste voci, come totalmente prive di fondamento. E Schumacher ha rincarato la dose: «Non c'è nessuna trattativa per il secondo pilota». Con un capitale stimato in una quarantina di miliardi, Gerhard non farà certo la fame. Ma potrebbe non uscire del tutto dalla F.1, visti i rapporti commerciali con Fritz Kaiser della Red Bull e l'appoggio a piloti come Alex Wurz. Anche Ukyo Katayama abbandonerà la F1 a fine stagione. La decisione del pilota nipponico è maturata, dopo una lunghissima riflessione (aveva già ipotizzato di lasciare la F1 al termine della scorsa stagione) soltanto alla vigilia delle prove del Gp di casa, giovedì scorso, Ukyo ha infatti tagliato la testa al toro, comuni-

cando la sua intenzione agli amici più intimi e alla squadra. Nella sua decisione ha influito l'annuncio della Tyrrell di «promuovere» Takagi come pilota titolare. Katayama, aveva sempre detto, infatti di non voler lasciare la Formula 1 orfana di piloti giapponesi. Ora lui e la sua organizzazione cercheranno di promuovere altri piloti verso la F1. A giorni potrebbe arrivare un accordo manageriale con lo stesso



Sopra, Corinna Schumacher in versione fotografa e in alto una bandiera della Ferrari con il nome di Fisichella: ecco il sogno di questi tifosi giapponesi

Nakano, che Katayama spingerebbe verso la Minardi ed aiutarla così a mantenere lo sponsor Mild Seven. Dopo sei anni, insomma, Katayama si ritira. E si dice che nella sua decisione, al di là di tutto, abbia influito anche l'aspetto sicurezza. «Ho parlato molto con Berger la scorsa settimana. Ho pensato all'incidente di Ayrton e ai tanti amici che ho perso in questi anni nelle corse in Giappone». Il pilota giapponese che non esclude comunque di continuare in futuro l'attività in un'altra categoria, si prenderà una bella vacanza nel '98 per dedicarsi alla sua altra grande passione, l'alpinismo, e tentare di coronare un suo vecchio sogno: scalare tutte le cime superiori agli 8.000 metri.

5 mila dollari di multa per Nakano

Cinquemila dollari a Shinji Nakano per non aver rispettato il limite di velocità in corsia box: il giapponese era transito, nelle prove libere di sabato, a 89,4 Km/h.

▼ **TYRRELL-LAMPO.** La prima scocca della Tyrrell '98 dovrebbe essere pronta fra circa tre settimane. A novembre sarà installato il motore Ford V10 versione clienti, e le prove in pista dovrebbero iniziare verso gennaio. Intanto la Tyrrell ha firmato un accordo con lo sponsor Ykk (cerniere lampo).

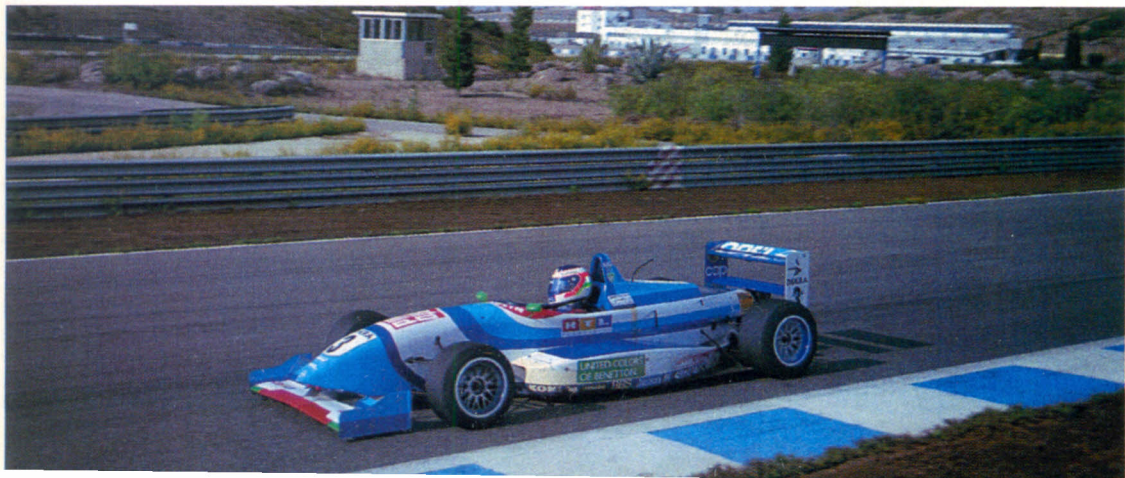
▼ **RIFORMIMENTO.** Singolare la procedura Williams nelle prove di pitstop: il bocchettone viene estratto con un solo movimento. Alla Ferrari, per esempio, bisogna tirare prima la leva di sganciamento e poi quella di rimozione. Eppure in teoria il macchinario è identico.

▼ **RENAULT.** Usato in qualifica, il motore Rs9 versione «B» è stato poi accantonato per la gara. Secondo Jean Alesi, la differenza sostanziale sta nel regime di rotazione e quindi nella potenza massima, più che nell'erogazione.

▼ **STEWART.** Jackie e Paul Stewart proveranno la «loro» monoposto, la Stewart Sf-1, a Silverstone il 31 ottobre 1997. Entrambi non mancano di esperienza, visto che anche Paul ha corso a lungo in F.3000.

▼ **CAVEY.** Il tecnico ferrarista, ex-Renault, era presente in Giappone per aiutare nell'analisi dei dati sull'acceleratore a diagramma tridimensionale. Di norma, Noel Cavey si occupa dei test.

▼ **CAMICIA.** Un mito quella indossata da Gualtiero Randi, massaggiatore di Alesi e della Minardi: l'ha fatta confezionare tagliando a metà quelle della Benetton e del team faentino a poi unendole insieme.





Giappone da vivere e gustare per Giancarlo Fisichella e la sua compagna Luna, a destra, magari assaggiando le specialità locali. Sembrano samurai del '2000, sono invece vigili del fuoco, i tre personaggi in basso in assetto da guerra per il Gp. Nell'altra pagina gommisti sugli scudi. In alto la graziosa Jane della Bridgestone sulla Minardi durante le prove di pit stop. Sotto a destra, i tecnici della Good Year al lavoro.

fotografie ORSI



Federazione: Mosley rieletto presidente

Alla presenza di 109 delegati di 87 Paesi Max Mosley è stato rieletto la settimana scorsa a Parigi Presidente della Federazione Internazionale dell'Automobile. La posizione di Mosley in seno alla Fia è apparsa quanto mai consolidata, visto che il mandato gli è stato riconfermato all'unanimità. Lo stesso Mosley ricopre la carica di presidente della Fia dal 1991, quando subentrò a Jean-Marie Balestre. Inoltre, tra i sette vice presidenti della Fia è stato riconfermato Rosario Alessi, presidente dell'Automobil Club d'Italia.



San Marino ad aprile

Ecco la versione definitiva del calendario per la prossima stagione. Problemi logistici hanno fatto saltare lo scambio di date fra Imola e Barcellona, previsto nell'ultima Commissione F.1 al N'Ring:

8 marzo	Australia	Melbourne
29 marzo	Brasile	S.Paolo
12 aprile	Argentina	Baires
26 aprile	San Marino	Imola
10 maggio	Spagna	Barcellona
24 maggio	Monaco	Montecarlo
7 giugno	Canada	Montréal
12 luglio	Gran Bretagna	Silverstone
26 luglio	Austria	Zeltweg
2 agosto	Germania	Hockenheim
16 agosto	Ungheria	Budapest
30 agosto	Belgio	Spa
13 settembre	Italia	Monza
27 settembre	Lussemburgo	Nürburgring
11 ottobre	Portogallo	Estoril
1 novembre	Giappone	Suzuka

Manca ancora, come si vede, il Gp Francia, che però ufficialmente è già previsto per il 28 giugno. Il Consiglio Mondiale chiede al governo di Parigi una «legge chiara» sui diritti delle riprese tv.

250 dollari a chilometro il «multanova» della Fia

Le decisioni del Consiglio mondiale non hanno rivoluzionato le aspettative. Come si prevedeva, lo schema di prove e qualifiche resterà lo stesso di quest'anno, ma viene abolito il limite dei 30 giri in prova libera. Un falso problema, perché in realtà ben poche erano le squadre in grado di sfruttare tutti i passaggi a disposizione. In compenso, il numero di gomme assegnate dal venerdì passa da 36 a 40 (cioè un treno in più per ciascuna vettura). Sempre a proposito di pneumatici, è stato fissato un tetto massimo di tre tipi per quelli da pioggia forniti da ogni costruttore. «Meno male - commenta Schumacher - non si capiva più niente con tutte quelle gomme diverse», (finora erano almeno quattro: intermedie, due tipi da bagnato, uno da pioggia battente, ndr). Fra le altre decisioni, è passata l'indicizzazione delle multe per eccesso di velocità al box: 250 dollari ogni Km sopra il limite. Abolita la sessione del giovedì sui nuovi circuiti; cancellato il miglior tempo del pilota che in qualifica rientra al box con l'aiuto dei commissari; variata la procedura di partenza, che obbliga ogni vettura ad avere le gomme montate al segnale dei cinque minuti al via (meno che non si metta a piovere), pena la partenza da fondo schieramento. Nel regolamento tecnico, ridefinita la larghezza minima della ruota completa (05 mm avanti, 365 dietro) e le dimensioni dei retrovisori (da 5x10 a 5x12 cm). Imposto, per il circuito lubrificante, uno sfato del serbatoio di raccolta che termini nell'alimentazione di aria al motore.





NEL 1999 IN PISTA CON GRANDI NOVITÀ TECNOLOGICHE

Michelin ha deciso di tornare nel Circus

Clamoroso: la Michelin torna in Formula 1. La notizia era nell'aria da qualche tempo e primi contatti erano stati presi in occasione del Gran premio di San Marino da Pierre Dupasquier, direttore tecnico della casa transalpina. Contatti, esplorazioni, nel caso in cui... Il tutto come nella tradizione della Michelin, condito da molte riserve, molta prudenza. Ora, però, la decisione è definitiva e questa settimana, proprio mentre Autosprint arriva in edicola, la Michelin dovrebbe annunciare il rientro a partire dal 1999. Un rientro con novità tecnologiche di alto livello. Una di queste potrebbe essere anche il nuovo tipo di gomma che Michelin ha presentato

proprio in questi giorni e che ha una «battuta» sopra e non dentro al cerchio: tramite il sistema Pav in caso di foratura permette poi di proseguire con prestazioni più basse ma comunque ottime. Restano top secret i nomi delle squadre che potrebbe-

ro «calzare» i pneumatici francesi. Di certo, comunque, ci sono i rapporti che legano storicamente e commercialmente la Michelin alla Peugeot che lasciano supporre un coinvolgimento della squadra Prost, attualmente legata alla Bridgestone sino al termine della stagione 1998. Guarda caso, la casa nipponica ha recentemente insistito affinché la Prost prolungasse di un anno il contratto. La Michelin vuole disporre di almeno due squadre di un certo livello, dopo essere stata scottata nel 1976 quando con la Renault senza avere riscontri con altre squadre fu più volte accusata dei deludenti risultati iniziali della monoposto francese.



La Gpda si fa pubblicità

Giovedì 9 ottobre si è riunita a Suzuka l'associazione piloti. All'ordine del giorno la nomina di Jackie Stewart a membro onorario e le dimissioni dei «direttori anziani» Hill e Michael Schumacher, subito rielletti per acclamazione. Resteranno loro, assieme a Coulthard, a guidare la Gpda. È stato discusso l'argomento sicurezza e in particolare i musetti alti delle vetture, pericolosi in caso di impatto frontale, i roll-bar troppo distanti dalla testa su alcune vetture, e il controllo delle gomme per il '98. Sono temi già sentiti sui quali la Gpda, però, non ha mai avuto un vero potere decisionale. Il vero interesse sembra quello di rendere pubblica l'attività dell'associazione.

▼ **SCUOLA.** Jordan e Mugen-Honda hanno annunciato in Giappone i loro programmi congiunti per il '98. Oltre all'accordo biennale di fornitura dei motori, è stata creata una sorta di «borsa di studio» per i giovani piloti giapponesi, che potranno provare la Jordan F.1. Un modo per compensare la rinuncia a Nakano, creando altro interesse nel Sol Levante.

▼ **SPOT.** Davvero spettacolare quello trasmesso dalla Shell in Giappone: vi si vede una Ferrari F310B rifornita in autostrada da un aereo cisterna, del tipo che «serve» gli aerei da combattimento.

▼ **TELECAMERA.** Dopo i test, la Ferrari ha usato anche per il Gp la telecamera a raggi infrarossi, che al box rileva la «mappa» termica sul battistrada delle gomme. Lo scopo è quello di definire con precisione i punti di maggiore sollecitazione.

▼ **BICICLETTE.** La Williams ne aveva portate tre, bellissime, in lega di alluminio. Ma non ha potuto tenerle al box perché erano sprovviste del regolatore pass...

Per Fiorio Schumacher favorito

A fine gara, l'interesse generale era concentrato sulla lotta per il titolo. Secondo Ron Dennis. «La Ferrari ha messo in atto un'ottima strategia, ma avevo detto che per me Villeneuve era il favorito e lo penso ancora». Secondo Cesare Fiorio invece: «A questo punto Schumacher è favorito perché ha dimostrato di essere il migliore, il più lucido e la Ferrari non solo ha adottato una tattica perfetta ma è anche la migliore nel gestire le soste al box».

▼ **RICHARDS.** Presente come osservatore al Nurburgring, David Richards ha effettuato la prima gara ai comandi della Benetton. Queste le sue impressioni: «Mi sono divertito molto, comincio ad imparare come funzionano le cose. Abbiamo ritenuto che era meglio per noi una strategia a tre soste, ma per essere sincero io non ci ho messo becco, lascio fare a quelli che conoscono meglio di me la F.1».

▼ **IMPRECAZIONI.** Michael Schumacher ha impreca-to al volante contro Damon Hill, che, cocchiuto come un mulo, si ostinava a non dargli strada nel fine gara. Ma ha poi ha pure riconosciuto che Damon gli ha dato involontariamente una mano: «Ad un certo punto Hill, spostandosi, mi ha permesso di vedere Verstappen e le bandiere gialle. Cosa che, come si sa, è molto importante in questo momento». Damon, dal canto suo, era partito col muletto a causa di un problema col sistema di raffreddamento della sua monoposto.

SI PARLA DI UN RIENTRO IN F.1 DI BRIATORE ALLA PROST MA...

Il ritorno di Flavio è bloccato da Alain

COLOMBO



È l'ora delle verifiche, nella pagina a destra. All'orizzonte la grande ruota del Luna Park di Suzuka la fa da padrona, mentre i «pupazzi» di Villeneuve e Schummy mimano la sfida in corso

È appena partito che già si parla del suo ritorno. Non tanto a Jerez, dove Flavio Briatore sarà presente per partecipare alla festa d'addio della Renault alla Formula 1, quanto nel paddock del Circus l'anno venturo. La voce ricorrente è che possa riaffacciarsi alla Prost, squadra di cui è ancora il proprietario almeno secondo il Tribunale del Commercio di Parigi. «Non è semplicemente stata fatta la trascrizione del passaggio di proprietà a Prost» aveva precisato lui, ed in effetti tra le due parti esistono accordi privati, che regolarizzano l'avvenuto passaggio di mano. Alain Prost si è impegnato a rimborsare i soldi previsti (10 milioni di dollari) in un arco di cinque anni, ma sembra che abbia già annunciato di potercela fare in metà tempo. Forse meno. L'arrivo di Briatore da Prost viene dato per scontato da molte fonti attendibili e anche all'interno della Benetton, persino dallo stesso David Richards. Chi invece nega è proprio Prost. «Oggi, un arrivo di Flavio da noi non è affatto d'attualità. Proprio non ne abbiamo mai parlato. Sicuramente non come direttore marketing come si dice e non vedo cosa potrebbe venire a fare da noi. Anche se nulla va mai escluso in F1. Di certo, posso dire che con Flavio c'è un'enorme simpatia e che in tutti i rapporti d'affari o sportivi che abbiamo avuto è sempre stato estremamente corretto. Ha una reputazione di pescacane ma in realtà è la persona più corretta che abbia mai incontrato in F1».

Morbido dà forfait

Che botto! Decisamente quest'anno va tutto storto a Gianni Morbidelli. Il suo rientro agonistico alla Sauber ha sinora sortito più delusioni e dolori che gioie. Sabato verso la fine delle prove di qualificazione, l'italiano è uscito violentemente alla curva Spoon urtando contro le barriere di gomme e danneggiando molto seriamente la sua Sauber. Ha immediatamente accusato forti dolori al gomito e all'avambraccio sinistro che si era fratturato a fine giugno durante una sessione di prove private a Magny-Cours. Domenica mattina, nonostante il gonfiore ed i dolori, Gianni ha provato a fare un giro di pista nel warm-up, ma ha dovuto rientrare. Il male era tale che non gli era praticamente possibile guidare. Sarebbe stato inutile e rischioso intestardirsi su una pista così difficile e in ogni caso, il professor Watkins gli ha negato la necessaria autorizzazione. Morbidelli ha quindi dichiarato forfait e lo schieramento di partenza è stato conseguentemente modificato.





fotografie ORSI

Adesso è la Ford che corteggia His

Il progettista della Renault, Jean-Jacques His, corteggiato caldamente da Ferrari, piace anche ad altri. La Ford gli ha fatto ponti d'oro per prendere in carico lo sviluppo dei futuri motori americani. Addirittura gli sarebbe stata paventata l'ipotesi di dare vita ad una nuova struttura indipendente, eventualmente anche in Francia. Tanto più che c'è sempre in ballo l'interesse della Bmw per la Cosworth dove vengono realizzati attualmente tutti i motori della Ford. Con ogni probabilità, però, His non cederà a queste sirene se la Renault gli garantirà quello che lui desidera, ovvero la sicurezza di una continuità agonistica al di là dei due anni d'impegno col programma Mécachrome. In sostanza se la Renault rientrerà in F1 all'orizzonte 2000 o 2001. Con la partenza di Dudot alla Prost, His potrebbe oltretutto logicamente ambire ad assumere la direzione tecnica della

Renault Sport. Ma per ora a Viry-Châtillon non è ancora stata presa nessuna decisione né sugli impegni a lungo termine, né sulla ristrutturazione della direzione tecnica dopo Dudot.

Giapponesi umiliati dalle Goodyear «monomescola»

L'offensiva Bridgestone non c'è stata, almeno in qualifica: le vetture gommate Goodyear hanno occupato (contando anche Villeneuve) i primi nove posti in griglia. Singolare la scelta della Casa americana che ha portato un solo tipo di mescola per i due tipi di pneumatici da asciutto, variando solo lo spessore del battistrada. Le gomme «option», più spesso, sono state scelte da tutti i piloti tranne Gerhard Berger.

Bernie pronto a ogni sfida!

Per la prima volta in F1, i rimborsi dei concorrenti, uno dei pilastri del nuovo Patto della Concordia, sono stati resi pubblici dopo il Consiglio Mondiale. Si tratta della combinazione, da attribuire a ciascun team, di una somma fissa e di parte degli introiti lordi risultanti dai diritti televisivi. Metà della somma fissa, più l'11,75 per cento degli introiti tv, saranno divisi fra le squadre che in almeno due stagioni sulle ultime tre si sono piazzate fra i primi 10. Segue un complesso sistema di punteggio in base all'anzianità, sulla scorta del quale fra due anni la Ferrari, arrivata a quota 50 partecipazioni, avrà duecento volte il punteggio di un nuovo iscritto. A questo si sommano i risultati «storici» e recenti, secondo un sistema di coefficienti anche più complicato del precedente. C'è chi ha visto nella pubblicazione dei criteri un tentativo di mettere in crisi i team «ribelli», impedendo loro di attaccare in tribunale la Concordia come accordo privato. Ma Frank Williams è tranquillo: «La nostra posizione, legalmente parlando, è molto forte». Tutto ciò non impedisce che la versione rivista della Concordia, di cui parlava due settimane fa lo stesso Williams, non sia stata varata per l'opposizione del presidente Mosley. E che quindi Williams, McLaren e Tyrrell restino alla finestra senza firmare l'accordo. «All'inferno le squadre - dice Ecclestone - Alcune di loro credono di tenermi per le palle, ma non hanno le mani abbastanza grandi». Ma intanto slitta per l'ennesima volta la quotazione in borsa della F1: secondo la stampa finanziaria inglese, stavolta è la Commissione Europea che vuole analizzare il progetto per verificare che i contratti rispondano alle norme di Bruxelles sull'antitrust. Ecclestone, che assieme alla moglie potrebbe controllare un impero azionistico valutato in 1800 miliardi di lire, deve ora vedersela con i finanziari della City londinese, preoccupati della possibile instabilità della F1 e soprattutto del volume di affari della tv digitale, inferiore alle previsioni.

E' ORA DI CAMBIARE ARIA

SECUR
PNEUS

Più km in Sicurezza

Tecnologie e miscele di gas ad alte prestazioni per il gonfiaggio dei pneumatici



Franco Cunico (3 volte campione italiano assoluto Rally, 3 volte campione italiano Gruppo N Rally, pilota ufficiale Ford Italia) corre con SECUR PNEUS:

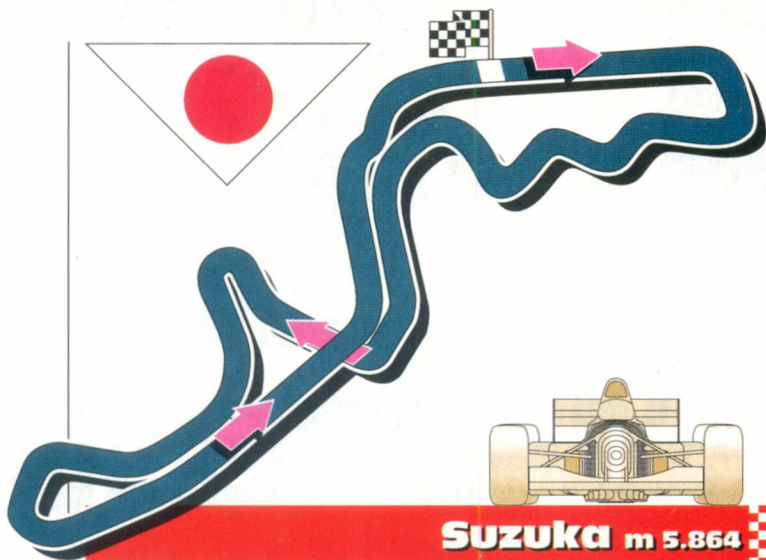
«Per stare davanti agli altri, occorre percorrere tutte le strade che la tecnologia d'avanguardia mette a disposizione. Uso SECUR PNEUS per migliorare le prestazioni dei miei pneumatici, per correre sempre più forte e per continuare ad essere vincente».

F. Cunico

Trova il punto più vicino telefonando al **167-803058**

<http://www.securpneus.com>

F.1 Gp Giappone *il tabellone*



Suzuka m 5.864



Sedicesima gara del mondiale di F.1
12 Ottobre 1997

Circuito:
Suzuka

Distanza: 310,596

Organizzatore:
Suzuka Circuit

Direttore di gara:
Charlie Whiting

Partenza: 06.02
(ora italiana)

Spettatori: 140.000

Organizzazione: 7

Sicurezza: 5

Condizioni atmosferiche:
sereno e caldo
venerdì e sabato;
coperto e ventoso
domenica



????????????

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

E' imbattuto (1991)
Appartiene a **Gerhard Berger** (McLaren Mp4/6) che ha ottenuto la pole con il tempo di 1'34"700 alla media di 222.919 Km/h.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo **Heinz-Harald Frentzen** (Williams Fw19) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 48. giro in 1'38"941 alla media di 213.229 km/h.

SULLA DISTANZA

Nuovo **Michael Schumacher** (Ferrari F310B) ha stabilito il nuovo record percorrendo 53 giri pari a km 310,596 in 1.29'48"446 alla media di 207.499 km/h.

IN 21 AL VIA

1. FILA	
3 Jacques Villeneuve (Williams Fw19) 1'36"071 (219,599)	5 Michael Schumacher (Ferrari F310B) 1'36"133 (219,458)
2. FILA	
6 Eddie Irvine (Ferrari F310B) 1'36"466 (218,700)	9 Mika Hakkinen (McLaren Mp4/12) 1'36"469 (218,693)
3. FILA	
8 Gerhard Berger (Benetton B197) 1'36"561 (218,485)	4 Heinz-H. Frentzen (Williams Fw19) 1'36"628 (218,333)
4. FILA	
7 Jean Alesi (Benetton B197) 1'36"682 (218,211)	16 Johnny Herbert (Sauber C16) 1'36"906 (217,707)
5. FILA	
12 Giancarlo Fisichella (Jordan 197) 1'36"917 (217,682)	14 Olivier Panis (Prost Js45) 1'37"073 (217,332)
6. FILA	
10 David Coulthard (McLaren Mp4/12) 1'37"095 (217,283)	22 Rubens Barrichello (Stewart SF1) 1'37"343 (216,730)
7. FILA	
11 Ralf Schumacher (Jordan 197) 1'37"443 (216,507)	23 Jan Magnussen (Stewart SF1) 1'37"480 (216,425)
8. FILA	
15 Shinji Nakano (Prost Js45) 1'37"588 (216,186)	2 Pedro Diniz (Arrows A18) 1'37"853 (215,600)
9. FILA	
1 Damon Hill (Arrows A18) 1'38"022 (215,228)	17 Gianni Morbidelli (Sauber C16) 1'38"556 (214,062)
10. FILA	
20 Ukyo Katayama (Minardi M 197) 1'38"983 (213,139)	21 Tarso Marques (Minardi M 197) 1'39"678 (211,653)
11. FILA	
18 Jos Verstappen (Tyrrell 025) 1'40"259 (210,426)	19 Mika Salo (Tyrrell 025) 1'40"529 (209,861)

**SCEGLI LE PRESTAZIONI
SCEGLI LA SICUREZZA
SCEGLI IL PRIMO**



FERODO

RACING



THE FIRST NAME IN BRAKES

Internet info: www.ferodo.it

COSÌ AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Ferrari F310B	53	1.29'48"446	207.508	
2. Heinz-H. Frentzen	Williams Fw19	53	1.29'49"824	207.454	1"378
3. Eddie Irvine	Ferrari F310B	53	1.30'14"830	206.496	26"384
4. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/12	53	1.30'15"575	206.468	27"129
5. Jacques Villeneuve	Williams Fw19	53	1.30'28"222	205.987	39"776
6. Jean Alesi	Benetton B197	53	1.30'28"849	205.963	40"403
7. Johnny Herbert	Sauber C16	53	1.30'30"076	205.917	41"630
8. Giancarlo Fisichella	Jordan 197	53	1.30'45"271	205.342	56"825
9. Gerhard Berger	Benetton B197	53	1.30'48"875	205.206	1'00"429
10. Ralf Schumacher	Jordan 197	53	1.31'10"482	204.396	1'22"036
11. David Coulthard	McLaren Mp4/12	52	1.28'51"086	205.780	1 giro
12. Damon Hill	Arrows A18	52	1.29'59"070	203.189	1 giro
13. Pedro Diniz	Arrows A18	52	1.30'43"622	201.526	1 giro
14. Jos Verstappen	Tyrrell 025	52	1.31'13"951	200.410	1 giro

I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Jan Magnussen	Stewart SF1	3	Uscita di pista	11.
Rubens Barrichello	Stewart SF1	6	Uscita di pista	11.
Ukyo Katayama	Minardi M 197	8	Motore	19.
Shinji Nakano	Prost Js45	22	Motore	18.
Olivier Panis	Prost Js45	36	Motore	13.
Mika Salo	Tyrrell 025	46	Motore	15.
Tarso Marques	Minardi M 197	46	Cambio	14.

Morbidelli non prende il via



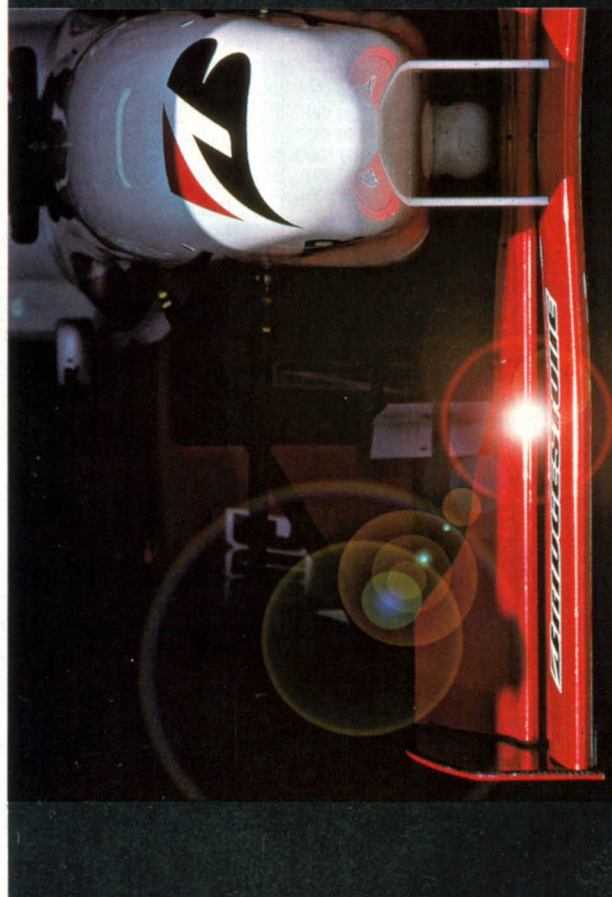
Gianni Morbidelli, in conseguenza di un incidente in qualifica, non ha preso il via; pertanto in griglia, il 18. posto è rimasto vuoto. Quest'anno il pesarese non è mai andato a punti, avendo come migliori risultati due 9. posti (Gp d'Austria e Gp Lussemburgo)

I GIRI PIÙ VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRI	TEMPO	MEDIA KM/H
Frentzen (Williams Fw19)	48	1'38"942	213.361
Schumacher M. (Ferrari F310B)	48	1'39"268	212.660
Alesi (Benetton B197)	29	1'39"381	212.418
Schumacher R. (Jordan 197)	46	1'39"737	211.660
Coulthard (McLaren Mp4/12)	52	1'39"771	211.588
Irvine (Ferrari F310B)	15	1'39"935	211.241
Berger (Benetton B197)	48	1'39"998	211.108
Hakkinen (McLaren Mp4/12)	24	1'40"151	210.785
Villeneuve (Williams Fw19)	22	1'40"163	210.760
Fisichella (Jordan 197)	45	1'40"217	210.646
Herbert (Sauber C16)	49	1'40"266	210.544
Panis (Prost Js45)	34	1'40"430	210.200
Hill (Arrows A18)	35	1'41"419	208.150
Nakano (Prost Js45)	15	1'41"608	207.763
Diniz (Arrows A18)	33	1'41"611	207.757
Marques (Minardi M 197)	34	1'42"699	205.556
Salo (Tyrrell 025)	20	1'42"996	204.963
Verstappen (Tyrrell 025)	49	1'43"051	204.853
Barrichello (Stewart SF1)	3	1'43"883	203.213
Magnussen (Stewart SF1)	3	1'44"089	202.811
Katayama (Minardi M 197)	5	1'44"403	202.201

BRIDGESTONE

Pneumatici da Pole Position



L'ALTALENA

COSÌ DOPO 14 GIRI

1. Irvine in 23'43"898 (207,065); 2. Villeneuve a 12"300; 3. Schumacher M. a 13"513; 4. Frentzen a 16"920; 5. Alesi a 18"540; 6. Herbert a 24"391; 7. Coulthard a 28"216; 8. Fisichella a 30"990; 9. Hill a 32"106; 10. Hakkinen a 33"799; 11. Panis a 34"696; 12. Schumacher R. a 37"142; 13. Berger a 39"901; 14. Nakano a 43"687; 15. Marques a 45"184; 16. Diniz a 48"437; 17. Verstappen a 54"401; 18. Salo a 55"085.

COSÌ DOPO 27 GIRI

1. Schumacher M. in 45'58"917 (206,340); 2. Irvine a 6"055; 3. Villeneuve a 6"535; 4. Frentzen a 9"609; 5. Hakkinen a 10"906; 6. Alesi a 13"702; 7. Herbert a 26"702; 8. Coulthard a 33"690; 9. Fisichella a 34"926; 10. Panis a 38"325; 11. Berger a 45"186; 12. Hill a 52"960; 13. Schumacher R. a 53"450; 14. Diniz a 1'13"836; 15. Marques a 1'23"316; 16. Verstappen a 1'29"437; 17. Salo a 1'30"715.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Schumacher M. in 1.08' 8"540 (206,359); 2. Frentzen a 5"021; 3. Irvine a 10"357; 4. Alesi a 11"504; 5. Hakkinen a 12"912; 6. Villeneuve a 25"156; 7. Herbert a 29"743; 8. Coulthard a 33"210; 9. Fisichella a 40"532; 10. Berger a 47"335; 11. Hill a 1'15"258; 12. Schumacher R. a 1'15"531; 13. Diniz a 1 giro; 14. Marques a 1 giro; 15. Salo a 1 giro; 16. Verstappen a 1 giro.

VELOCITÀ IN PROVA

VENERDÌ

N. PILOTA	KM/H
22 Barrichello	302.500
10 Coulthard	302.500
7 Alesi	302.500
23 Magnussen	302.500
3 Villeneuve	301.600
1 Hill	301.600
4 Frentzen	300.000
6 Irvine	300.000
2 Diniz	300.000
8 Berger	299.100
5 Schumacher M.	298.300
14 Panis	298.300
9 Hakkinen	297.500
11 Schumacher R.	297.500
16 Herbert	297.500
12 Fisichella	297.500
17 Morbidelli	296.600
15 Nakano	295.800
19 Salo	291.800
18 Verstappen	289.500
20 Katayama	284.900
21 Marques	278.300

SABATO

N. PILOTA	KM/H
7 Alesi	308.500
15 Nakano	306.800
9 Hakkinen	305.900
14 Panis	305.900
8 Berger	305.900
3 Villeneuve	304.200
22 Barrichello	304.200
11 Schumacher R.	304.200
6 Irvine	304.200
12 Fisichella	304.200
2 Diniz	304.200
5 Schumacher M.	303.300
4 Frentzen	302.500
10 Coulthard	302.500
1 Hill	302.500
23 Magnussen	302.500
16 Herbert	302.500
17 Morbidelli	300.800
18 Verstappen	292.600
19 Salo	291.800
21 Marques	287.200
20 Katayama	285.700

Sfortunato il pilota della Minardi Tarso Marques, a lato, che, partito 20., in gara ha recuperato fino al 14. posto per ritirarsi poi al 46. giro con il cambio out. Sotto, incidente senza conseguenze per Fisichella durante le prove libere del venerdì



ORSI



COLOMBO

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

N. PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
				I	II	I	II	WARM-UP
3 Villeneuve	Williams Fw19	Renault Rs9	GoodYear	1'40"616	1'41"412	1'37"758	1'36"071	1'40"061
5 Schumacher M.	Ferrari F310B	Ferrari 046/2	GoodYear	1'40"460	1'40"940	1'38"403	1'36"133	1'39"163
6 Irvine	Ferrari F310B	Ferrari 046/2	GoodYear	1'44"999	1'38"903	1'38"910	1'36"466	1'39"233
9 Hakkinen	McLaren Mp4/12	Mercedes Fo110/5	GoodYear	1'41"624	1'40"724	1'37"481	1'36"469	1'38"113
8 Berger	Benetton B197	Renault Rs9	GoodYear	1'43"409	1'40"422	1'38"147	1'36"561	1'40"685
4 Frentzen	Williams Fw19	Renault Rs9	GoodYear	1'40"317	1'39"398	1'37"755	1'36"628	1'39"084
7 Alesi	Benetton B197	Renault Rs9	GoodYear	1'42"390	1'39"454	1'37"905	1'36"682	1'44"098
16 Herbert	Sauber C16	Sauber-Petronas V10	GoodYear	1'44"131	1'39"640	1'37"929	1'36"906	1'39"418
12 Fisichella	Jordan 197	Peugeot A14	GoodYear	1'45"234	1'40"720	1'37"649	1'36"917	1'40"312
14 Panis	Prost Js45	Mugen Honda Mf301 Hb	Bridgestone	1'42"580	1'38"941	1'38"816	1'37"073	1'39"370
10 Coulthard	McLaren Mp4/12	Mercedes Fo110/5	GoodYear	1'41"986	1'39"945	1'39"537	1'37"095	1'39"784
22 Barrichello	Stewart SF1	Ford Zetec-R	Bridgestone	1'41"702	1'40"937	1'38"723	1'37"343	1'41"983
11 Schumacher R.	Jordan 197	Peugeot A14	GoodYear	1'43"321	1'38"911	1'37"372	1'37"443	1'38"547
23 Magnussen	Stewart SF1	Ford Zetec-R	Bridgestone	1'44"004	1'42"000	1'38"947	1'37"480	1'40"345
15 Nakano	Prost Js45	Mugen Honda Mf301 Hb	Bridgestone	1'43"883	1'40"653	1'38"343	1'37"588	1'39"553
2 Diniz	Arrows A18	Yamaha OX11/C	Bridgestone	1'45"552	1'42"893	1'39"702	1'37"853	1'40"576
1 Hill	Arrows A18	Yamaha OX11/C	Bridgestone	1'42"865	1'39"898	1'38"514	1'38"022	1'40"227
17 Morbidelli	Sauber C16	Sauber-Petronas V10	GoodYear	1'45"157	1'44"736	1'39"546	1'38"556	-
20 Katayama	Minardi M 197	Hart 830 Av	Bridgestone	1'44"035	1'41"158	1'39"995	1'38"983	1'41"685
21 Marques	Minardi M 197	Hart 830 Av	Bridgestone	1'46"282	1'46"374	1'41"384	1'39"678	1'41"480
18 Verstappen	Tyrrell 025	Ford Cosworth Ed4	GoodYear	1'45"075	1'42"290	1'41"370	1'40"259	1'42"835
19 Salo	Tyrrell 025	Ford Cosworth Ed4	GoodYear	1'44"484	1'42"587	1'40"905	1'40"529	1'42"021

CLASSIFICA DOPO LA SEDICESIMA GARA

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

MONDIALE PILOTI

1. Villeneuve	-	10	10	-	-	10	-	3	10	-	10	2	2	10	10	2	79
2. Schumacher M.	6	2	-	6	10	3	10	10	-	6	3	10	1	1	-	10	78
3. Frentzen	-	-	-	10	-	-	3	6	-	-	-	4	4	4	4	6	41
4. Alesi	-	1	-	2	-	4	6	2	6	1	-	-	6	-	6	1	35
5. Coulthard	10	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	10	6	-	-	30
6. Berger	3	6	1	-	-	-	-	-	10	-	1	-	-	3	-	-	24
7. Irvine	-	-	6	4	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	22
8. Fisichella	-	-	-	3	1	-	4	-	-	-	-	6	3	3	-	-	20
9. Hakkinen	4	3	2	1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3	17
10. Panis	2	4	-	-	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	16
11. Herbert	-	-	3	-	-	2	2	-	-	-	4	3	-	-	-	-	14
12. Schumacher R.	-	-	4	-	-	-	-	1	2	2	2	-	-	2	-	-	13
13. Hill	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6	-	-	-	-	-	7
14. Barrichello	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
15. Wurz	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4
16. Trulli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3
17. Salo	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Diniz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
Nakano	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
20. Larini	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	-	10	10	10	-	10	3	9	10	-	10	6	6	14	14	8	120
2. Ferrari	6	2	6	10	14	3	10	14	-	6	3	10	1	1	-	14	100
3. Benetton	3	7	1	2	-	4	6	2	10	11	-	1	6	-	9	1	63
4. McLaren	14	3	2	1	-	1	-	-	3	4	-	-	10	6	-	3	47
5. Jordan	-	-	4	3	1	-	4	1	2	2	2	6	3	5	-	-	33
6. Prost	2	4	-	-	3	6	1	-	-	3	1	-	-	-	1	-	21
7. Sauber	1	-	3	-	-	2	2	-	-	-	4	3	-	-	-	-	15
8. Arrows	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6	-	-	-	2	-	9
9. Stewart	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
10. Tyrrell	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

F1 i numeri

▼ **WILLIAMS.** Primo titolo della stagione assegnato, con la Williams-Renault ormai irraggiungibile nella graduatoria costruttori. Per la casa britannica è il 9. allora, un primato in materia davanti ai 3 successi della Ferrari e ai 7 di Lotus e McLaren. Per i motori francesi è invece la 6. vittoria e va rilevato che la Renault ha ottenuto questo risultato in 6 anni consecutivi, dal '92 al '97, eguagliando le prestazioni dell'Honda trionfatrice dal 1936 al 1991. Primatista al riguardo è però la Ford con 10 volte successi, di cui 7 consecutivi dal '68 al '74. Ricordiamo che, da quando nel '58 è stato istituito il campionato costruttori, il titolo piloti è andato a un pilota non appartenente al team vincitore in 6 occasioni; l'ultima ha visto protagonista 'Schumacher che ha conquistato la corona nel '94 con la Benetton-Ford, mentre la Williams-Renault è stata prima tra i costruttori.

▼ **SCHUMMY.** Meritato trionfo per Michael che, alla 100. presenza effettiva, ha colto il 27. successo, il 5. di quest'anno e l'8. con la Ferrari. Ora il ferrarista ha raggiunto per numero di vittorie Jackie Stewart che dal '65 al '73 ha partecipato a 99 gare. La Ferrari è al 113. successo in 586 partecipazioni e ha rafforzato il primato in materia davanti alla McLaren che conta 106 vittorie.

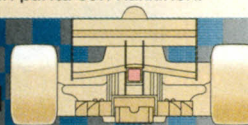
▼ **VILLENEUVE.** Per il canadese quella giapponese è stata la 9. pole stagionale e la 12. nelle 32 presenze. Il primato delle pole in un anno è di 'Mansell che nel '92 con la Williams ne ha conquistate 14 nelle 16 corse in calendario. La Williams è alla 107. pole in 378 partecipazioni, la 10. del '97; i motori Renault sono alla pole numero 134 in 285 gare, la 12. di quest'anno.

▼ **FRENTZEN.** Il tedesco è stato autore del giro veloce in gara, il suo 5. in 62 Gp; è anche salito sul podio per la 8. volta. La Williams è al 108. giro veloce.

▼ **IRVINE.** Settimo podio dell'irlandese in 64 corse. Proprio a Suzuka Irvine ha ottenuto il suo primo punto iridato, nel giorno dell'esordio nel '93 con la Jordan-Hart.

▼ **ALESI.** Se Villeneuve fosse tolto di classifica, ad avvantaggiarsene, oltre a Schummy, sarebbe Alesi che passerebbe a 36 punti restando però 4. ed Herbert che salirebbe a 15 rimanendo 10., ma non più in parità con Hakkinen.

a cura di
MAURO MORI



KONI

L'AMMORTIZZATORE REGOLABILE

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

la qualità
KONI
ora costa
meno



F.1 Gp Giappone *le prove*



L'Irvine risorto



Piazzandosi al terzo posto in griglia dietro al poleman Villeneuve e al caposquadra Schumacher, Eddie ha dimostrato che il miglior tempo nelle libere non era un fuoco di paglia...

▲ **PAOLO BOMBARA**

SUZUKA - Anche senza considerare l'esclusione, il successivo appello e la conseguente reintegrazione «sub-judice» di Villeneuve, la trama delle prove del Gp di Suzuka sembra scritta da un soggettista di film thriller. Cosa si poteva immaginare di meglio di un vero e proprio duello sotto il Sole... Levante tra i due contendenti per il titolo? Una sfida all'ultima staccata, drammatica, palpitante. Roba da antologia, una sessione di qualificazione assolutamente memorabile. Villeneuve l'ha spuntata di un soffio, 62 millesimi, proprio di fronte alla Rossa di Schummy. Il canadese ha dovuto mettercela tutta per tenere dietro le Ferrari. Sì, entrambe le Ferrari, perché su una pista molto selettiva e che ha sempre apprezzato, anche Irvine è rinato, conquistando il terzo posto. Da fedele scudiero di Schumacher, Eddie ha fatto il sal-

fotografie ORSI



Crash a 250 kmh per Morbidelli!

A due mesi dal suo ritorno in F.1, il pesarese a Suzuka è incappato in un altro brutto incidente, sopra, che lo ha costretto a saltare prudenzialmente la gara. Hakkinen, a sinistra, è uscito nelle libere di venerdì, peraltro senza conseguenze

to di qualità e si è piazzato in una posizione tale da aiutare il tedesco nella rincorsa al titolo. Non altrettanto ha potuto fare Frentzen, sempre velocissimo nel corso del week-end, salvo sabato nelle qualificazioni, complice un leggero problema d'assetto che lo ha relegato in sesta posizione. Da notare che la Ferrari non ha utilizzato nelle prove di qualificazioni le ultime novità relative all'acceleratore elettronico a diagramma tridimensionale, collaudate a Fiorano

prima della trasferta Oltreoceano. Irvine, addirittura, non le ha mai provate. Inoltre va sottolineato che ancora una volta l'irlandese è rimasto fermo lungo il circuito a fine qualifiche... a secco di carburante. Se, come previsto, su questa pista le Benetton sono apparse in forma, meno brillanti rispetto alle ultime gare sono invece sembrate le McLaren. Certo, Hakkinen è comunque quarto e contento della sua monoposto, ma Mika non è più l'imprendibile freccia finlandese. E soprattutto Coulthard, penalizzato da un retrotreno troppo nervoso, è rimasto anche lui fermo in pista per un problema di pescaggio del carburante e si ritrova così relegato in undicesima posizione. Hanno deluso anche le Bridgestone. Si attendevano miracoli dalle gomme nipponiche sulla pista di casa ed invece la prima delle vetture gommate Bridgestone è la Prost di Panis, solo decima. È vero che a deludere è stata anche la Mugen Honda, i cui motori sono esplosi come fossero fatti di cristallo. Come sempre, a cedere sono i pistoni della bancata sinistra. La moria è stata grave: due vecchie versioni «C», una per pilota, nelle prove del venerdì. Più una terza rottura per Panis sabato mattina, con la versione «S» da qualifica preparata appositamente per questa pista. La selettività del tracciato ha complicato molto la vita a chi (anche gente di sicurissimo talento come Fisichella, all'esordio in F.1 a Suzuka) non ha ancora abbastanza dimestichezza con le «mille» curve e saliscendi della tormentata ma veloce pista giapponese. La Minardi è in quest'occasione riuscita a tenere testa alle due Tyrrell. Più brutto è stato invece il week-end di Morbidelli, che non si è mai trovato a suo agio con gli assetti della Sauber e alla fine ha perso il controllo della monoposto in qualifica finendo duramente contro le gomme di protezione. A 250 kmh, se l'è cavata con qualche contusione, ma abbastanza per saltare la gara. ■

I PIÙ E I MENO



EDDIE IRVINE

Un consiglio a Jean Todt e alla Ferrari per l'alimentazione dell'irlandese: fategli mangiare sushi tutto l'anno. Gli fa bene. A meno che non sia l'aria. Fatto sta che, dopo essersi messo in mostra proprio a Suzuka nel '93 al suo esordio in F.1, Eddie ha di nuovo messo a frutto la sua grande conoscenza del tracciato nipponico. E per andare forte qui ci vuole un bel piede. E dire che da qualche gara sembrava essere divenuto un desaparecido... Comunque, continui pure così anche nel week-end di Jerez e nessuno si sognerà più di criticare la sua riconferma in Ferrari!



DAVID COULTHARD

Per partire come un missile ha un sistema di gestione elettronica da mille e una notte! Purtroppo per lui, la Tag non ha ancora messo a punto un programma per dare... fiducia elettronicamente al pilota. Senna, una volta, fece la pole a Monza percorrendo complessivamente un solo giro. David, invece, si piazza undicesimo solo perché aveva girato poco al mattino e nelle prove ufficiali non aveva abbastanza fiducia per spingere al massimo nelle qualifiche... A cosa serve avere una delle migliori F.1 del lotto se poi ci si comporta così?

FACCIA A FACCIA

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

Hill-Diniz	13-3	Trulli-Nakano	6-1
Villeneuve-Frentzen	12-4	Herbert-Larini	5-0
M. Schumacher-Irvine	15-1	Herbert-Morbidelli	8-0
Alesi-Berger	7-6	Herbert-Fontana	3-0
Alesi-Wurz	1-2	Verstappen-Salo	7-9
Hakkinen-Coulthard	10-6	Katayama-Trulli	1-6
R. Schumacher-Fisichella	6-10	Katayama-Marques	7-2
Panis-Nakano	9-0	Barrichello-Magnussen	15-1

POLE A CONFRONTO



CLASSIFICA ASSOLUTA

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

PILOTI IN ATTIVITÀ

Hill	20
M. Schumacher	17
Berger, Villeneuve	12
Coulthard	5
Alesi	2
Barrichello, Frentzen	1
Hakkinen	1

NEL 1997

Villeneuve	9
M. Schumacher	3
Alesi, Berger, Frentzen, Hakkinen	1

È SUCCESSO

INCIDENTI

venerdì mattina

-

venerdì pomeriggio

Hakkinen: testacoda, fermo
Fisichella: escursione fuori pista
Morbidelli: testacoda, continua
sabato mattina

Coulthard: escursione fuori pista

sabato pomeriggio

Morbidelli: esce di pista ed urta le barriere. Viene esposta la bandiera rossa.

warm-up

Alesi: escursione fuori pista
Hakkinen: dritto alla chicane, continua

ROTTURE

venerdì mattina

Diniz: freni
Diniz: motore
Villeneuve: gomma forata

Nakano: motore
Herbert: acceleratore elettronico
Morbidelli: acceleratore elettronico

Katayama: frizione

venerdì pomeriggio

Magnussen: cambio

Panis: motore

sabato mattina

Verstappen: noie elettroniche. Fermo in pista. Viene esposta la bandiera rossa.

Coulthard: sistema idraulico

Panis: motore

sabato pomeriggio

Barrichello: motore
Irvine: panne di carburante
Diniz: noie elettroniche
Barrichello: motore
Alesi: perdita d'olio
Coulthard: panne di carburante
warm-up
Coulthard: cambio
Hill: rompe una sospensione urtando un cordolo

La Rossa sbatte

La Ferrari, sfruttando le concessioni fatte dalla Fia, ha svolto un gran lavoro sull'acceleratore elettronico. In più, la F310B adotta un alettone anteriore che flette creando ai lati un sigillo con il suolo, così da migliorare l'efficienza

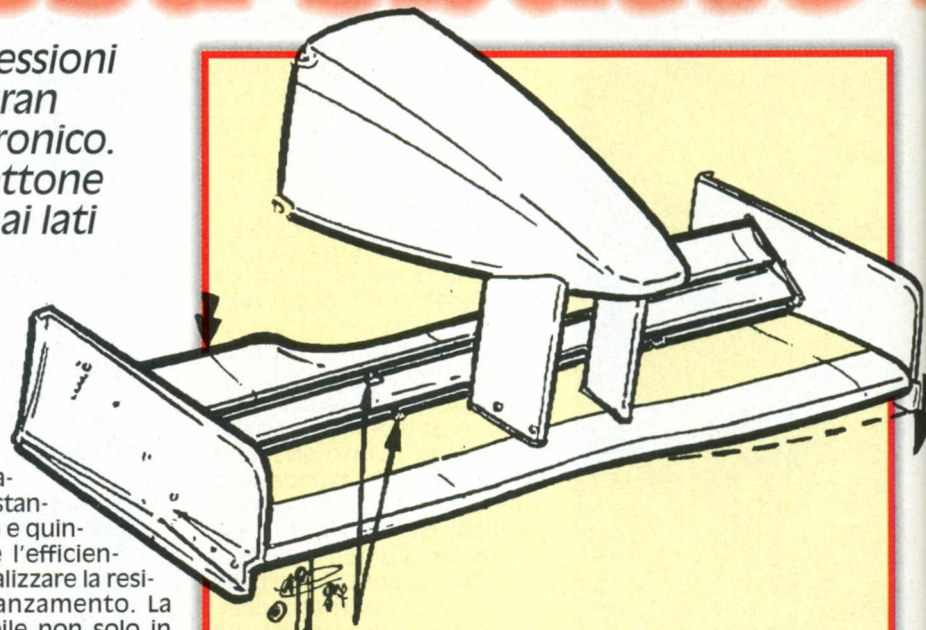
▲ GIORGIO PIOLA

SUZUKA - La Williams è stata molto abile nel riuscire a sorprendere tutti con una novità tecnica molto importante passata inosservata nelle ultime gare. A partire dal Gp d'Austria, è stato infatti allungato il passo di circa 5 cm spostando l'asse anteriore, la cosa è sfuggita anche perché in contemporanea è stata modificata la forma dei bracci della stessa sospensione anteriore e, solo sulla vettura di Villeneuve, la caratteristica di antiaffondamento con un diverso attacco del triangolo superiore. Per tutta risposta, in casa Ferrari si è lavorato molto sulle nuove possibilità concesse dalla Federazione nel campo dell'acceleratore elettronico e sul metodo di costruzione del muso. Ha continuato a sfornare novità la Jordan con soluzioni che ovviamente verranno trasferite nel progetto della vettura '98.

FERRARI. Se le novità sul più sofisticato impiego dell'acceleratore elettronico, anche in funzione delle concessioni fatte dalla Federazione, sono impossibili da rilevare ad occhio, la nuova tecnica costruttiva dell'alettone anteriore colpisce l'attenzione. Il nuovo alettone, identico come disegno, (a parte due piccoli irrigidimenti a metà profilo dei due flap) è realizzato in modo da ammettere una notevole ma vo-

luta flessibilità così da andare a sigillare ai lati la distanza con il suolo e quindi aumentare l'efficienza, senza penalizzare la resistenza all'avanzamento. La cosa era visibile non solo in pista, ma anche ad ogni controllo da parte dei tecnici ai box con la periferia dei profili che si fletteva alla semplice pressione di una mano. Alla Ferrari si sono convinti a questa nuova filosofia di gestione dell'alettone anteriore dopo i notevoli miglioramenti ottenuti dalla McLaren con l'alettone disegnato da Adrian Newey. Introdotto in Austria sulle Mp4/12 oltre ad essere dotato di un nuovo disegno (uguale a quello della Williams), permetteva anche una maggiore flessibilità. Questa soluzione non è una novità, se ne era parlato molto già lo scorso anno, sempre a Suzuka, quando la McLaren aveva esagerato nella flessibilità e si erano verificate rotture durante le prove tali da dover ricorrere a irrigidimenti eseguiti sul posto. Tutte le tre vetture a disposizione dei piloti avevano telai leggeri con tutte le ultime modifiche già viste in Austria e in Germania.

WILLIAMS. Il programma dell'allungamento del passo, iniziato in Austria, ha ricevuto gli ultimi particolari qui in Giappone. Allora, per man-



Ecco come funziona sulla F310B lo spoiler che si flette

La Ferrari ha realizzato un alettone anteriore con una nuova tecnica costruttiva che permette una notevole flessibilità ai lati estremi. Per evitare rotture, oltre all'irrigidimento centrale ve ne sono altri due a metà flap, come indica la freccia.

canza di tempo, erano state soltanto rifatte le sospensioni anteriori, leggermente più inclinate in avanti, e il muso allungato per poter garantire la stessa distanza dalle ruote. Questo particolare aveva comportato il rifacimento del crash-test del muso. A Suzuka, sono arrivati gli schermi dietro le ruote anch'essi, ovviamente, più lunghi, così come il fondo scalinato ha ricevuto un'estensione nella parte anteriore a coltello di 5 cm. È stato necessario in questo punto rinforzare il tirante di irrigidimento con la scocca per evitare che il fondo toccasse troppo contro il suolo. Come in Germania, Villeneuve ha usato una diversa geometria della sospensione anteriore con l'ancoraggio del braccio posteriore del triangolo superiore nel primo punto dei tre possibili nello schema della Fw19,

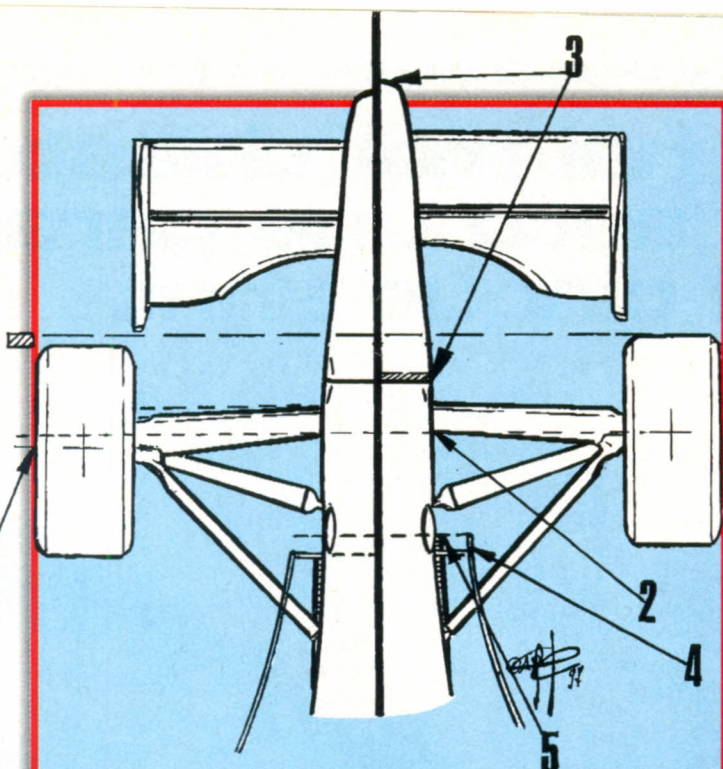
mentre Frentzen ha mantenuto il solito secondo attacco. Il canadese ha anche impiegato due ammortizzatori all'avantreno al posto dei tradizionali tre. Tutti e due i piloti hanno montato il controllo elettronico della frenata.

McLAREN. Sono ritornati all'interno delle sospensioni anteriori i due piani orizzontali introdotti dalla McLaren, eliminati in Germania. La squadra, ma soprattutto i tecnici di Mario Illien e quelli della Mercedes, si sono concentrati sull'impianto di lubrificazione provando a lungo su uno speciale banco a Stoccarda in grado di simulare una prova dinamica in pista del motore. L'obiettivo era quello di cercare di eliminare l'inconveniente dell'aspirazione di aria nel circuito dell'olio che ha originato le ultime clamorose rotture.

e ali

BENETTON. Nuova sospensione anteriore, di identica geometria, ma con i bracci interamente in carbonio e con profili alari diversi dai precedenti. Alesi ha utilizzato la carrozzeria senza le estensioni dell'alettone posteriore con i flap davanti alle ruote impiegata invece da Berger. Sabato tutte e due le B197 erano dotate di sensori per rilevare le temperature delle gomme come sta facendo la Ferrari dal Gp d'Austria. Unica differenza in casa Benetton, questi sensori sono montati sia all'avantreno che al retrotreno. I primi sono fissati alla parte esterna delle paratie laterali, mentre i secondi sono sul piano davanti alle gomme come per le Ferrari. In qualifica sono stati di nuovo utilizzati i nuovi portamozzini in titanio ricavati dal pieno.

JORDAN. Continua il programma di sviluppo sulle 197 con elementi che verranno poi destinati alle monoposto per la prossima stagione. In qualifica, è stato modificato l'impianto di raffreddamento con masse radianti più piccole. Sempre sabato sulle due vetture da gara le sospensioni anteriori erano interamente in carbonio in tutti i vari componenti, mentre prima solo il triangolo era in materiali compositi. Il triangolo inferiore in carbonio ha permesso un risparmio nel peso di circa 400 gr.

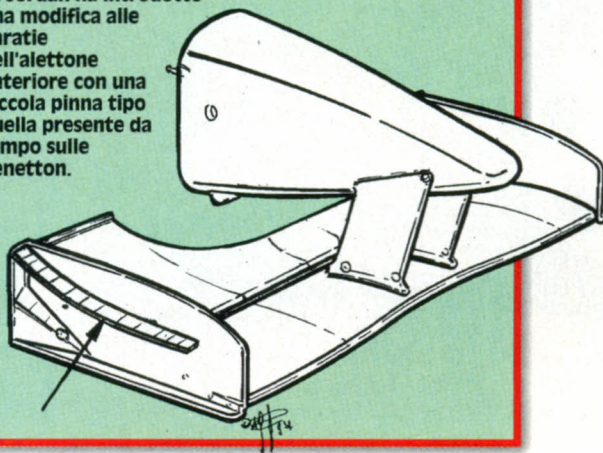


La Fw19 ha allungato il passo

Le Fw19 dal Gp d'Austria hanno un passo allungato di 5 cm ottenuto inclinando in avanti i triangoli della sospensione anteriore. Nel disegno a sinistra la versione standard a destra quella allungata. Si nota (1) la differenza ottenuta con una diversa angolazione (2) difficile da rilevare perché comunque nelle Fw19 i puntoni hanno una forte inclinazione in avanti. Lo spostamento in avanti delle ruote ha comportato l'allungamento del muso (3). In Giappone, sono stati introdotti dei deviatori di flusso (4) più lunghi e un fondo della scocca anch'esso allungato in avanti (5).

Sulla Jordan una pinna stile Benetton

La Jordan ha introdotto una modifica alle paratie dell'alettone anteriore con una piccola pinna tipo quella presente da tempo sulle Benetton.



PROST. Grande sforzo, anche se vano, della Honda di preparare al meglio il Gp del Giappone con ben 5 motori evoluzione studiati appositamente per Suzuka. Sia Paris che Nakano hanno dovuto abbandonare per la rottura del propulsore. A livello vettura nulla da registrare.

SAUBER. Ulteriore leggera modifica al profilo estrattore posteriore nella zona centrale. I canali laterali sono sempre divisi da tre paratie. Leggermente diversa anche la sezione ovale degli scarichi.

MINARDI. Oramai la configurazione dei tre ammortizzatori all'avantreno è diventata standard e, molto probabilmente, verrà trasferita sulla monoposto edizione '98, che è in fase di definizione in galleria del vento.

ARROWS. Nessuna novità in casa Arrows, salvo la presenza di John Barnard venuto per partecipare alla riunione della commissione tecnica. Il mago inglese ha confidato che la Arrows del prossimo anno sarà una monoposto con molte soluzioni inedite.

STEWART. Lo staff della Stewart è oramai concentrato al 100% nella definizione della nuova monoposto le cui prove in galleria del vento, alla Swift in America, sono seguite da Egbhal Hamidy.

TYRRELL. Leggera modifica allo scivolo posteriore e scarichi di maggiore diametro che soffiano sempre al limite superiore dei canali laterali. All'avantreno sono stati mantenuti i nuovi puntoni a profilo alare introdotti in Austria.



ADVERTIME



motorquality

"AIR POWER"

Più Aria, più Potenza: Sprint Filter!



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

Tecnologia per lo Sport.

F.3 Il campione

ATTITO FEEDE

*Già protagonista nei tre anni precedenti,
Oliver Martini non ha mai dubitato di riuscire
nell'impresa di conquistare il titolo italiano.
Merito anche della Rc Motorsport che
ha creduto fino in fondo nelle sue capacità...*

▲ **ROBERTO CHINCHERO**





Foto COLOMBO

Con la vittoria a Imola, la quarta della stagione '97, Oliver Martini ha conquistato il campionato italiano di Formula 3 con una gara di anticipo: ecco la gente del team Rc Motorsport esultare mentre il romagnolo taglia il traguardo. Nato a Bologna il 12 dicembre '71, Oliver ha sempre vissuto a Lavezzola, nel ravennate, dove la sua famiglia possiede un'industria alimentare e un'azienda agricola. Suo fratello Piero aveva vinto l'europeo di F.3 nel 1983

Dove è il nuovo campione italiano della Formula 3, il giorno dopo la conquista del titolo tricolore? In ufficio. Il lunedì mattina, di buon'ora, Oliver Martini è già in ufficio. A festeggiarlo sono stati i suoi collaboratori nell'azienda di famiglia. Non è un tipo che si esalta facilmente, Oliver Martini, fratello di quel Piero che vinse l'Euro Formula 3 nell'83; ma dentro di sé il piacere del successo è forse ancora più grande e più intensa di quando, sul circuito di Imola, il 5 ottobre, ha concluso la solitaria cavalcata di Imola che gli ha dato la certezza matematica del primato finale, con una gara di anticipo sulla conclusione del campionato. «Stamattina - racconta Martini - alle 6 e mezzo non riesco più a dormire. Come al solito mi gusto le vittorie solo il giorno dopo perché sono più rilassato, non ho gente intorno, e mi rendo conto di quello che è stato. Stamattina mi sono detto: ma è già finita? Poi sono corso a comprare i giornali».

- È arrivato in Formula 3 come un iceberg, l'Oliver dalle lunghe e folte basette. Nelle prime tre stagioni aveva mostrato solo la parte superiore, cioè quella del pilota che naviga a metà schieramento e soltanto sporadicamente si inserisce nelle posizioni di testa. Nessuno avrebbe scommesso su Martini campione italiano della terza formula, quindi su quella parte sommersa capace di tra- ➤

➔ **sformare in vincente un pilota che ha rischiato di rimanere relegato per sempre sui gradini più bassi del podio. Invece, in sette mesi tutti i sogni del 25enne bolognese di nascita ma ravennate di adozione, si sono avverati. In extremis è arrivato l'accordo con la Rc Motorsport.**

«Già. Alla vigilia della scorsa stagione arrivò il team Shannon che impose i suoi piloti. Io avevo una trattativa in fase avanzata ma restai escluso».

– Come hai vissuto il fine settimana più importante della tua carriera?

«Ho cercato di allenarmi facendo footing, per essere al cento per cento e non lasciare nulla al caso. Correre a piedi vuol dire stare da soli a lungo, e sono i momenti in cui ritrovo la concentrazione, scarico le tensioni che potrebbero dare problemi al momento della gara. Se sei cosciente di essere fisicamente preparato, sai che non avrai problemi negli ultimi giri di gara. E poi mentre corro spesso immagino di essere in gara con il mio rivale appoggiato alle spalle, per cui riesco a prepararmi mentalmente a questa eventualità. Se poi si ripresenta in gara sei pronto, e come se avessi già vissuto quel momento».

– Sul circuito del Santerno, Martini ha ufficializzato un titolo che nessuno può contestargli. L'alloro è arrivato dopo 9 gare che lo hanno visto, con la sola eccezione di Binetto, sempre tra i protagonisti. Difficile strappargli un episodio più speciale di altri.

«Di momenti belli ce ne sono stati tanti, difficile tirarne fuori uno. Alla prima gara, a Magione ci aspettavamo poco perché non avevamo fatto nessun test durante l'inverno, ma è arrivato comunque un buon secondo posto. Poi, al Mugello, la prima vittoria e a Vallelunga un'altra, dopo un brutto incidente nelle prove libere. Sono uscito alla curva della Trincea a 209 kmh. Quando sono rientrato in pista, nel secondo turno di qualificazione, al quarto giro avevo dato un secondo a tutti e dai box mi richiamarono pensando di essersi dimenticati di stringere le viti del cassoncino del motore».

– Come è nato il super Martini del '97?

«Non mi stancherò mai di ripetere che io guido come gli altri anni, ma che nelle tre precedenti stagioni di F.3 non avevo avuto a disposizione del materiale da primi posti ed ero costretto ad osare. Lo scorso anno proprio ad Imola mi capotai alla Piratella, quest'anno ho dato un secondo a tutti senza grosse difficoltà».

– C'è chi attribuisce i tuoi successi alla competitività del motore Opel-Spiess.

fotografie COLOMBO



Prima di dedicarsi alla F.3, Oliver Martini ha gareggiato in F.2000 e in F.Opel Lotus. Quest'anno, con la Dallara 397 spinta dal motore Opel-Spiess e schierata dal team Rc Motorsport, ha affrontato il campionato col ruolo di favorito. Per l'équipe lombarda si è trattato del quarto primato nel tricolore di F.3

«A mio parere il motore Opel-Spiess è un buon propulsore, ma i migliori Fiat-Novamotor sono allo stesso livello. Spiess fornisce nel campionato solo tre, quattro monoposto e, probabilmente, ci tiene a mandare in Italia delle unità molto competitive. Ma non credo, tutto sommato, che i Fiat di punta siano da meno».

– La Dallara 397 si è dimostrata una

buona monoposto ma forse più difficile del previsto da interpretare.

«Devo dire che la 397 in confronto alla vecchia è una monoposto molto più difficile sia da mettere a punto che da guidare. Dico sempre che la 396 è una bicicletta e la 397 è un tandem da usare in uno slalom tra i birilli. Rende l'idea? La 396 si è rivelata un po' al di sopra della 397 nei circuiti medio-lenti, mentre quest'ultima, una volta messa a punto, è andata meglio nei tracciati medio-veloci».

– Come ha agito la squadra Rc Motorsport?

«Anche nella gara di Imola mi sono ritrovato col tecnico Ravera a discutere dei problemi della monoposto e a sentirmi dire da lui la soluzione che avrei preferito scegliesse. Questa è stata la chiave di tutta la stagione, un affiatamento con il team che mi ha sempre dato fiducia e che mi ha messo in condizione di esprimere il meglio di me stesso. Le mie indicazioni sono sempre state abbastanza precise per la messa a punto, confrontandole anche con la telemetria. Ravera le ha sempre interpretate al meglio. I risultati li abbiamo costruiti insieme, a cominciare dalle prove libere. Non ci siamo mai esaltati quando abbiamo vinto le prime corse, né demoralizzati quando siamo stati in difficoltà. Abbiamo sempre cercato di imparare qualcosa da ogni gara, anche a Binetto, il peggiore fine settimana di tutta la stagione».

– A Luca Rangoni, campione 'nel '95, il titolo non ha portato nulla; a Boldrini, per il momento, davvero poco. Che cosa ti aspetti da questa vittoria?

«Ci vuole sempre una buona dose

L'ALBO D'ORO DEL TRICOLORE

ANNO	PILOTA	VETTURA
1964	«Geki» Russo	De Sanctis - Ford
1965	Andrea de Adamich	Brabham - Ford
1966	Ernesto Brambilla	Brabham - Ford
1967	-	-
1968	Franco Bernabei	Tecno - Ford
1969	Gianluigi Picchi	Tecno - Ford
1970	Giovanni Salvati	Tecno - Ford
1971	Giancarlo Naddeo	Tecno - Ford
1972	Vittorio Brambilla	Birel - Ford
1973	Carlo Giorgio	March - Ford
1974	Alberto Colombo	March Toyota - Ford
1975	Luciano Pavesi	Brabham/March - Ford
1976	Riccardo Patrese	Chevron - Toyota
1977	Elio de Angelis	Ralt - Toyota
1978	Siegfried Stroh	Chevron - Toyota
1979	Piercarlo Ghinzani	March - Alfa
1980	Guido Pardini	Dallara - Toyota
1981	Eddy Bianchi	March - Toyota/Alfa
1982	Enzo Coloni	March/Ralt - Alfa
1983	Ivan Capelli	Ralt - Alfa
1984	Alessandro Santin	Ralt - Alfa
1985	Franco Forini	Dallara - Vw
1986	Nicola Larini	Dallara - Alfa
1987	Enrico Bertaglia	Dallara - Alfa
1988	Emanuele Naspetti	Dallara - Alfa
1989	Gianni Morbidelli	Dallara - Alfa
1990	Roberto Colciago	Reynard - Alfa
1991	Giambattista Busi	Dallara - Vw
1992	Massimiliano Angelelli	Dallara - Opel
1993	Christian Pescatori	Dallara - Fiat
1994	Giancarlo Fisichella	Dallara - Opel
1995	Luca Rangoni	Dallara - Fiat
1996	Andrea Boldrini	Dallara - Opel
1997	Oliver Martini	Dallara - Opel



di fortuna, nelle scelte, in pista e nel riuscire a trovare un buon budget. Certo gli esempi di Rangoni e Boldrini, ma anche di Pacchioni, non sono incoraggianti. So che non c'è niente di scontato per il futuro, il passo che mi piacerebbe fare nel 1998 è la F.3000, ma al momento è al di

fuori della mia portata visti i budget richiesti. Come categoria mi piace, quest'anno in F.3 ho gradito molto l'aumento di potenza, ho una guida abbastanza aggressiva e avere a disposizione molti cavalli non mi spaventa. Anzi».

– All'estero Oliver ha già corso. Nel suo stato di servizio figurano due anni di Formula Opel. Un'esperienza che lo ha formato non solo come pilota.

«Si girava con qualche mezzo di fortuna il venerdì pomeriggio. Poi, il sabato mattina, si saliva sulla monoposto e ti dicevano: OK, adesso fai il tempo. Non c'era il tempo per studiare il tracciato, non sapevi da che parte giravano le curve. Un approccio che esalta l'istinto di un pilota. Ora in F.3 si gira e si rigira sulle stesse piste e anche chi ha un pizzico di doti in meno arriva a buoni livelli. Poi c'è sempre la possibilità di guardare la telemetria del compagno di squadra e di capire dove si perde del tempo».

– Ma questa telemetria aiuta a imparare o alla fine non incentiva la capacità di capire la monoposto?

«Mah! Chi ha l'istinto giusto di guida è sempre avvantaggiato, capitano comunque le occasioni in cui cambiano rapidamente le condizioni del tracciato e si perdono i soliti riferimenti».

– C'è un pilota che hai per idolo?

«E' sempre stato Ayrton Senna, ma ho seguito anche con tanta ammirazione la carriera di mio fratello Piero, che per sua sfortuna non ha mai avuto la possibilità di esprimere in pieno le sue doti. È stato un po' come la mia carriera in F.3, prima di arrivare alla Rc. Buoni piazzamenti qualche exploit ma senza avere la possibilità di guidare una monoposto da prime posizioni».

– Ti confronterai con i migliori stranieri della Formula 3 nella classica gara di Macao ?

«Gli organizzatori di Macao mi hanno contattato, dicendosi disponibili a darmi un piccolo aiuto. Mi aspetto anche un cenno dalla Csaì. Abbiamo visto quest'anno che quando i piloti italiani hanno una chance la sanno sfruttare. Fisichella e Trulli sono un esempio. La Csaì dovrebbe intervenire favorendo il passaggio dei piloti in Formula 3000, sarebbe una grande iniziativa. Oggi nella categoria cadetta c'è solo Thomas Biagi a rappresentare l'Italia. Se la federazione nazionale riuscisse a trovare fondi e sponsor per coprire almeno il 40 per cento del budget necessario per affrontare una stagione in F.3000, la vittoria nel campionato italiano di Formula 3 avrebbe sicuramente un significato molto diverso, più importante. ■

MOMO CORSE: PASSIONE E TECNOLOGIA. NUOVE PASTIGLIE FRENO AD ALTE PRESTAZIONI

DALLA ESPERIENZA NELLE COMPETIZIONI INTERNAZIONALI È NATA LA PASTIGLIA FRENO MOMO CORSE AD ALTE PRESTAZIONI. IDEALE PER AUTO DA COMPETIZIONE E STRADALI. SOSTITUIRE LE PASTIGLIE FRENO MOMO CORSE AUMENTANO IL COEFFICIENTE DI ATTRITO E RIDUCONO SPAZI E TEMPI DI FRENATA, ANCHE NELLE CONDIZIONI PIÙ ESTREME.



TEMPERATURA DELLA SUPERFICIE °C	COEFFICIENTE DI ATTRITO (μ)
150	0.5
300	0.5
450	0.5
600	0.5
750	0.5
900	0.5

1670-15201

MOMO CORSE S.r.l. - Strada del Francese, 97/50C - 10156 Torino - Italy - Tel. 011-4705057 - Fax 011-4701507 - Internet: <http://www.momo.it>

MOMO CORSE
MADE IN ITALY

NOTIZIARIO CSAI

Le pagine del «Notiziario Csaì» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano quesiti posti direttamente alla Csaì dai licenziati. Tutto ciò, tenendo presente che AUTOSPRINT, da parte sua, continuerà a trattare gli stessi argomenti esprimendo, come sempre, le sue opinioni indipendentemente da queste pagine e in ossequio alla libertà di informazione.

CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE 1998

Nelle pagine notiziario Csaì su Autosprint 40 e 41/97 è stata pubblicata la Circolare relativa al Calendario sportivo nazionale 1998. Si avvisa che solo la circolare comparsa su Autosprint 41/17 è corretta. Quella precedente infatti, a causa di un disguido, era priva di una sezione. Si diffonde qui di seguito un estratto della circolare, per rammentare a tutti gli interessi i punti più importanti.

– Procedure d'iscrizione: a tutti gli Organizzatori è stata spedita la circolazione e i moduli per l'iscrizione al Calendario sportivo nazionale 1998. Le domande di iscrizione devono pervenire dalla Csaì entro il 18 ottobre. Tali domande saranno inserite dalla Csaì in un progetto che sarà inviato ai Delegati Regionali i quali lo discuteranno insieme ai Delegati Sportivi di Ac e agli Organizzatori di competenza. I Delegati Regionali, entro il 15 novembre, faranno giungere alla Csaì una proposta di progetto definitivo. Il 29 e 30 novembre, nella sede dell'Automobile Club d'Italia (Via Marsala 8 Roma, 6. piano), verrà discusso e approvato il progetto definitivo di calendario 1998.

– Tasse d'iscrizione: entro il 28 novembre ciascun Organizzatore che abbia trasmesso l'iscrizione entro il 18 ottobre, per ogni competizione iscritta dovrà far pervenire alla Csaì (di Roma o Milano secondo quanto indicato al punto 2. Competizioni riportate nella circolare) la tassa prevista nell'Annuario Csaì per il 1997. Se la tassa indicata non perverrà alla Csaì entro tale data, scatterà automaticamente la sospensione dell'iscrizione. Per gli organizzatori che scrivano competizioni dopo il 18 ottobre, il pagamento della tassa dovrà avvenire contestualmente

all'iscrizione stessa e comunque non oltre il 26 novembre.

L'articolo 9 del Codice della Strada prescrive che il calendario dei rally e delle gare di velocità in salita sia trasmesso, a cura della Csaì, al Ministero dei Lavori Pubblici, onde ottenere il nulla-osta di massima alla loro effettuazione. Pertanto, gli Organizzatori devono far pervenire alla Csaì di Roma, entro il 28 novembre 1997, l'attestazione di pagamento di L. 235.000 sul c/c postale n. 66782004 intestato al Ministero dei LL.PP., ispettorato Generale per la Sicurezza Stradale, via Nomentana 2, 00161 Roma.

AGGIORNAMENTI AL CALENDARIO CSAI 1997

RALLY

Pinerolo Sport Time (TO): Sprint Rally Valli di Lanzo - rinviato dal 15-16 febbraio al 15.16 novembre. Ac Venezia: 8. Rally sprint Città del Piave rinviato dal 25-26 ottobre a data da definirsi.

Ac Campobasso: 4. Rally sprint del Fortore rinviato dal 27 aprile al 26 ottobre.

Ac Isernia: 1. Rally Alto Molise rinviato dal 26 ottobre a data da definirsi.

Scuderia San Michele: 4. Rally del Tarò rinviato dal 31 agosto al 29-30 novembre.

VELOCITÀ IN SALITA

Ac Sassari: 42. Alghero/Scala Piccada rinviata dal 5 ottobre al 9 novembre con perdita della validità di Coppa Italia.

SLALOM

Scuderia Cosenza Corse: 1. Slalom Trofeo Cosenza Corse in programma il 26 ottobre, è stato annullato.

FORMULA CHALLENGE

Full Sport Car: 9. Formula challenge Fiera motori Pordenone rinviata dal 16 novembre al 29-30 novembre.

CALENDARIO RALLY TOUT TERRAIN ED ENDURANCE

22-23 novembre 1997: C.P. Motorsport; VI Winter Race di Alatri Latina/Frosinone, «Gara di riserva del campionato Italiano e le coppe Csaì Rallyes tout Terrain»; «gara valida per i trofei e le coppe Csaì endurance».

Per inadempienze amministrative e irregolarità organizzative verificatesi nell'XI trofeo dei Monti Ausoni ed Aurunci (svoltosi nei giorni 12-13-4-97), la suddetta gara è sospesa, con effetto immediato, dal calendario ed è privata di tutte le sue validità (ciò in caso di reinscrizione della gara medesima secondo quanto previsto dalla vigente normativa).

GIUDICE SPORTIVO AUTO

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

Sentenza n. 10/97

Stefano Peroni, Gianni Danieli: «Lima-Abetone» 1997. Conferma ammenda inflitta in sede di gara e sospensione licenze sportive per giorni 30 con decorrenza 1. settembre per: violazione Art. 3 lett. B NS. 9.

Sentenza n. 11/97

Anton Geier: «Cividale-Castelmonte 13/7/97» 90 giorni di sospensione licenze sportive (decor. 1/X/97) per: violazione Art. 6, paragr. 3 RNS.

Sentenza 12/97

Vincenzo Vitiello: «Trofeo Mini-Cooper» Varano 31/8/97 180 giorni di sospensione licenze sportive (decor. 1/X/97) per: violazione Art. 93 RNS (obbligo di fermarsi).

Decreto 21/97.

Maurizio Forlani: «Rally Sprint delle Alpi 1997». 120 giorni di sospensione licenze per: violazione Art. 6

RNS. (decorr. 1/X/1997).

Decreto 22/97

Diego Borghese, Art. Engineering, Team Santucci srl.

«Mancato versamento del deposito cauzionale. TNA». Sospensione delle licenze sportive con decorrenza 1. ottobre c.a. fino all'avvenuto pagamento del deposito cauzionale.

AGGIORNAMENTO ELENCO CONCORRENTI

(Pagina 14 della sezione celeste dell'annuario Csaì 1997).

Italian Promotor Sport S.c.r.l. - la nuova sede legale è: Via Silvio Sbricoli, 00146 Roma - Tel/Fax 06.6555596 - P. IVA 04706791003; codice fiscale 01227710512.

AGGIORNAMENTO ELENCO SCUDERIE

(Da Pagina 10 della sezione celeste dell'annuario CSAI 1997).

A causa di un refuso, nell'elenco indicato non è stata inserita la Scuderia Barnaba Team, Via Pighini 60/1, Cairo Montenotte (SV); Tel/Fax 019.506258.

Ci si scusa per l'involontaria omissione.

GRUPPO GIUDICI DI GARA

Il fiduciario zonale del Lazio comunica che nei giorni 21, 22 e 23 ottobre 1997, si terranno dei corsi per Commissari di percorso e Verificatori sportivi e tecnici.

I corsi si terranno negli uffici della Csaì di Roma (Via Solferino 32, il piano) dalle ore 18.00 in poi. Per informazioni telefonare al seguente numero: (06) 4940785, dalle ore 8.00 alle ore 13.00 dal lunedì

Gran Finale Renault a Barcellona

Teatro delle finali internazionali Renault sarà Barcellona, dove, il 2 novembre prossimo, si deciderà il titolo della Coppa Mégane. Cirò rimane in testa al campionato con 7 punti di vantaggio nei confronti di Caruso. Gli unici due piloti rimasti in lizza incamereranno tutti i punti della trasferta spagnola, avendo in precedenza effettuato lo scarto obbligatorio. In Coppa Michelin Fechine è sempre più vicino al titolo: con gli scarti il brasiliano ha 13 punti di vantaggio su Bontempelli.

▼ **NOVITÀ.** Dalla gara di Barcellona la Renault ha liberalizzato l'uso delle pasticche dei freni in Coppa Mégane. Ad Imola infatti il monotipo sinora utilizzato ha dato qualche problema di affaticamento. Novità anche per il filtro dell'aria, reso libero e che ora può essere anche eliminato.

▼ **ESCLUSIONI.** In Coppa Michelin sono stati tolti dalla classifica per scorrettezze Blancardi e Stefana. Al termine della finale sono invece incapaci nelle verifiche tecniche d'ufficio estese ai primi 10 classificati Campani (4.) e Sigala (10.): entrambe le loro vetture presentavano i fuselli piegati. Inevitabile per loro l'esclusione dalla classifica ed il dimezzamento dei punti in campionato, come da regolamento.

A lato, festeggiamenti a fine gara per due protagonisti del Coppa Michelin: da sinistra con il casco arancione Blancardi, terzo a Imola e poi squalificato per scorrettezza in pista e il vincitore Fabricio Fechine, con il casco blu. Sotto, Andrea Navarra, splendido dominatore della nona prova della Coppa Mégane, che ha preceduto Caruso e Cirò



fotografie COLOMBO

MÉGANE A IMOLA EN-PLEIN DEL RALLISTA

Navarra frena Caruso e Cirò

IMOLA- Pole position, gara sempre al comando, giro più veloce e vittoria: nell'ardua impresa è riuscito Andrea Navarra, ralista di fama internazionale con la Subaru, che a Imola ha vinto la 9. prova della Coppa Mégane con la vettura preparata dalla Drumel di Meneghelli. In campionato Caruso, grazie al 2. posto, ha rosciato 2 punti a Cirò, salito stavolta sul gradino più basso del podio: i due se vedranno faccia a faccia nella gara decisiva di Barcellona. A rompere il ghiaccio, come al solito, sono i piloti della Coppa Michelin. Bontempelli e Fechine sono a punti pari prima del via. Nelle fasi iniziali è il lombardo a

guidare il gruppo, ma il pilota dell'Oregon Team commette un errore alla Piratella e perde terreno. Fechine coglie l'occasione al volo e prende il largo verso il suo 3. successo stagionale. Il brasiliano è inseguito da Grossi, passato all'Iceberg Jeans, mentre per la 3. piazza c'è lotta tra Blancardi e Giovannelli. Quest'ultimo si insabbia alle Acque Minerali, seguito da Bacci alla Rivazza. Bontempelli retrocede ancora per un contatto con Farioli. Senza problemi vince il brasiliano, con Grossi a 5". Terzo si piazza Blancardi, poi squalificato, a vantaggio di Farioli. Si arriva alla finale con 40 piloti sulla griglia all'esito delle prove

dominate da Navarra e Caruso. Al via il cesenate non ha esitazioni ed allunga subito il passo davanti a Di Risis, Caruso e Mancini. Il molisano perde subito il 2. posto, con Mancini molto aggressivo nelle fasi iniziali. Si mette in luce anche Lenzotti, che soffia il 5. posto a Scieghi. Intanto Caruso «bussa» forte alla variante bassa e Mancini, arrivato lungo, gli deve cedere il 2. posto. Cirò nel frattempo dal 9. posto iniziale recupera posizioni. Lenzotti supera prima Di Risis, poi Mancini, insediandosi in 3. posizione. Subito dopo metà gara, mentre Scieghi deve cedere posizioni, è Cirò a mettersi in luce conquistando il 3. posto, alle spalle di Navarra e Caruso. A 3 giri dalla fine infatti Lenzotti, lungo alla variante bassa, scivola al 5. posto. Davanti Navarra è imprendibile, con Caruso che tira i remi in barca, visto che Cirò, rivale per il titolo, è alle sue spalle. Il romagnolo precede così il siciliano di 7" e di 10" Cirò. Quarto termina Maurizio Campani (poi escluso per irregolarità tecniche), quindi Lenzotti, Mancini e Cioci, mentre Scieghi non va oltre l'8. posizione.

Enrico Rosi Cappellani

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 5 ottobre 1997

Mégane Elf Sport Cup 1997

nona prova della serie

Finale: 1. Navarra 14 giri in 31'54"923 alla media di 129,755; 2. Caruso a 7"244; 3. Cirò a 10"347; 4. Lenzotti a 13"548; 5. Mancini a 16"683; 6. Cioci a 17"456; 7. Scieghi a 17"571; 8. Guerrini a 38"701; 9. Grossi a 45"748; 10. Pulcini a 46"549; 11. Bontempelli a 47"096; 12. Vicarelli a 47"513; 13. Manzini a 49"518; 14. Alban a 53"632; 15. «Camaleone» a 57"012; 16. Borgese a 1'13"434; 17. Radaelli a 1'16"819; 18. La Neve a 1'17"101; 19. Stefani a 1'51"934; 20. Presenzini a 2 giri; 21. Nugnes a 2 giri; 22. Peroni a 4 giri; 23. Medici a 4 giri; 24. Farioli a 4 giri; 25. Antonelli a 5 giri; 26. Di Risis a 5 giri; 27. De Micheli a 5 giri; 28. Cardelli a 5 giri; 29. Pittaluga a 6 giri.

Giro più veloce: Navarra in 2'14"880 alla media di 131,563 kmh.

Finale Coppa Michelin: 1. Fechine 8 giri in 18'22"514 alla media di 128,782; 2. Grossi a 4"853; 3. Farioli a 9"177; 4. Comandini a 11"223; 5. Bontempelli a 19"702; 6. Borgese a 20"540; 7. Radaelli a 28"467; 8. La Neve a 28"932; 9. Alban a 31"920; 10. Pellegrino a 33"378; 11. De Micheli a 35"903; 12. Peruchetti a 51"023; 13. Stefani a 51"726; 14. Cardelli a 1'07"673; 15. Giovannelli a 2 giri; 16. Bacci a 2 giri; 17. Tiricola a 3 giri; 18. Giorgi a 4 giri.

Giro più veloce: Grossi in 2'15"756 alla media di 130,734 kmh.

Classifica della Coppa Mégane dopo 9 gare: 1. Cirò 70; 2. Caruso 63; 3. Pittaluga 46; 4. Lenzotti 41; 5. Scieghi 37.

Classifica generale Coppa Michelin dopo 5 gare: 1. Fechine 57; 2. Bontempelli 44; 3. Farioli 26; 4. Stefana, Comandini e Blancardi 24.

BINETTO - È Carlo Scola il vincitore assoluto della prova inaugurale del «1. Egnatia Challenge Club», articolato su cinque prove che vede la scuderia pugliese, da anni storica organizzatrice della «Fasano-Selva», cimentarsi per la prima volta nell'organizzazione di gare su pista. L'obiettivo è quello di rilanciare l'attività Club che, sull'Autodromo del Levante, era ferma da due anni. Il calabrese Scola (a destra davanti a Crescenza) alla guida della Osella Bmw Sport, ha dominato il 5. raggruppamento imprimendo alla gara un ritmo serrato. Crescenza, autore della pole position, ha provato ad insidiarlo ma, rallentato da noie meccaniche, è stato costretto al 4. posto. Giovanni Simeone, terzo nel 2. raggruppamento, ci ha riprovato nel





Scattato in testa in entrambe le manche, Costantino Bertuzzi, a lato davanti al gruppo e a sinistra mentre riceve la coppa da Antonio Ghini, ha vinto entrambe le manche del Challenge Ferrari. Sopra, Perazzini e De Iturbe, fuori nella gara 2



FERRARI OTTAVO SUCCESSO DI BERTUZZI

Il regnante è Costantino

IMOLA - Nel Challenge Ferrari F 355 anche i protagonisti più tenaci e testardi non potranno che riconoscere la superiorità disarmante di Costantino Bertuzzi dopo il traguardo dell'ottava vittoria su dieci prove, messe a segno nell'arco dei cinque appuntamenti finora disputati. Dopo Vallelunga e Rijeka, anche sul circuito

del Santerno il portacolori della Rosscorsa ha fatto l'en-plein, vincendo entrambe le gare. A tentare l'attacco al leader della classifica generale è stato Beppe Schenetti. Il pilota emiliano della Motor, sin dalle prove, è sceso in pista con intenzioni bellicose a tal punto da dominare, con un margine di sei decimi di secondo, su

Bertuzzi il primo turno di qualificazione, anche se poi il pilota piacentino si è rifatto con gli interessi nel turno decisivo. Al semaforo verde della gara 1 Bertuzzi scattava bene dalla pole per andare subito in fuga, davanti a Schenetti, De Cecco, Baso, Ragazzi e Perazzini. A infiammare la corsa ci pensava Saturnino De Cecco che, nel cor-

so della prima tornata, ristabiliva i valori in campo mettendo a segno un sorpasso mozzafiato, superando Schenetti all'esterno delle Acque Minerali e conquistando la seconda posizione. Più indietro lottavano per la settima piazza De Iturbe e Benaduce. Con Bertuzzi che aumentava l'andatura accumulando un vantaggio di tre secondi da De Cecco, Ivan Benaduce, dopo essersi liberato di De Iturbe, si rendeva protagonista di una gara strepitosa che gli consentiva di agguantare la sesta posizione alle spalle di Ragazzi. Con Bertuzzi che tagliava per primo il traguardo davanti a De Cecco e Schenetti, l'ultima emozione la

regalavano Garbagnati e Masselli a seguito di un contatto alla Variante Bassa. In gara 2 sembrava di assistere ad un monologo di Bertuzzi che, dopo essere scattato dalla pole, si involava al comando della corsa per rimanerci fino alla bandiera a scacchi, in seguito a ruota da De Cecco con lo scatenato Benaduce che superava Perazzini nel corso della quinta tornata mentre Schenetti, nel tentativo di superare Baso, entrava in testa-coda perdendo il contatto con i primi. L'ordine di arrivo questa volta vedeva Adriano Baso sul terzo gradino del podio.

Massimo Manfredola

GARA CLUB NELLA PRIMA PROVA DEL CHALLENGE

Scola sorge al ...Levante

raggruppamento riservato alle monoposto. Scattato dalla pole ha mantenuto il comando finché un errore alla curva che immette sul rettilineo dei box lo ha costretto a cedere la testa a Leonardo, su Dallara 392-Alfa Romeo. Senza storia la gara riservata alle Special Car, dominata da Palmisano. Vinaccia, su Fiat X1/9, si è aggiudicato la vittoria fra le Gr. N e Special Car oltre 2500.

Luisa Tuzza

VELOCITA' IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 5 ottobre 1997

1. Egnatia Challenge Club

1. prova della serie

1. Raggruppamento: 1. Palmisano (Fiat 128) 15 giri in 14'53"390 alla media di 95,320 kmh; 2. Calella (Citroën Saxo) a 0'715; 3. Crescenza (Peugeot 205 Rallye) a 3'442; 4. Fulgeri (Peugeot 205 Rallye) a 24'870; 5. Schiavone (Peugeot 106 Rallye) a 25'342; 6. Rosa (Peugeot 106 Rallye) a 25'902; 7. Mezzasalma (Peugeot 106 Rallye) a 29'951; 8. Cotecchia (Peugeot 205 Rallye) a 30'710; 9. Manghisi (Peugeot 205 Rallye) a 54'530; 10. Caramia (Fiat 500) a 1 giro; 11. Leone (Alfasud) a 1 giro;

12. Leoci (A112) a 1 giro; 13. Giannoccaro (Fiat 500) a 1 giro; 14. Cardone (Fiat Ritmo) a 2 giri; 15. Colocci (Fiat 500) a 3 giri; 16. Savino (Trofeo) a 3 giri; 17. Leogrande (Peugeot 205 Rallye) a 7 giri.

Giro più veloce: Palmisano in 56"478 alla media di 100,520 kmh.

2. Raggruppamento: 1. D'Amico (Alfa 33) 15 giri in 14'30"980 alla media di 97"772 kmh; 2. Tancredi (Fiat Ritmo) a 7'403; 3. Simeone (Fiat X1/9) a 15'321; 4. Cocorullo (Peugeot 205) a 28'141; 5. Esposito (Peugeot 205) a 35'271; 6. Ciaglia (Citroën Saxo) a 55'903; 7. Scianatico (Renault Clio Williams) a 56'359; 8. Ruggieri (Peugeot 205) a 3 giri; 9. Palazzo (Peugeot 106) a 4 giri.

Giro più veloce: D'Amico in 56"356 alla media di 100,738 kmh.

3. Raggruppamento: 1. Leonardo (Dallara 392-Alfa Romeo) 15 giri in 12'16"734 alla media di 115,588 kmh; 2. Simeone (Dallara 392-Alfa Romeo) a 2'244; 3. Conte (Dallara) a 28'653; 4. Ruggiero (Ermolli) a 1 giro; 5. Caccave (Ermolli) a 1 giro;

6. Gallus a 2 giri.

Giro più veloce: Simeone in 47"676 alla media di 119,078 kmh.

4. Raggruppamento: 1. Vinaccia (Fiat X1/9) 15 giri in 14'01"016 alla media di 101,256; 2. Nacci (Lancia Delta Hf) a 7'383; 3. Strignano (Lancia Delta Hf) a 21'760; 4. Sarnataro (Bmw M3) a 40'676; 5. Magliocchetti (Fiat Ritmo) a 45'088; 6. De Meo (Renault Clio Williams) a 45'877; 7. Alfano (Fiat Ritmo) a 54'948; 8. Trodella (Renault Clio Williams) a 1'00'400; 9. De Vittoria (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 10. Schiavone (Bmw M3) a 1 giro; 11. Morlino (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 12. Di Bari (Ford Sierra Cosworth) a 2 giri; 13. Castellana (Vw Scirocco) a 2 giri; 14. Alesi (Renault Clio Williams) a 2 giri; 15. Savoca (Renault 5 Alpine) a 3 giri.

Giro più veloce: Vinaccia in 54"301 alla media di 104,550 kmh.

5. Raggruppamento: 1. Scola (Osella-Bmw) 15 giri in 11'49"460 alla media di 120,032 kmh; 2. Fiorillo (Osella Pa20) a 28'238; 3. Gervasi (Breda-Alfa Romeo) a 33'354; 4. Crescenza (Osella-Bmw) a 52'182; 5. Ambrosio (Lucchini-Alfa Romeo) a 1 giro; 6. Morino (Osella Pa20) a 1 giro.

Giro più veloce: Crescenza in 45"818 alla media di 123,907 kmh.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Imola (Bo), 5 ottobre 1997

Ferrari Challenge F355

decima prova della serie

1. Manche: 1. Bertuzzi 11 giri in 23'26"047 alla media di 138,846 kmh; 2. De Cecco a 2'597; 3. Schenetti a 9'711; 4. Baso a 15'315; 5. Ragazzi a 17'734; 6. Benaduce a 17'809; 7. Perazzini a 21'549; 8. De Iturbe a 31'291; 9. Masselli a 46'978; 10. Lusuardi a 56'639; 11. Terruzzi a 56'970; 12. Bussinello a 59'522; 13. Rossetto a 1'47'021; 14. De Filippis a 1'47'021; 15. Beneventano a 1'58'555; 16. Garbagnati a 1 giro; 17. Bartoletti a 5 giri.

Giro più veloce: Bertuzzi in 2'06"664 alla media di 140,118 kmh.

2. Manche: 1. Bertuzzi 11 giri in 23'32'688 alla media di 138,196 kmh; 2. De Cecco a 0'219; 3. Baso a 12'616; 4. Ragazzi a 13'289; 5. Benaduce a 16'650; 6. Masselli a 44'065; 7. Schenetti a 45'526; 8. Terruzzi a 57'634; 9. Lusuardi a 1'02'076; 10. Garbagnati a 1'13'320; 11. Bussinello a 1'23'469; 12. De Filippis a 1'41'341; 13. Rossetto a 2'06'060; 14. Bartoletti a 2'07'999; 15. Perazzini a 4 giri; 16. De Iturbe a 4 giri.

Giro più veloce: Bertuzzi in 2'07"082 alla media di 139,657 kmh.

Classi: 1. Bertuzzi 175; 2. Schenetti 109; 3. De Cecco 91; 4. Baso 76; 5. Benaduce 71.

TUZZA



Novelli: dal Civt ai prototipi

Paolo Nannini si è già messo in moto per pianificare i programmi sportivi per la stagione ventura. Il team manager toscano, che schiera nel tricolore Prototipi una Brp per Franco Cinelli, ha già stretto contatti con piloti che dovrebbero approdare alla sua formazione. Uno dei probabili dovrebbe essere Gianluca Novelli, che vanta nel suo passato esperienze nel Civt.

▼ **SAMOCAR.** La Samocar, impegnata nel Ferrari Challenge F355 con i piloti Beneventano, Luglio e Bartoletti, ha rischiato di non correre a Imola per non aver preso parte in tempo alle operazioni di verifica. L'equivoco è stato chiarito: qualcuno aveva messo in giro la voce che le verifiche si sarebbero protratte, solo per le vetture del Challenge, anche sabato.

▼ **MAGGIORA.** Dopo la prova conclusiva dell'Europeo di Autocross, la pista di Maggiore ospiterà domenica 26 ottobre l'ultima gara del Campionato Italiano di Autocross-Velocità su Terra.

▼ **NOZZE.** Andrea Duca, sposatosi alla vigilia del Carnia, ha rinunciato al viaggio di nozze pur di non mancare al rally. E la rinuncia alla luna di miele è stata premiata: Andrea ha infatti vinto la classe N5!



fotografieCOLOMBO

PROTOTIPI ANCORA UN SUCCESSO DI STEFANO SANESI

Sul circuito di Imola Pardini sfiora il colpo

IMOLA - Guido Pardini ha sfiorato il colpaccio sul circuito del Santerno in occasione del penultimo appuntamento del tricolore Prototipi. A privarlo di una meritata vittoria dopo due secondi posti messi a segno nel corso della stagione (Vallelunga e Varano) è stato un banale inconveniente alla pompa della benzina che ha fatto singhiozzare il suo motore a 24 valvole a pochi giri dall'epilogo,

proprio quando il vantaggio dal suo diretto rivale Sanesi cominciava ad assumere una certa consistenza. Che sarebbe stato Pardini la spina nel fianco del leader toscano lo si era capito sin dalle due sessioni di qualificazione. Il portacolori del team Sili-prandi, alla guida di una Lucchini in versione '96, ha confermato il secondo miglior tempo in prova a soli quattro decimi da quello della Lucchini

P3/97 di Sanesi. Una volta al via, su una griglia sorprendentemente nutrita (ben 19 vetture!), è stato Sanesi a scattare meglio dalla pole anche se Pardini non ha esitato ad attaccarsi alle spalle del battistrada seguito da Peroni, Ronza, Merzario, Saccomanno e Cinelli, mentre Li Calzi si rendeva protagonista di una spettacolare uscita di pista alla Rivazza che lo costringeva al ritiro. A Pardini bastavano

solo due giri per attaccare e superare il battistrada e conquistare la leadership della corsa. Intanto a dare spettacolo ci pensava Arturo Merzario che, dalla quinta posizione, cercava di recuperare posizioni con la Centenari M1/E, mentre le due Tampolli di Mancini e del giovane Danny Zardo viaggiavano in tandem in ottava e nona posizione. Il pilota comasco prima superava Ronca (che subito dopo veniva scavalcato anche da Francisci) per portarsi in quarta posizione e poi si gettava all'inseguimento di Piergiuseppe Peroni che cercava la scia di Sanesi che, al quinto giro, accusava un ritardo di 2 secondi dal leader della corsa. Fra i protagonisti della 12 valvole il migliore era Meneghetti (10. posizione) davanti all'esordiente Orlandi. Poco dopo il ritiro della Tampolli di Zardo (11. giro) a seguito della rottura dell'alberino del cambio, Sanesi improvvisamente si portava a ridosso di Pardini che, per un calo improvviso del suo motore, doveva accontentarsi del quarto posto alle spalle di Merzario e Peroni.

Massimo Manfredola

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 5 ottobre 1997

Campionato Italiano Prototipi

nona gara della serie

Absoluta: 1. Sanesi (Lucchini P3 97) 16 giri in 30'11"948 alla media di 156,719; 2. Peroni (Lucchini P3 96) a 4"079; 3. Merzario (Centenari M1) a 15"423; 4. Pardini (Lucchini P3 96) a 19"741; 5. Saccomanno (Lucchini P3 96) a 30"389; 6. Francisci (Tiga 97) a 46"193; 7. Mancini (Tampolli Tr 97-30) a 46"427; 8. Ronca (Lucchini P3 97) a 1'26"637; 9. Meneghetti (Lucchini P3 96) a 1'44"393; 10. Orlandi (Lucchini P3 95) a 1 giro; 11. Curti (Lucchini Sp 93) a 1 giro; 12. Saccomanno (Lucchini P3 95) a 1 giro; 13. Vallebona (Lucchini Sp 91) a 1 giro; 14. Serafini (Lucchini P3 94) a 1 giro; 15. Zardo (Tampolli Tr 97-30) a 6 giri; 16. Dolfi (Lucchini P3 94) a 6 giri.

Giro più veloce: Sanesi in 1'51"516 alla media di 159,152 kmh.

Classifica del campionato dopo nove gare: 1. Sanesi 203; 2. Meneghetti 131; 3. Chiminelli 127; 4. Peroni 115; 5. Pardini 112; 6. Vallebona 110; 7. Merzario 95; 8. Ronca 89; 9. Li Calzi 79; 10. Francisci 75.

Classifica 24v: 1. Sanesi 140; 2. Pardini 86 e Peroni 86; 4. Merzario 69; 5. Ronca 66.

Classifica 12v: 1. Meneghetti 128; 2. Chiminelli 124; 3. Vallebona 109; 4. Perazza 35; 5. Dolfi 32.



Guido Pardini, sopra davanti a Sanesi, è stato il leader della penultima prova del campionato prototipi fino a pochi giri dal traguardo: a causa di un problema alla pompa della benzina del suo motore a 24 valvole ha dovuto cedere il passo prima a Sanesi, poi a Peroni e Merzario, a lato sul podio. Meneghetti, in alto, è giunto primo della categoria 12 valvole





PHOTO4

RALLY IL FRIULANO VINCE TUTTE LE OTTO SPECIALI

In Carnia De Cecco mette a segno la terza

RAVASCLETTO - L'albo d'oro del rally della Carnia rischierebbe di diventare monotono, se Claudio De Cecco non cambiasse ogni anno auto e navigatore. Sì, perché Claudio De Cecco da tre anni a questa parte si diverte a vincere il rally, che è quello della sua terra d'origine, la Carnia appunto. Nell'edizione '97 il pilota friulano (navigato da Giorgio Sincerotto) ha schiacciato la concorrenza vincendo 8 speciali su 8 con la Ford Escort che Unico aveva utilizzato al rally di Messina. Non bastasse la bravura di De Cecco, i suoi avversari più accreditati hanno fatto di tutto per infastidirlo il meno possibile: Verbilli si è ritirato dopo la prima speciale «Ligosullo» per la rottura di un semiasse della sua Lancia Delta Hf, Battaglin (secondo a metà gara, a 15" dal battistrada) è uscito di strada sul secondo passaggio della «Ligosullo», facendo... del male alla Ford Escort. Così ci hanno pensato le coppie Corradin-Mion (Toyota 205 Gt Four della Hawk Racing Club) e Gasparotto-Vazzoler (Subaru Impreza Wrx della Run Away) a tener viva la gara, battagliando per la piazza d'onore, conquistata alla fi-

ne da Corradin per un solo secondo. Pertegato-Marzotto, su Ford Escort della Mirano Rally, hanno vinto con una prestazione sicura e regolare il Gr. N. Castenetto-Zirardo, su Fiat Uno Turbo della Racing Club Lm, hanno primeggiato tra i quattro equipaggi femminili, mentre al team Friuli è andata la sfida tra scuderie. Tra le vittorie di classe, Doretto (Honda Civic del Sagittario) non ha avuto avversari in A3, Rosso ha messo in fila tutte le Cinquecento in N1; in N2, Sikur ha battuto sul filo di lana Zinutti, in N5 Duca dà 3" a Castenetto.

Elio Bozzo

RALLY

Ravasclotto (Ud), 4-5 ottobre '97

9. Rally della Carnia

gara valida per la coppa Italia 3. zona

Assoluta: 1. De Cecco-Sincerotto (Ford Escort Rs Cosworth) in 48'02"; 2. Corradin-Mion (Toyota 205 Gt Four) a 1'16"; 3. Gasparotto-Vazzoler (Subaru Impreza Wrx) a 1'17"; 4. Pasutti-Campels (Ford Escort Rs Cosworth) a 2'32"; 5. Pertegato-Marzotto (Ford Escort Rs Cosworth) a 4'43"; 6. Soppa-Tumaini (Lancia Delta Hf) a 4'54"; 7. Gigante-Morassi (Subaru Legacy 4Wd) a 5'01"; 8. Cappi-Bonvicini (Ford Escort Rs Cosworth) a 5'19"; 9. Polo-Crosilla (Lancia Delta Hf) a 5'37"; 10. Morato-Destro (Ford Escort Rs Cosworth) a 6'10".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Rosso-Desabbata in 1.03'21"; 2. Graneri-Cisotti a 50"; 3. Blasono-Michelotti a 1'29"; 4. Metus-Metus a 5'47" (tutti su Fiat Cinquecento Sporting).

Classe 1300: 1. Sikur-Furlan in 58'04"; 2. Zinutti-Stefanutti a 1"; 3. Angeli-Angeli a 15"; 4. Soravia-Pais De Libera a 25"; 5. Ferragotto-Cargnelutti a 31"; 6. Borca-Stefanutti a 46"; 7. Birarda-Birarda a 1'03"; 8. Burigo-Valmassoi a 1'10"; 9. D'Altoè-Loss a 1'17"; 10. Vida-Tomasini a 1'21"; 11. Cescutti-Boldrini (Peugeot 106 Rallye) a 2'05"; 13. Terpin-Cuel (Peugeot 106 Rallye) a 2'06"; 14. Gaiotto-Costantini (Peugeot 106) a 2'08"; 15. Devetta-Milanesse a 2'35"; 16. Zamolo-Monai a 3'58"; 17. Marini-Zanini a 8'03" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Peccolo-Catelan (Peugeot 106 Rallye) in 57'38"; 2. Zadro-Mior (Peugeot 205 1.6 Gti) a 52"; 3. Valentini-Cecchinato (Opel Corsa Gsi 16v) a 56"; 4. Cor-

Il giovane Corrado Fontana, a lato con la Clio Williams, ha vinto il ralliesprint di Como, precedendo Agostoni. Uscita di strada senza conseguenze fisiche per Selva, in alto a destra. Claudio De Cecco, sopra a sinistra con la Ford Escort Rs Cosworth, per il terzo anno consecutivo non ha avuto rivali nel rally della Carnia, valido per la coppa Italia 3. zona, di cui il friulano è leader



ALQUATI

redigh-Borghese (Peugeot 106 Rallye) a 57"; 5. Amodio-Sperandio (Opel Corsa Gsi) a 1'20"; 6. Martin-Polloni (Peugeot 106) a 1'29"; 7. De Mattia-Nicolai (Peugeot 106 Xsi) a 1'41"; 8. Magliastro-Raber (Citroën Saxo Vti) a 2'20"; 9. Pozzo-Pozzo (Opel Corsa Gsi) a 3'52".

Classe 2000: 1. Doneddu-Delli Zotti (Renault Clio Williams) in 54'16"; 2. Soravito-Matiz (Opel Kadett Gsi 16v) a 32"; 3. Alzetta-Floris (Opel Astra Gsi 16v) a 1"; 4. Pagotto-Baiocco (Renault Clio Williams) a 1'24"; 5. Visintini-Visintini (Peugeot 309 Gti 16v) a 1'45"; 6. Cordenos-Maniago (Opel Kadett Gsi 16v) a 2'51"; 7. Perin-Osvaldini (Opel Kadett Gsi 16v) a 5'33".

Classe 2500: 1. Duca-Duca (Fiat Uno Turbo le) in 56'02"; 2. Castenetto-Zirardo (Fiat Uno Turbo le) a 3"; 3. Mazzolini-Larice (Fiat Uno Turbo le) a 46"; 4. Modolo-Perut (Fiat Uno Turbo le) a 1'06"; 5. Ianesi-Lavaroni (Renault 5 Gt Turbo) a 1'47"; 6. Bisconcin-Biasetto (Fiat Uno Turbo le) a 1'53"; 7. Meneghelli-Candoni (Renault 5 Gt Turbo) a 4'01".

Classe oltre 2500: 1. Pertegato-Marzotto in 52'45"; 2. Cappi-Bonvicini a 36"; 3. Morato-Destro a 1'27"; 4. Bresil-Michellini a 1'48"; 5. Fasiolo-Mularo a 3'42" (tutti su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Intilia-Prodorutti

(Peugeot 106 Rallye) in 57'19"; 2. Ceretti-Ceretti (Opel Corsa Sr) a 1'30"; 3. Costaperaia-Costaperaia a 1'46"; 4. Fortunato-Mazzolini a 2'55"; 5. Castellan-Panigutti (Peugeot 106 Rallye) a 3'53" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Doretto-Arcangelighi (Honda Civic Vti) in 55'03"; 2. Cristofoli-Benatti (Peugeot 106 S16) a 42"; 3. Graffi-Del Giudice (Opel Corsa Gsi) a 1'11"; 4. Occhielli-Donadi (Peugeot 205 1.6 Gti) a 3"; 5. Giannattasio-Andrian (Opel Corsa Gsi) a 3'34"; 6. De Fanti-Bendazzoli (Opel Corsa Gsi 16v) a 3'35"; 7. Hunziker-Sapienza (Peugeot 205 1.6 Gti) a 3'47"; 8. Vigna-Frosutto (Opel Corsa Gsi 16v) a 4'13"; 9. Michelutti-Michelutti (Fiat Uno 705) a 5'25"; 10. Di Bin-Corona (Fiat Uno 70 Sx) a 5'58"; 11. Cocianich-Ughetti (Opel Corsa Gsi) a 10'31".

Classe 2000: 1. Marcon-Dilena (Opel Astra Gsi 16v) in 56'53"; 2. Fior-Giatti (Opel Kadett Gsi 16v) a 7'35".

Classe oltre 2500: 1. De Cecco-Sincerotto (Ford Escort Rs Cosw) in 48'02"; 2. Corradin-Mion (Toyota 205 Gt Four) a 1'16"; 3. Gasparotto-Vazzoler (Subaru Impreza Wrx) a 1'17"; 4. Pasutti-Campels (Ford Escort Cosworth) a 2'32"; 5. Soppa-Tumaini (Lancia Delta Hf) a 4'54"; 6. Lancia-Morassi (Subaru Legacy 4Wd) a 5'01"; 7. Polo-Crosilla (Lancia Delta Hf) a 5'37".



SPORTFOTO

AGOSTONI FINISCE STACCATO DI UN SECONDO

Sul lago di Como replica di Fontana

CERNOBBIO - Sulle strette e tortuose strade che circondano il lago di Como, Corrado Fontana e la sua Renault Clio Williams devono proprio trovarsi a loro agio. Anche quest'anno il giovane pilota locale della scuderia Bluthunder Racing ha messo tutti gli avversari in fila andando ad aggiudicarsi la tredicesima edizione della Coppa Ac Como che aveva come denominazione «Rally Antenna Tre». Fontana, che ha gareggiato con il valido Daniele Pelliccioni, si è dovuto battere con Emilio Agostoni, che ha voluto fare la sua rentrée annuale alla gara comasca. Il risultato finale è stato identico a quello dell'anno passato con un secondo posto ottenuto con il minimo dei distacchi, approfittando del calo che Fontana ha accusato nella parte finale. Lontani dalla lotta per i primi due posti Otello Balsamo e Alberto Contini, terzi assoluti, che hanno condotto una gara abbastanza regolare con la Peugeot 306 S16. In decima posizione su Renault Clio Williams della Autodiamant troviamo i vincitori del Gruppo N Rota e Baraggia. Fra i ritiri illustri, da segnalare quello del dominatore dei ralliesprint lombardi Giancarlo Consonni che, per problemi meccanici alla sua Renault Clio Williams, ha dovuto abbandonare il campo già dalla seconda speciale.

Gianfranco Reduzzi

RALLYSPRINT

Cernobbio (Co), 5 ottobre 1997

Rally Antenna Tre-13. Coppa Ac Como gara nazionale

Absoluta: 1. Fontana-Pelliccioni (Renault Clio Williams) in 14'44"; 2. Agostoni-Riva (Renault Clio Williams) a 1"; 3. Balsamo-Contini (Peugeot 306 S16) a 12"; 4. Paroli-Cremagnani (Renault Clio Williams) a 15"; 5. Roncoroni-Brambilla (Renault Clio Williams) a 16"; 6. Danioli-Prioni (Renault Clio Williams) a 16"; 7. Citrini-Borghesi (Renault Clio Williams) a 32"; 8. Bizzozzero-Vuolo (Renault Clio Williams) a 36"; 9. Pederzani-Battaglia (Renault Clio Williams) a 48"; 9. Rota-Baraggia (Renault Clio Williams) a 49".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Freschi-De Nardi in 16'55"; 2. Pianca-Bazzi a 0'01"; 3. Bassi-Bassi a 0'25"; 4. Galli-Maggi (Peugeot 106 Rallye) a 0'27"; 5. Bonaldi-Favaro (Peugeot 106 Rallye) a 0'29"; 6. Rigoni-Rigoni a 0'33"; 7. Gagliardi-Casarin a 0'34"; 8. Colmegna-Novati (Peugeot 106 Rallye) a 0'35"; 9. Tartalini-Tartalini a 0'36"; 10. Bianchi-Pegoraro a 0'59"; 11. Martinelli-Melli (Peugeot 106 Rallye) a 1'07"; 12. Sommaruga-Giorgi a 1'08"; 13. Razza-La Perna (Peugeot 106 Rallye) a 1'12"; 14. Ielli-Secchi a 1'22"; 15. Garabello-Marne a 1'57"; 16. Valtorta-Pirola a 2'24"; 17. Sozzoni-Coassin (Peugeot 106 Rallye) a 4'16" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Barzaghi-Sprocati (Honda Civic) in 16'23"; 2. Perico-Pescali (Opel Corsa Gsi) a 0'31"; 3. Pompili-Cadel (Citroën Saxo 16V) a 0'40"; 4. Comelli-Bordoni (Opel Corsa Gsi) a 0'43"; 5. Bietti-Benigno (Citroën Saxo 16V) a 0'46"; 6. Tomiol-Castellazzi (Citroën Saxo 16V) a 0'55"; 7. Bonardi-Bonardi (Peugeot 205 Gti) a 1'00"; 8. Netti-Ballato (Opel Corsa) a 1'01"; 9. Corini-Molinari (Opel Corsa Gsi) a 1'04"; 10. Gnechi-Acerboni (Peugeot 106 Xsi) a 1'11"; 11. Mazzari-Besostrì (Opel Corsa Gsi) a 1'23"; 12. Papa-Melli (Opel Corsa Gsi) a 2'14".

Classe 2000: 1. Rota-Baraggia in 15'33"; 2. Cominelli-Cominelli a 0'15"; 3. Manera-Manera a 0'20"; 4. Asnaghi-Martinelli a 0'23"; 5. Ortelli-Bassani a 0'32"; 6. Mazzetti-Landolina a 0'32"; 7. Bassini-Carrer a 0'35"; 8. Cairoli-Riva (Peugeot 309 16V) a 0'44"; 9. Mauri-Ohio a 0'48"; 10. Conitti-Danielli a 0'48"; 11. Cantù-Caneva a 0'50"; 12. Manetti-Stocckenius a 0'54"; 13. Pretini-Messa a 1'00"; 14. Butti-Tenca a 1'05"; 15. Mercuri-Tagliabue a 1'10"; 16. Veronesi-Abate a 1'12"; 17. Bugna-Sampilli (Opel Kadett Gsi)

a 1'13"; 18. Taranto-Solari (Opel Corsa Gsi) a 1'14"; 19. Valori-Verdelli a 1'17"; 20. Zaga-Franceschin (Peugeot 309 16V) a 1'20"; 21. Pensotti-Brogli (Peugeot 309 16V) a 1'40"; 22. Balin-Balin a 1'43"; 23. Borghetti-Cantaluppi (Peugeot 205 Gti) a 1'47"; 24. Erba-Guaita (Opel Astra Gsi) a 1'53"; 25. Mellori-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 1'54"; 26. Boglioli-Ballin a 1'58"; 27. Kluzer-Baldini (Opel Astra Gsi) a 1'58"; 29. Milani-Camali (Opel Astra Gsi) a 2'22" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: Bartolo-Castelli in 16'25"; 2. Grandi-Meneguzzo a 0'07"; 3. Ravaioni-Ci-vicchioni a 0'10"; 4. Arrigoni-Locatelli a 0'29"; 5. Curti-Butti a 0'44"; 6. Maggioni-Caslini a 0'55"; 7. Guarisco-Mercuri a 1'21"; 8. Butti-Rigamonti a 2'47" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Palmisano-Pagliabue in 18'25"; 2. Pozzoli-Fumagalli a 0'04"; 3. Allievi-Raggioni a 1'26" (tutti su Fiat 500 Sporting).

Classe 1300: 1. Magnani-Tornaghi (Opel Corsa) in 16'18"; 2. Magoni-Bigoni a 0'25"; 3. Andreoli-Pisapia a 0'53"; 4. Merighi-Baggio a 1'01"; 5. Libertini-Froldi a 1'18"; 6. Spagni-Meglioli (Citroën Ax Sport) a 2'57"; 7. Piras-Pianarosa a 3'16" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Mauri-Ciceri (Peugeot 106) in 16'07"; 2. Morini-Carelli (Alfa Romeo 33 Q.v.) a 0'14"; 3. Leoni-Riva (Peugeot 205 Gti) a 0'15"; 4. Vanini-Casarin (Peugeot 205 Gti) a 0'37"; 5. Piras-Vanini (Peugeot 106 Gti) a 0'42"; 6. Corovella-Maccario (Peugeot 106 Rallye) a 1'33"; 7. Broggi-Broggi (Opel Corsa Gsi) a 2'42"; 8. Bartzaghi-Introini (Peugeot 205 Gti) a 3'43"; 9. Stocchetti-Galli (Fiat Uno 70S) a 4'45".

Classe 2000: Fontana-Pelliccioni in 14'44"; 2. Agostoni-Riva a 0'01"; 3. Balsamo-Contini a 0'12"; 4. Paroli-Cremagnani a 0'15"; 5. Roncoroni-Brambilla a 0'16"; 6. Damioli-Prioni a 0'16"; 7. Citrini-Borghesi a 0'32"; 8. Bizzozzero-Vuolo a 0'36"; 9. Pederzani-Battaglia a 0'48"; 10. Saldarini-Gela (Peugeot 205 Gti) a 0'54"; 11. Rodili-Tosetto (Opel Kadett Gsi) a 1'03"; 12. Vitalini-Franchi (Peugeot 309 16V) a 1'05"; 13. Manzoni-Manzoni (Peugeot 205 Gti) a 1'09"; 14. Crippa-Corti a 1'20"; 15. Butti-Giussani a 1'30"; 16. Guggiari-Introzzì (Peugeot 205 Gti) a 1'45"; 16. Saibene-Manfredi a 2'00"; 17. Ciceri-Arcani (Peugeot 309 S16) a 2'15"; 18. Carminati-Mandelli (Peugeot 309 S16) a 2'29"; 19. Valsecchi-Palladino a 2'44" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

NEVER STOPS



£. 63.000



£. 55.000



£. 95.000



£. 60.000

SIMOD

VIXSI S.r.l. - Tel. 049/9790101 - <http://WWW.SIMODGROUP.COM>

SLALOM ASSEGNATO A CREMONESI IL TROFEO NORD Dopo alcuni mesi di stasi torna alla carica Antonazzo



SPORTFOTO

SLALOM

Bardineto (Sv), 5 ottobre 1997

14. Bardineto-Scravalon

gara valida per il Trofeo d'Italia Nord, per la Coppa Csal 1. zona e per il Superslalom '97

Assoluta: 1. Antonazzo (Osella-Bmw) 143,27; 2. Cremonesi (Osella-Alfa Romeo) 144,08; 3. Riolo (Gmg Sport) 146,39; 4. Stradella (Federcar-Nissan) 156,20; 5. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 159,12; 6. Locatelli (Fiat 127 Sport) 160,52; 7. Barbaccia (Fiat X1/9) 160,69; 8. Perosino (Fiat X1/9) 161,05; 9. Fiamberti (Y10/Bmw) 161,18; 10. Lissi (Ford Escort Rs) 164,13.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Lanteri 176,39; 2. Guidotti 178,58; 3. Campus 178,62; 4. Corona G. 180,57; 5. Lo Voi 181,21; 7. Franchino 184,87; 8. Vigo 185,06.

Caccia al pilota: 1. Ferrua (Fiat Cinquecento Sporting) 196,18.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Briatore 175,96; 2. De Maria (Citroen Ax Sport) 183,82; 3. Tardanico 185,75; 4. Filiberto 195,10 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. M. Praticò (Citroen Ax Gti) 177,03; 2. Schellino (Opel Corsa Gsi) 183,19.

Classe 2000: 1. M. Corona (Peugeot 205 Gti) 169,59.

Classe oltre 2000: 1. Vigo 168,10; 2. Malvasio 168,11; 3. Cavallaro 176,91 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Gangemi 172,17; 2. De Martino 172,61; 3. Robert (Fiat Cinquecento Sporting) 173,78; 4. Robino 179,52 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Grossi (Opel Astra Gsi) 166,60; 2. Serembe 170,32; 3. Zannino 186,81 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Roasco 170,63; 2.

Pascutto 198,11 (tutti su Fiat 700).

Classe 1000: 1. Meoni 168,14; 2. Bonadonna 168,40; 3. Tassisto 172,03; 4. F. Dami 174,42; 5. S. Dami 174,81; 6. Comignani 181,96; 7. Firpo 209,61 (tutti su A112 Abarth).

Classe 1150: 1. Locatelli 160,52; 2. Baldini 168,65; 3. Pastorino 169,71; 4. Fazio 171,31; 5. Costa (A112 70 Hp) 171,72; 6. Praticò 174,41; 7. Franzero 178,98 (tutti gli altri su Fiat 127 Sport).

Classe 1300: 1. Griffa (Fiat X1/9) 180,52; 2. Drago (Mini De Tomaso) 185,29.

Classe 1600: 1. Barbaccia 160,69; 2. Ambrosiani 164,76; 3. Targhetta 172,59 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 159,12; 2. Lissi (Ford Escort Rs) 164,13; 3. Basso (Opel Kadett Gte) 166,61; 4. Ceruti (Opel Kadett Gsi) 173,31; 5. Papi-nutto (Peugeot 205 Gti) 184,01.

Classe oltre 2000: 1. Fantone

169,12; 2. Cipolla 171,37; 3. Tornatore (Renault 5 Gt Turbo) 179,01; 4. Amanzio (Lancia Delta 4WD) 185,68 (gli altri su Lancia Delta Hf).

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1200: 1. Pristipino (Fiat 500/A112) 166,48; 2. Bonini (Fiat X1/9 Suzuki) 167,96; 3. Gulli (Fiat 500/Suzuki) 167,96; 4. Esposito (Fiat 126/128) 168,92; 5. Militello (Fiat 126/Yamaha) 172,37; 6. Puppo (Fiat Cinquecento A/112) 197,56.

Classe 2050: 1. Perosino (Abarth X1/9) 161,05; 2. Fiamberti (Y10-Bmw) 161,18; 3. Barletta (Talbot Sunbeam) 171,18; 4. Crocco (A112 Turbo) 174,06; 5. Dell'Utri (Abarth X1/9) 182,00.

GRUPPO SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Antonazzo (Osella/Bmw) 143,27; 2. Cremonesi (Osella/Alfa Romeo) 144,08; 3. Riolo (Gmg Sport) 146,39; 4. Stradella (Federcar/Nissan) 156,20; 5. Campus (Ec01) 203,03.

(Fiat X1/9) 186,31; 10. Roin (Porsche 911) 188,49.

Classe 1300: 1. Nieddu 202,75; 2. Graziani (Peugeot 106 Rallye) 222,30; 3. Dossi 226,85 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tumolo (Opel Corsa Gsi) 214,81; 2. Tomasini (Opel Corsa Gsi) 216,16; 3. Spandri (Peugeot 106 Xsi) 218,08; 4. Porrini (Peugeot 205 Gti) 232,17.

Classe 2000: 1. Gaiardini (Renault Clio) 190,92; 2. Panato (Peugeot 309 Gti) 214,28; 3. Piccoli (Peugeot 309 Gti) 217,35; 4.

Ruberti (Opel Astra Gsi) 222,38.

Classe oltre 2000: 1. Ghirado (Renault 5 Gt Turbo) 191,28.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Lovato (Peugeot 205 Rallye) 205,03; 2. Capozzo (Opel Corsa Gsi) 206,56; 3. Vallenari (Opel Corsa Gsi) 207,65; 4. Merzi (Peugeot 205 Rallye) 211,00; 5. Tosoni (Peugeot 205 Gti) 211,63; 6. Urthaller (Honda Civic Vti) 216,33; 7. Bon-saver (Opel Corsa Gsi) 229,90; 8. Girardi (Fiat 500 Sporting) 235,31.



LASTRETTI

SECHI CON L'OSELLA È SECONDO Anche a Buddusò Marrone fa furore

SLALOM

Buddusò (Ss), 5 ottobre 1997

Slalom 4. Trofeo Città di Buddusò

Assoluta: 1. Marrone (Lancia Delta S4) 115,69; 2. Sechi (Osella Pa9/90) 121,30; 3. Mulas (Renault 5 Gt Turbo) 125,61; 4. Catglu (Autobianchi A112) 126,78; 5. Canu (Fiat X1/9) 127,22; 6. Piras (Fiat X1/9) 127,51; 7. Pittalis (Vw Golf 16v) 130,29; 8. Mezzasalma (Fiat X1/9) 130,30; 9. Collu (Renault 5 Gt Turbo) 130,75; 10. Pala (Fiat X1/9) 130,94.

Classe 1300: 1. Anecroni 137,75; 2. Uselli 138,75; 3. Debidda 139,48; 4. Tiana 141,05; 5. Floris 141,88; 6. De Blasio 143,17; 7. Cucca F. 143,77; 8. Farina 145,22 (tutti su Peugeot 205 rallye).

Classe oltre 2000: 1. Collu 130,75; 2. Ezza 131,86; 3. Chessa 137,34; 4. Perez F. 138,96; 5. Murgia (Ford Escort) 139,22; 6. Mannazzo 144,86; (tutti gli altri su Renault 5 Gt turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Puligheddu (Citroen Ax) 141,30; 2. Sanna 143,24; 3. Marconi G. 143,45; 4. Sechi O. 144,46 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Acquas (Fiat Uno) 151,03.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Pala F. 133,85; 2. Uras 135,38; 3. Podda 144,51; 4. Giraldi (Fiat 500) 167,86 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1150: 1. Catglu 126,78; 2. Lai 132,68; 3. Marroni 140,51; 4. Costa A. 141,00; 5. Costa D. (Fiat 127) 141,03 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Littera (Peugeot 205) 136,64; 2. Tillocca (Fiat Uno) 140,58; 3. Pinna (Talbot Samba) 149,72.

Classe 1600: 1. Piras 127,51; 2. Mezzasalma 130,30; 3. Pala A. 130,94; 4. Angloy G. 134,96; 5. Casiddu 138,27 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Pittalis (Vw Golf) 130,29; 2. Serra (Lancia Beta Montecarlo) 132,85.

Classe oltre 2000: 1. Marrone (Lancia Delta S4) 115,69; 2. Mulas 125,61; 3. Seddone 141,96 (tutti gli altri su Renault GT turbo).

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1600: 1. Canu (Fiat X1/9) 127,22.

GRUPPO SPORT

Classe 1000: 1. Loche (Fiat Uno) 144,57.

Classe 2000: 1. Sechi (Osella PA9/90) 121,30.

NEL VERONESE BENAZZOLI LA SPUNTA FRA I PROTOTIPI

Zandonà è sempre ...Baldo

SLALOM

Caprino Veronese (Vr),
5 ottobre '97

2. Slalom Monte Baldo

gara nazionale

Assoluta: 1. Zandonà (Viali 3) 169,35; 2. Benazzoli (Fiat X1/9 Dallara) 171,46; 3. Rossi (Herbert) 172,80; 4. Zusi (Proto Zusi) 179,84; 5. Poli (Fiat 850 Coupé) 182,08; 6. Tomasini (Opel Kadett Gsi) 182,53; 7. Nandini (Osella Pa/8) 186,10; 8. Dall'Antonia (Fiat 500) 186,29; 9. Sabattini

(Fiat X1/9) 186,31; 10. Roin (Porsche 911) 188,49.

Classe 1300: 1. Nieddu 202,75; 2. Graziani (Peugeot 106 Rallye) 222,30; 3. Dossi 226,85 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

(Fiat X1/9) 186,31; 10. Roin (Porsche 911) 188,49.

Classe 1300: 1. Nieddu 202,75; 2. Graziani (Peugeot 106 Rallye) 222,30; 3. Dossi 226,85 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tumolo (Opel Corsa Gsi) 214,81; 2. Tomasini (Opel Corsa Gsi) 216,16; 3. Spandri (Peugeot 106 Xsi) 218,08; 4. Porrini (Peugeot 205 Gti) 232,17.

Classe 2000: 1. Gaiardini (Renault Clio) 190,92; 2. Panato (Peugeot 309 Gti) 214,28; 3. Piccoli (Peugeot 309 Gti) 217,35; 4.

Ruberti (Opel Astra Gsi) 222,38.

Classe oltre 2000: 1. Ghirado (Renault 5 Gt Turbo) 191,28.

Classe 1600: 1. Lovato (Peugeot 205 Rallye) 205,03; 2. Capozzo (Opel Corsa Gsi) 206,56; 3. Vallenari (Opel Corsa Gsi) 207,65; 4. Merzi (Peugeot 205 Rallye) 211,00; 5. Tosoni (Peugeot 205 Gti) 211,63; 6. Urthaller (Honda Civic Vti) 216,33; 7. Bon-saver (Opel Corsa Gsi) 229,90; 8. Girardi (Fiat 500 Sporting) 235,31.

Classe oltre 1600: 1. Toffoli

(Ford Escort Cosworth) 194,44; 2. Toso (Opel Kadett Gsi) 201,75; 3. Ciresola (Opel Kadett Gsi) 207,45; 4. Rubini (Peugeot 205 Gti) 227,57.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Olivieri (Fiat 127) 203,13; 2. Frongillo (A112) 205,49.

Classe 1150: 1. Quintarelli (Fiat 127) 194,37; 2. Benetti (Fiat 127) 195,89; 3. De Benedetti (Fiat 127) 199,67; 4. Bergomi 206,04; 5. Alberti 213,59; 6. Zampieri 217,19; 7. Bergamaschi 223,87; 8. Panepinto 287,14 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Sabattini 186,31; 2. Maggiani (Fiat 127) 197,92; 3. Berto 200,84; 4. Galbiati 202,17 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Marchi (Golf Gti) 198,37; 2. Canova (Fiat Uno 70

NELLO SLALOM CALABRO

Ha ragione a tentar ...Fortuna

SLALOM

Reggio Calabria,
5 ottobre 1997

2. Coppa di Reggio Calabria

Assoluta: 1. Fortuna (Osella-Bmw) 94,24; 2. Troia (Osella-Bmw) 95,28; 3. Dragone (Fiat X1/9) 97,83; 4. Pappalardo (Fiat 127) 100,70; 5. Fallara (Fiat 127) 101,60; 6. Fiore (Fiat X1/9) 102,35; 7. Cannavò (A112) 103,07; 8. Ferlito (A112) 109,94; 9. Licitra (Renault Clio) 105,19; 10. Spadaro (A112) 105,46.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Raco 111,73; 2. Pirino 114,94; 3. Battaglia 116,54 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Curci 113,98; 2. Puntorieri 116,15 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Licitra (Renault Clio 16V) 105,19; 2. Priolo (Peugeot 309) 109,04; 3. Ligato (Peugeot 309) 109,88; 4. Marclano (Vw Golf) 123,90.

Classe 2500: 1. Arcidiacomo 105,88; 2. Cannizzo

108,43 (tutti su Renault 5 Turbo).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Romeo (Peugeot 205 Rallye) 107,75; 2. Serpa (Peugeot 205 Rallye) 110,09; 3. Germanò (Fiat Uno) 110,56.

Classe 2000: 1. Fotia (Renault 5 Turbo) 109,93.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Crisalli (Fiat 500) 119,99.

Classe 1000: 1. Ferlito (A112) 109,94; 2. Spadaro (A112) 105,46; 3. Barca (Fiat 600) 116,65; 4. Abbate (Fiat 600) 119,49; 5. Cristiano (Fiat 600) 125,00.

Classe 1150: 1. Pappalardo (Fiat 127) 100,70; 2. Fallara (Fiat 127) 101,60; 3. Cannavò (A112) 103,07; 4. Morabito (Fiat 127) 119,00.

Classe 1400: 1. Germanò (Fiat Uno) 106,33.

Classe 1600: 1. Fiore (Fiat X1/9) 102,35; 2. Surace (Fiat X1/9) 106,43; 3. Versace (Fiat Uno) 115,67.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Fortuna (Osella Bmw) 94,24; 2. Troia (Osella Bmw) 95,28.

Fulvio Benazzoli, sotto su Fiat X 1/9, è giunto alla spalle di Faustino Zandonà nello slalom del monte Baldo, svoltosi nel veronese. Nell'altra pagina a sinistra Paolo Antonazzo, tornato al successo a Bardineto, e a destra Ignazio Sechi, secondo nello slalom di Buddusò

TOMAZZONI



213,27; 3. Bonini (Volkswagen Gti) 214,45; 4. Cararini (Fiat Uno 70) 224,65.

Classe 2000: 1. Gottardelli (Peugeot 205 Gti) 198,44; 2. Lotus (Talbot Sunbeam) 216,23.

Classe oltre 2000: 1. Tomasini (Opel Kadett Gsi) 185,53; 2. Roin (Porsche 911) 188,49; 3. Bennati (Lancia Delta 16v) 205,49; 4. Satta (Renault 5 Gt Turbo) 209,75.

PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Dall'Anto-

nia (Fiat 500) 186,29; 2. Scopel (Fiat 126) 192,24; 3. Gallina (Fiat 126) 211,72.

Classe 2050: 1. Benazzoli (Fiat X1/9 Dallara) 171,46; 2. Poli (Fiat 850 Coupé) 182,08.

sport:

Classe 2000: 1. Zandonà (Viali 3) 169,35; 2. Rossi (Herbert) 172,80; 3. Zusi (Proto Zusi) 179,84; 4. Nandini (Osella Pa8) 186,10; 5. Viali O. (Car Racing Viali 1) 192,97; 6. Viali C. (Car Racing Viali 2) 197,19.

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



The Car

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



The Watch

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



Hamilton

America's Timekeeper Since 1892

Distribuito da S.M.H. Italia Spa

Per Informazioni



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

VST A SADURANO

Marchetti tenace più che Forti

VELOCITÀ SU TERRA

Sadurano (Fo), 5 ottobre 1997

Campionato italiano Vst

1/A Gruppo: 1. Piccioni (Fiat Uno) 8'32"625.

1. Gruppo: 1. Bada (Fiat X1/9) 8 giri in 8'00"802 alla media di 71,880 kmh; 2. Catorcini (Lancia Delta) a 2"182; 3. Amatori (Fiat X1/9) a 6"696; 4. Ciacci (Lancia Beta Coupé) a 11"009; 5. Benedetti (Fiat Ritmo) a 15"578; 6. Casagrande (Fiat Ritmo) a 16"049; 7. Accordini (Fiat Uno) a 3 giri.

2. Gruppo: 1. Forti (Porsche Carrera 4) 8 giri in 6'49"514 alla media di 84,393 kmh; 2. Paoloni (Lancia Delta) a 10"689; 3. Gallotta (Lancia Delta) a 5 giri.

3. Gruppo: 1. Donolato (Mono Junior Alfa Romeo) 8 giri in 6'35"387 alla media di 87,408; 2. Paoloni (Mono Junior) a 27"487; 3. Tonin (Mono Junior Alfa Romeo) a 1 giro; 4. Tagliaferri (Mono J. Fiat) a 5 giri; 5. Ingrami (Mono J. Suzuki) a 5 giri; 6. Gallota (Mono J. Alfa Romeo) a 8 giri.

4. Gruppo: 1. Marchetti (Mono Lancia) 8 giri in 6'09"651 alla media di 93,494 kmh; 2. Susan (Mono Suzuki) a 44"803; 3. Spagnol (Mono Yamaha) a 5 giri; 4. Licheni (Mono Bmw) a 7 giri.

Nella gara tricolore di Sadurano, Donolato, sotto con il numero 22 schierato con Gallotta (numero 36) e Lori, ha vinto il 3. Gruppo. A lato dall'alto, Marcomini secondo a Kinisia e il vincitore Andrea Genova



LUCCHESI

SLALOM PREMIATI ANCHE MARCOMINI E FILIPPONE

A Kinisia imperversa Genova

SLALOM

Kinisia (Tp), 5 ottobre 1997

9. Coppa Kinisia

gara nazionale

Assoluta: 1. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 198,52; 2. Marcomini (Fiat X1/9 1300) 204,40; 3. Filippone (Porsche 911) 206,06; 4. Castiglione (Fiat X1/9 1600) 209,51; 5. Irato (Fiat X1/9 1300) 210,01; 6. Li Vorsi (A112 1150) 211,47; 7. Mannino (Porsche 911) 211,53; 8. Evola (Fiat X1/9 1600) 211,78; 9. Trinca (Porsche 911); 10. Burgio (Alfa Romeo 1600) 213,08.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Allegro 219,21; 2. Di Gregorio 226,74; 3. Monaco 229,07; 4. Avitabile 253,02 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Maltese 221,04; 2. Tilotta 237,37 (Peugeot 205 Gti 1600).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Burgio (Alfa Romeo 33 1600) 213,08; 2. Tilotta (Peugeot 205 1300) 218,53; 3. Feo (Opel Corsa 1500) 228,07.

Classe oltre 1600: 1. Cammarata (Bmw M3 2300) 213,25; 2. Canzone (Opel Kadett 2000) 216,35.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Centonze 216,51; 2. Oddo 283,30.

Classe 1150: 1. Li Vorsi (A112 1150) 211,47; 2. Leonardi (Fiat Uno 60 1150) 215,41; 3. Ganci (Fiat 127 1150) 221,05; 4. La Rosa (A112 1150) 225,16; 5. Mazzaresse (Fiat 127 Sport 1150) 227,65; 6. Lo Nigro (A112 1150) 228,01; 7. Puleo (A112 1150) 233,41.

Classe 1300: 1. Marcomini (Fiat X1/9 1300) 204,40; 2. Irato (Fiat X1/9 1300) 210,01.

Classe 1600: 1. Castiglione (Fiat X1/9 1600) 209,51; 2. Evola (Fiat X1/9 1600) 211,78.

Classe 2000: 1. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 198,52; 2. De Giorgio (Alfa Romeo) 213,16; 3. Cillari (Lancia Beta Montecarlo) 217,37; 4. Diana (Opel

Kadett Gte) 217,61.

Classe oltre 2000: 1. Filippone (Porsche 911) 206,06; 2. Mannino (Porsche 911) 211,53; 3. Trinca (Porsche 911) 211,86; 4. Cassarà (Lancia Delta HF) 228,69.

PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Ingardia (Fiat 126) 213,59; 2. Asciutto (Fiat 600) 228,13; 3. Bosciglio (Fiat 500) 233,68.

Caccia al Pilota: 1. Genna 237,70; 2. Sciacca 243,60; 3. Voluti 246,19; 4. Mazzara 246,79; 5. Ferri 246,95; 6. Clemente 250,52.

GALLA



F.CHALLENGE NEL TROFEO MACOTA SVOLTOSI A MAGIONE

Alessandrini sorprende tutti

FORMULA CHALLENGE

Magione (Pg), 5 ottobre 1997

2. Trofeo Macota

1. Raggr.: 1. Necchi (Peugeot 106 Rallye) 6 giri in 5'31"874 alla media di 74,874 kmh; 2. Coaccioli a 3"016; 3. Rosati a 15"145; 4. Andreoni a 15"283.

2. Raggr.: 1. Fogliani (Peugeot 205 Rallye) 6 giri in 5'25"443 alla media di 76,326 kmh; 2. Fedi (Peugeot 205 Rallye) a 9"252; 3. Saltapari (Citroën Saxo) a 9"758.

3. Raggr.: 1. Paletta (Peugeot 205 Gti) 6 giri in 5'37"542 alla media di 73,590 kmh; 2. Ferretti (Alfa Romeo 33) a 7"791; 3. Agostinelli (Peugeot 205 Gti) a 40"811.

4. Raggr.: 1. Bennati (Opel Kadett Gsi 16V) in 5'18"743 alla media di 77,931; 2. Franci (Bmw M3) a 3"954; 3. Merli (Peugeot 205 Gti) a 6"392.

5. Raggr.: 1. Consani (Opel Kadett Gsi 16V) 6 giri in 5'12"122 alla media di 79,584; 2. Mantellini (Alfa Ro-

meo 75) a 0"059; 3. Poponi (Vw Golf Gti) a 1 giro.

6. Raggr.: 1. Batistini 6 giri in 6'21"398 alla media di 65,128; 2. Apollo a 0"929; 3. Chiodo a 5"066; 4. Quercetani a 8"451; 5. Batistini a 12"864; 6. Giampaoli a 26"290 (tutti su Fiat 500 Sporting).

7. Raggr.: 1. Vellei (Fiat 500 Abarth) 6 giri in 5'35"873 alla media di 73,956; 2. Tosi (Peugeot 205 Rallye) a 0"913; 3. Tenerini (Autobianchi A112 Abarth) a 13"901; 4. Manducci (Fiat Uno) a 2 giri.

8. Raggr.: 1. Rizzi (Talbot Ti) 6 giri in 5'07"979 alla media di 80,654; 2. Giani (Fiat X1/9 Dallara) a 0"602; 3. Pucci (Fiat X1/9) a 7"379; 4. Amodeo (Talbot Ti) a 20"420.

9. Raggr.: 1. Bartolucci (Alfa Romeo Gti) 6 giri in 5'31"576 alla media di 74,914; 2. Carli (Fiat Ritmo) a 9"590; 3. Rodriguez (Alfa Romeo 33) a 1 giro.

10. Raggr.: 1. Alessandrini (Osella Pa9-Alfa Romeo) 6 giri in 4'44"137 alla media di 87,422; 2. Pulvinari (Proto Junior Suzuki) a 11"077; 3. Puliti (Fiat 850) a 2 giri.

F. CHALLENGE A OSTIGLIA NEL 7. RAGGRUPPAMENTO

Maroni suona Tamburini

FORMULA CHALLENGE

Ostiglia (Mn), 5 ottobre 1997

3. F.Challenge
Città di Ostiglia

1. Raggr.: 1. Di Giacomo (Peugeot 205 Rallye) 5 giri in 3'43"876 alla media di 56,281 kmh; 2. Madau (Alfa 33 Qv) a 55"020; 3. Sarzi (Opel Corsa) a 53"881; 4. Beschi (Peugeot 205 Rallye).

2. Raggr.: 1. Chimentin (Citroën Zx) 6

giri in 4'20"082 alla media di 58,136 kmh; 2. Cecchi (Peugeot 205 Rallye) a 57"105; 3. Tonoci (Renault 5 Gt Turbo) a 56"791; 4. Rubes (Renault 5 Gt Turbo) a 52"240.

3. Raggr.: 1. Visioni (Honda 500) 5 giri in 3'33"740 alla media di 58,950 kmh; 2. Besacchi (Fiat X1/9) 3'35"829; 3. Pennacchio (Fiat 500 Honda) 3'39"595.

4. Raggr.: 1. Zaniboni (Fiat X1/9) 5 giri in 3'26"049 alla media di 61,150 kmh; 2. Bernardoni (Talbot Sun-

beam) 3'39"752; 3. Incerti (Fiat Uno) a 1 giro.

5. Raggr.: 1. Massola (Fiat X1/9) 5 giri in 3'22"606 alla media di 62,196 kmh; 2. Dondi (Opel Kadett) 3'22"089; 3. Dezza (Ford Escort) 3'34"947; 4. Scavini (Fiat X1/9) 3'40"512.

6. Raggr.: 1. Rizzi (Lancia Delta) 5 giri in 3'39"321 alla media di 57,459 kmh.

7. Raggr.: 1. Maroni (Proto J.) 5 giri in 3'11"001 alla media di 65,968 kmh; 2. Tamburini (Proto Honda) 3'13"245.



LUKKEYS

domenica sprint

Sotto il diluvio Giuliani non molla

MISANO-Pietro Giuliani, già vincitore del titolo, si è imposto sotto il diluvio nella gara conclusiva del Mini Cooper Trophy. Giuliani ha preceduto Sakamoto, rimontato dalle retrovie, e Milani che ha approfittato del contatto tra Germoni e Ragozzino all'ultimo giro.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Rn), 12 ottobre 1997

Assoluta: 1. Giuliani 9 giri in 21'55"589 alla media di 99,988 kmh; 2. Sakamoto a 3"185; 3. Milani a 12"475; 4. Questa a 12"738; 5. Ragozzino a 13"074; 6. Marro a 14"666; 7. Germoni a 14"881; 8. Venturi a 16"579; 9. Capriati a 34"303; 10. «Odeon» a 41"603.

Fra le Lotus il solito Giannini

MISANO - Luigi Giannini ha vinto una gara del Trofeo Lotus Elite dimezzata a causa del cattivo tempo. Giannini, in testa in entrambe le manche, ha avuto come unico rivale il forlivese Alessandro Manetti, che ha compromesso la possibilità di vincere con un testacoda nella seconda manche.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Rn), 12 ottobre 1997

Assoluta: 1. Giannini 37 giri in 1:11'01"493 alla media di 126,902 kmh; 2. Manetti a 31"263; 3. Comandini a 57"057; 4. Zadra a 1'14"989; 5. Benedini a 1'17"788.

Zandonà sbanca a Trichiana

SLALOM

Trichiana (Bl), 12 ottobre 1997
Assoluta: 1. Zandonà (Viali C3) 189,77; 2. De Gan (GI-PI) 190,54; 3. Chirardo (Renault 5 Gt Turbo) a 197,07; 4. Dall'Antonia (Fiat 500 Yamaha) 197,55; 5. Sabbatini (Fiat X1/9) 199,70; 6. Cortina (Fiat Uno Turbo) 200,11; 7. Scopel (Fiat 126) 200,67; 8. Berto (Fiat X1/9) 203,58; 9. Saviane (Opel Corsa Gsi) 203,66; 10. Zusi (Zusi) 204,94.

A Rovini il titolo Cadetti

MONZA - Vincendo la penultima gara del Cadetti, Riccardo Rovini si è aggiudicato il titolo nazionale di Formula Junior e quello «over 23» del Trofeo monzese. Sfortunato Barbieri che contende a Rovini il titolo e che è stato costretto al ritiro a metà gara dopo essere stato urtato da De Luca. Fuori gara anzitempo anche Spoldi rimasto però in testa alla classifica «under 23».

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 11 ottobre 1997

Assoluta: 1. Rovini (Locatelli) in 23"12"607; 2. Musani (Ermolli) a 0"318; 3. Cazzaniga (Corsini) a 13"617; 4. Dubbini (Reggiani) a 14"805; 5. Scariato (Corsini) a 14"943; 6. Valentino (Reggiani) a 23"472; 7. Cristaldi (Benvisuto) a 28"874; 8. Mercatelli (Cavallini) a 31"851; 9. Massi (Reggiani) a 33"104; 10. Garbelli (Dusca) a 33"267.

Totò Riolo non sbaglia a Giarre

SLALOM

Giarre (Ct), 12 ottobre 1997
Assoluta: 1. Riolo (Gmg-2000) 147,59; 2. Basile (Fiat X 1/9-1600) 157,35; 3. Alba (Renault 5 Turbo) 161,05; 4. Pino (Fiat X 1/9) 161,06; 5. Testa (A112) 162,45; 6. Lancia (A112) 162,58; 7. Cannavò (A112) 163,33; 8. Marinelli (Fiat X 1/9) 163,82; 9. Cocuzza (Fiat X 1/9) 165,1910. Borgia (Fiat Ritmo 130) 165,32.

COLOMBO



Carrera Cup: Bottini è campione

VALLELUNGA - L'ultimo titolo rimasto in sospeso della Targa Tricolore, quello della Carrera Cup, è andato a Bottini. In entrambe le prove l'assoluta e la Supercup Gts ha visto nelle prime due posizioni Maurizio Monforte e Renato Mastropietro. In Carrera Supercup Gt e in Carrera Rs doppi successi per Grassi e Borrett.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 12 ottobre '97

1 GARA
Carrera Rs: 1. Borrett (964) 17 giri in 24'35"548. **Carrera Cup:** 1. Bottini (993) 18 giri in 25'05"323. **Carrera Supercup Gt:** 1. Grassi 18 giri in 24'24"755. **Carrera Supercup Gts:** 1. Monforte M. (964) in 23'45"254.
2. GARA
Carrera Rs: 1. Borrett; 2. Schmid (964) a 20"516. **Carrera Cup:** 1. Monforte D. 18 giri in 25'05"401. **Carrera Supercup Gt:** 1. Grassi 18 giri in 24'29"801. **Carrera Supercup Gts:** 1. Monforte M. 18 giri in 23'50"983.

A Trieste è Gulli il migliore

FORMULA CHALLENGE

Trieste, 12 ottobre 1997
Primo Raggruppamento: 1. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo); 2. Ferencik (Renault 5 Gt Turbo); 3. Sikur (Peugeot 205 Rallye).
Secondo Raggruppamento: 1. Gulli (Vst); 2. Favento (Lancia Delta Evo); 3. Stenissa (Vst-Yamaha).

Out Figoli vince Stanco

CARPINETI-Il capotamento all'ultima speciale di Figoli, leader fino a quale momento della gara, ha servito su di un piatto d'argento la vittoria a Stanco e Gozzo, su Renault Clio Williams. Il Gruppo N è stato dominato da Tosi e Monticelli.

RALLYSPRINT

Carpineti (Re), 12 ottobre 1997
Assoluta: 1. Blanco-Stanco (Renault Clio Williams) in 12'53"; 2. Rubicone-Grazioli (Opel Kadett Gsi) a 13"; 3. Costi-Frascari (Bmw 318) a 12"; 4. Tosi-Tosi (Renault Clio Williams) a 19"; 5. Rombi-Romel (Peugeot 309 Gti 16v) a 30"; 6. Lusenti-Baldelli (Renault Clio) a 15"; 7. Zanetti-Pennati (Alfa Romeo 33) a 36"; 8. Beggi-Beggi (Peugeot 106 Gti 16v) a 43"; 9. Botti-Carra (Opel Kadett Gsi) a 49"; 10. Fontani-Spelti (Peugeot 106 Xsi) a 55".

Cremonesi domina in scioltezza

SLALOM

Lanzo d'Intelvi (Co), 12 ottobre 1997
Assoluta: 1. Cremonesi (Osella Pa9) 169,16; 2. Janniello (Lancia Delta S4) 176,74; 3. Butti (Lancia Delta Proto) 180,99; 4. Rossi (Herbert) 182,50; 5. Giussani (Ford Sierra Cosworth) 183,58; 6. Cantù (Renault 5 Gt Turbo) 183,94; 7. Paggiari (Osella) 184,59; 8. Dezza (Ford Escort) 185,46; 9. Damioli (Lancia Delta S4) 186,40; 10. Loda (Fiat 127) 186,59.

A Vallelunga, nell'ultima prova della Targa Tricolore Porsche, Maurizio Monforte, a lato con la 964, ha vinto entrambe le gare della Carrera Supercup Gt. Bottini, invece, ha conquistato la Carrera Cup

Chiudono in bellezza gli Zadra

MISANO - Angelo e Marco Zadra, con la loro Porsche Gt2, si sono imposti nella mini-endurance della Coppa Gt Special, che ha concluso il campionato. I due Zadra si sono imposti in entrambe le manche davanti a Sangiuolo-Spagnoli, quest'ultimo al comando della seconda frazione fino all'ultima curva.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Rn), 12 ottobre 1997
Assoluta: 1. Zadra-Zadra (Porsche 911 Gt2) 72 giri in 2:02'28"761 alla media di 143,201 kmh; 2. Sangiuolo-Spagnoli (Porsche 911 Gt2) a 41"128; 3. Corradi-Brand (Porsche 993 Supercup) a 2 giri; 5. «Romoletto»-Daccò (Porsche 911 Carrera Rs) a 2 giri.

Massola fa meglio di Regosa

FORMULA CHALLENGE

Montichiari (Bs), 12 ottobre 1997
1. Raggr.: 1. Di Giacomo 5 giri in 3'01"37; 2. Bergomi 3'06"12. **2. Raggr.:** 1. Baita 5 giri in 3'01"49. **3. Raggr.:** 1. Polvara 5 giri in 2'55"46. **4. Raggr.:** 1. Zaniboni 5 giri in 2'49"14. **5. Raggr.:** 1. Dezza 5 giri in 2'55"33. **6. Raggr.:** 1. Zaccaria 5 giri in 3'00"15. **7. Raggr.:** 1. Massola 5 giri in 2'38"79. **8. Raggr.:** 1. Regosa 5 giri in 2'43"84.

Rinviato lo slalom di Vico

VICO EQUENSE - Lo slalom di Vico Equense non si è potuto disputare perché l'Anas, all'ultimo momento, si è ricordata che, a causa di un incendio estivo, sul percorso di gara incombe il pericolo di caduta massi. Si tratta, evidentemente, di pietre che ce l'hanno solo... con le macchine da corsa, visto che la strada rimane regolarmente aperta al traffico. La gara, che era in programma per il 12 ottobre, sarà recuperata.

CADUTA libera

Il polacco Holowczyc ha vinto il titolo, ma nessuno se n'è accorto. Sulle strade del Vecchio Continente ormai spira aria di recessione. Una serie schiacciata dai ricordi e senza protagonisti al punto che...

▲ **ANDREA CORDOVANI**

Lo spilungone con nome e cognome molto simili a un codice fiscale, alla fine, ce l'ha fatta. S'è messo in tasca l'Europeo. Avesse fallito l'obiettivo, si fosse perso dentro le pieghe di una stagione lunga e per niente tempestosa, in molti, ora, sarebbero pronti a invitarlo a pensare più alle sue due bambine invece di sprecare le giornate dietro alle corse. Non che Krzysztof Holowczyc sia un pessimo padre di famiglia. Solo che nell'anno di disgrazia 1997 della serie continentale, al polacco è andata di lusso. Aveva tutto per vincere, aveva tutto da perdere. Ma in ogni caso ben poco da guadagnare. Sessantacinque milioni a gara per affittare la Subaru Impreza dell'All Stars, un budget miliardario da spendere e spandere. E soprattutto pochi e sporadici avversari. Pronti a infilarsi i guantoni di quando in quando. Carico di storia, intriso di aneddoti, inzuppato nella leggenda, quello che un tempo era paradiso per molti, adesso si è trasformato in un campionato dove i protagonisti brillano per la loro assenza. Chi si impegna, chi timbra il cartellino a ogni gara vince. Agli altri rimangono le briciole. I tempi delle supersfide all'arma bianca hanno progressivamente fatto ciao-ciao con la manina. Ora le speciali del Vecchio Continente premiano gli stakanovisti e vivono di ricor-

di. Ha l'encefalogramma piatto, la serie. Viene tenuta in vita con flebo e qualche buona dose di morfina. In attesa di tempi migliori, aspettando il 2000. Punto di partenza per una nuova era, appuntamento al buio che si è data la Fia per trasformare l'Europeo in una riserva di caccia per le Kit car 2 Litri.

TRIS ALLA «HOLEK»

Puras vola e vince a El Corte Ingles. Ma nessuno ci fa caso. Dallavilla conquista Piancavallo. E tutti pensano al tricolore. L'unico a seguire le lezioni, arrivando sempre in orario, è un marcantonio trentacinquenne di Olaszyn in Polonia. Ex collaudatore, sposato con Danuta e padre di Karolina e Alicja, Holowczyc piazza la sua prima zampata sulla scena del Vecchio Continente ad Albena. Sulle strade del Sabbie d'Oro (il famoso Zlatni Piassatzi), forse le più belle e leggendarie di tutta la serie,

SOLO LE KIT CAR A PUNTI NEL DUEMILA

Rimandato al 2000. Il campionato europeo dovrà andare per altri due anni a ripetizione, condurre una vita da separato in casa e poi, forse, potrà passare l'esame. Già l'esame. Tutti ci si attaccano come fosse il curatore di tutti i mali. Ma sarà poi così? Risolverà davvero la situazione riservare la serie alle Kit car? Il progetto sta andando avanti e di pari passo il lavoro viene allargato anche alle promozioni del campionato con la diffusione delle immagini affidata alla Isc. Sono questi i due capisaldi dell'operazione rilancio escogitati dalla commissione rally della Fia. Ecco l'esame che tutti attendono. Sarà sufficiente? ■



DE BONIS

«Holek» coglie la sua prima vittoria. E inizia a crederci. Due terzi posti in Polonia e al Deutschland gli consentono di balzare in vetta alla classifica. Da dove non lo schioda più nessuno. Anche perché a togliere qualsiasi grillo dalla testa della concorrenza ci pensa proprio il buon Krzysztof che infila due vittorie consecutive all'Halkidiki e a Cipro e con una gara d'anticipo va a conquistare il titolo. E lo riporta in Polonia. Come era accaduto con '66 e nel '71 per mano di Sobieslaw Zasada.

CIAO, ITALIA

I derby tricolori sulle strade del Costa Brava, per forza di cose, non ci sono più. E con la sfida di Llorett de Mar, avvincente come l'edera all'iride, se ne sono andate anche tante altre battaglie. Per mancanza di protagonisti. Uno dei minimi storici si è toccato quest'anno. Eppure è lo stesso campionato dove i Nostri hanno colto ben 14 titoli. Con cinque gare all'attivo (di cui una a coeff. 10), il



DE BONIS

tuna diverse gare di piccolo cabotaggio a livello di validità. Ma non ha raccolto niente con una Ford Escort Cosworth. Così a far sventolare il tricolore sul pennone più alto tra i rally da 24 karati dell'Europeo ci hanno pensato Dallavilla e Liatti che si sono messi in tasca la vittoria rispettivamente a Piancavallo e Madeira. Un piccolo dato statistico. Che racchiude tanti significati.

BYE BYE EUROPA

Passa e chiude. Bello e senz'anima il vecchio caro europeo alla fine della stagione si troverà anche a dover salutare altri compagni di viaggio.

Ovvero i protagonisti del Trofeo Cinquecento Sporting pronti a mandare in scena le ultime due recite prima che sulla serie cali definitivamente il sipario. Dice Valter Ballestrero, leader tra i «frenatardi» all'europea a due gare dalla fine (Antibes e Golden Tulip): «Il campionato è bellissimo e anche molto combattuto». Sarà anche così ma intanto Fiat Auto Corse ha già deciso di chiudere il capitolo. E nel '98 il monarca continentale non si farà. «Poca partecipazione da parte delle filiali straniere», è stato ribadito. Ma anche gare ritenute vere e proprie maratone con chilometraggi talvolta superiori a quelli di un mondiale. Così, impotente e supino, l'Europeo si prepara ad assistere a un'altra fuga. Oramai è in completa decadenza. E si prepara a vivere l'ennesima stagione immerso tra i ricordi. Di quello che è stato e che ora non c'è più.

Ultimi colpi del Trofeo

Nel '98 una nuova fuga. È quella delle Fiat Cinquecento Sporting. Il Trofeo, infatti, nella prossima stagione cesserà di andare in scena sulle prove dell'Europeo. L'ultima edizione potrebbe finire nel carriera di Ballestrero, a sinistra, attualmente al comando della classifica. Sopra, il vincitore della serie: Krzysztof Holowczyc che con una impresa dell'All Stars Prodrive ha primeggiato in Bulgaria, Grecia e Cipro. In alto, Zenere vincitore all'Hebros e 2. in graduatoria



solo Giammarino Zenere ha provato a rompere le uova nel paniere di Holowczyc. Ma il veneto ha dovuto lasciare ogni speranza. Neanche un regalo di Vanni Pasquali (che ha ceduto il quarto posto al portacolore della Procar all'Halkidikis) ha contribuito a far spostare l'ago della bilancia. E adesso l'italiano

può solo accontentarsi del secondo posto. Posizione dove risiede attualmente e che vuol conservare presentandosi al via ad Antibes (dal 24 al 26 ottobre), ultima gara a massimo coefficiente dell'Europeo. Non è andata meglio, poi, a Gianluigi Galli. Il vincitore del Trofeo Cinquecento 1996, ha disputato con poca for-

Al Ciocchetto si prepara un Kit car Day

Due classi riservate interamente alle Kit Car. Da una parte le 1.6 e dall'altra le 2.0. Il 6. rally del Ciocchetto (in programma dal 19 al 21 dicembre) spalanca le sue porte alle novità e propone anche il Kit Car Day. Classico appuntamento di fine stagione, il rally-mignon toscano si articolerà su due tappe con tre prove da ripetersi tre volte. Alla gara hanno già dato la loro adesione Andreucci e Longhi, mentre è molto probabile anche la presenza di Peugeot e Citroen in arrivo direttamente dalla Francia.

▼ **ROSSIFUMI.** L'ha detto e lo farà: Valentino Rossi seguirà le orme del padre Graziano anche sulle 4 ruote e debutterà al volante al prossimo rally di Monza. Il marchigiano avrà con ogni probabilità a disposizione una Mégane anche se non gli mancano altre offerte, compresa quella dell'Auto Sport Italia che sarebbe in grado di affidargli una 306 Gruppo A.

È morto il papà di Biasion

Un grande dolore ha colpito Miki Biasion; giovedì 9 ottobre è deceduto suo padre Antonio, al quale l'indimenticabile asso del rally era profondamente legato. Personaggio chiave nella carriera di Miki, il signor Antonio aveva seguito le imprese del figlio con discrezione e garbo, lontano dai campi di gara. Diceva che non voleva disturbare Miki con la sua presenza. Al rally il signor Antonio veniva soltanto in qualche occasione speciale, come al Sanremo dell'88, quando suo figlio conquistò il primo di due titoli di campione del mondo. A Miki e ai suoi familiari vanno le condoglianze della direzione e della redazione di Autosprint.

PHOTO



NIENTE PROVA SPETTACOLO NEL PRINCIPATO E...

Cancellata dalla Wrta la notte del «Monte»

Gli è costretto dalle disposizioni della Fia a rivedere il percorso del rally di Montecarlo 1998, rinunciando alle prove speciali nella regione dell'Ardèche, tra cui quella sul leggendario Burzet, l'Automobile Club Monaco ha dovuto subire anche il parere della World Rally Team Association. La quale ha preteso la cancellazione della frazione notturna dell'ultima tappa. Di fronte all'ingiunzione della Wrta, la cui visione di come debbano essere i rally del mondiale sta uniformando le gare, gli organizzatori del «Monte» hanno quindi ridisegnato il percorso: la tappa finale, la Monaco-Monaco, si svolgerà mercoledì 21 gennaio in un'unica frazione, con inizio alle 6 del mattino e conclusione alle 2 del pomeriggio, e comprenderà 4 crono

anziché gli 8 del piano originale, già approvato e diffuso tre mesi fa. È rimasta invariata, invece, la prima giornata di gara, la Monaco-Gap con 5 prove speciali, mentre la seconda, la Gap-Monaco, è stata modificata con l'aumento del numero

dei tratti cronometrati: 7 anziché i 4 inizialmente previsti. Infine, è stata annullata la prova speciale tra le strade del Principato, allestita utilizzando una parte del circuito del Gran Premio di Formula 1 e introdotta l'anno scorso.

Liatti al via del Rac con la terza Subaru

In previsione della stagione '98, la Prodrive ha deciso di schierare Piero Liatti al Rac di Gran Bretagna. Nell'ultima gara del mondiale, all'italiano sarà affidata la terza Impresa Wrc della squadra anglo-giapponese. Liatti affiancherà perciò Colin McRae e Kenneth Eriksson. La scelta di iscriverlo è stata fatta anche considerando che Liatti, quest'anno, aveva un impegno per le sole gare di asfalto, Montecarlo, Spagna, Tour de Corse e Sanremo, e quindi doveva riprendere dimestichezza con i fondi sterrati, appunto in vista di un suo utilizzo a tempo pieno nel prossimo mondiale. Al Rac, intanto, le iscrizioni hanno già superato quota 200.

Due Escort Wrc del Jolly Club nell'Assoluto '98

Le vie del Signore sono infinite. Come le chiacchiere, le ipotesi, le mezze certezze che in questo ultimo periodo hanno movimentato l'ambiente tricolore. Passano le settimane e la matassa, ora, sembra meno ingarbugliata. Soprattutto al Jolly Club. Dove è vicinissimo alla riconferma il vituperato Franco Cunico che farà coppia con Angelo Medeghini. Saranno, insomma, due le Escort del Martini Racing al via della prossima stagione. Non è, insomma, andato in porto l'accordo tra Dallavilla e il team milanese. Le parti si sono incontrate nelle scorse settimane senza cavare un ragno dal buco. A questo punto è quasi certa la permanenza del campione tricolore nelle fila della squadra campione d'Italia: la Procar. Proprio a Pistoia alla vigilia del Sanremo hanno fatto la loro apparizione alcuni emissari della Prodrive per trattare la vendita di una Impresa World Rally Car. Che nella Factory di Sant'Agostino sarebbe davvero ben accolta, con tanto di tappeto rosso. Ma solo se si verificasse l'arrivo di munifici sponsor.

Trofeo Opel: in arrivo grandi novità

L'attesa è tutta per la nuova Astra. Ma intanto in casa Opel prosegue anche nel 1998 il tradizionale Trofeo che - come ha tenuto a ribadire il responsabile Rudy Dal Pozzo - prevede importanti modifiche tese a favorire oltre alle vetture 1.6 anche le 2.0. Una serie di novità interessanti che saranno svelate già al Motor Show di Bologna quando inizierà la distribuzione dei regolamenti per la prossima stagione agonistica.



MARZOLI-PHOTO 4

LA SIGNORA IN ROSSO

Come tradizione, la Mitsubishi cambia il proprio «vestito» in occasione del rally di Australia. Lascia la livrea che l'ha contraddistinta per tutta la stagione e si rinnova. E così nella penultima manche del campionato del mondo, in programma da giovedì 30 ottobre a lunedì 3 novembre, la Lancer si presenterà in completa tenuta rossa. Un look aggressivo che farà la sua comparsa su tre vetture. Quelle di Tommi Makinen, Richard Burns e Ed Ordynski che prenderanno il via in terra australiana...

Bocciata dalla Fia l'idea per il mondiale dei privati

Insenzata, malfatta e inaccettabile: così, senza mezzi termini, la commissione rally della Fia ha giudicato la proposta della Wrta di istituire, nell'ambito del campionato del mondo, una Coppa per i piloti privati e un'altra riservata alle squadre indipendenti. Definito in occasione del rally di Finlandia, il progetto della Wrta è stato quindi respinto dalla Federazione internazionale nella riunione del Consiglio mondiale della scorsa settimana. Così come era stata formulata, cioè senza alcun metodo né chiarezza, l'iniziativa dell'associazione dei team, saldamente controllata dalle organizzazioni inglesi, rivelava in maniera evidente l'obiettivo di incrementare il giro degli affitti delle vetture, piuttosto di puntare a un vero e proprio challenge con gare definite e iscrizione obbligatoria. La

Wrta, infatti, aveva presentato un piano che indicava in 7 il numero di partecipazioni, senza alcuna distinzione tra corse europee ed extra. Rifiutando la proposta, la Federazione ha dunque impedito un pasticcio. L'associazione ha adesso un paio di mesi di tempo, fino al Consiglio mondiale di dicembre, per riformulare l'iniziativa in maniera seria e precisa, se intende davvero che il progetto sia approvato già per l'anno prossimo. La Fia, intanto, ha deciso che i punti della Coppa Marche 2 Litri saranno assegnati, nel 1998, soltanto alle Case che si iscriveranno e che parteciperanno ad almeno 10 gare. Infine, sul fronte della sicurezza, dall'anno prossimo anche le vetture Gruppo A dovranno essere equipaggiate con i costosi ma efficaci pannelli delle portiere realizzati in carbonio e Kevlar, come è già previsto per i modelli World Rally Car.

Ad Antibes l'Escort Kit di Repetto

È ostinato e caparbio, Pino Repetto. Le Kit Car possono correre solo nel campionato Assoluto? Nessun problema: il preparatore alessandrino non demorde e va avanti con la preparazione della Ford Escort Rs 2000 Kit. A dispetto dell'unità inglese del propulsore la vettura adotta da tempo soluzioni come l'albero motore in acciaio, collettori di aspirazione e scarico che conferiscono valori di potenza superiori ai 280 cv e circa 30 kgm di coppia. Dall'esordio di Baroni nella primavera scorsa in Francia alla Ronde Cevenole, l'Escort è stata ulteriormente modificata nella carreggiata e nelle geometrie delle sospensioni. Adesso dopo tanti test, il pilota transalpino si presenterà al via del rally di Antibes in programma dal 24 al 26 ottobre.



Afflitto da amletici dubbi, Tonino Tognana ha già chiesto informazioni. Poi, alla fine, rassicurato, ha deciso di montare gomme da terra per «mordere» l'asfalto con la sua Alpine A110 1.6. È scoccata l'ora delle tattiche e delle strategie in vista del Memorial Renato Sonda. Una sfida senza tempo, con Grandi Firme d'altri tempi. Saranno cinquanta al via a Bassano del Grappa. L'hanno chiamato autoraduno. Ma è solo una questione di etichetta. Dal 17 al 19 ottobre in riva al Brenta l'atmosfera non potrà non essere

ne Monte Grappa, la speciale di San Giovanni (famosa al tempo del vecchio San Martino) con anche cinque chilometri di vecchio, caro, sterrato, una prova di abilità. Dopodiché discesona verso Feltre, Valnevera, Valsugana e altra prova di abilità. Piccolo stop per mangiare e quindi come digestivo il ricongiungimento col rally maggiore a Valstagna. Su strade chiuse al traffico, resterà da fare Stoccarda, Montecorvo e Laverda. Ultimi tre impegni prima del-

AMARCORD



particolare. Vecchi lampi e nuovi slanci. Dice Roberto Stevan mente e braccio dell'iniziativa: «Volevamo ricordare alla grande Sonda, pilota ufficiale ai tempi della Fiat 125 scomparso un anno fa. Mi sembra di sognare: c'è un elenco iscritti stellare». Sorriderà il buon Renato a guardare quella meravigliosa rimpatriata. Con Rohrl, Biasion e Síviero, Lampinen e Sodano, Verini e Pirolo, Pregliasco, Ballestrieri, i fratelli Ceccato, Paganelli e Russo, Cavallari e Ferracin, Ormezzano, Tognana e De Antoni, Brai e Rudy, Cinotto e Radaelli, Pianezza, Taufer, Altoé, Fasan. E con Valerio, il figlio di Renato, che si farà leggere le note da Franco Manfrotto, vecchio compagno di pendoli e avventure. Correrà assieme ai protagonisti del rally di Bassano, questo manipolo di magnifici interpreti del traverso d'auto-re. Ma batterà anche prove alternative. Una speciale spettacolo al palazetto dello sport di Bassano e il saluto del sindaco della cittadina veneta al venerdì. Poi, al sabato, la gara. Avanti in direzio-

Una vera e propria task force di rallyisti dal passato illustre è pronta a sfidarsi in quel di Bassano al Memorial Renato Sonda. Propositi più o meno bellicosi si mischiano a una festa in ricordo dell'ex pilota Fiat...

l'arrivo in centro a Bassano del Grappa. Solo a quel punto Ascona 400, Kadett Gte, Fiat 124 Abarth, Fiat 131 Abarth, Alfetta, Audi Quattro, Fiat 125 Special, Porsche 911, Alpine A110, Fulvia Hf e via ricordando torneranno ad affollare la leggenda. Poco distante si sentiranno i rombi del rally maggiore. Che al via avrà anche un certo Lucky. Combattuto tra il guardare la figlia Lara al debutto nei rally e provare a vincere con una Subaru Impreza. Ma anche un po' dispiaciuto per non essere assieme ai vecchi compagni di speciale. Nella vita, si sa, non si può aver tutto...

Citroen rinuncia al 2 Litri

Finita sul nascere la discussione relativa alle kit car nella riunione del Pool Costruttori svoltasi a Sanremo. Pur avendo annunciato una comunanza di vedute sulla ammissione delle kit 2 litri almeno in Coppa Italia (Renault, Peugeot, Ford, Opel) i rappresentanti delle Case sono stati bloccati dalla decisione delle 1600 cc, per le 2 litri se ne riparerà l'anno prossimo. Problema risolto dalla Citroën che ha annunciato la decisione di rinunciare al tricolore 2 litri. Nessun seguito anche per l'altra ipotesi: assegnare zavorra o aumentare i pesi minimi delle 2 litri Gr. A. nel tricolore di categoria: questa decisione, secondo Franco Antoniazzi della Oral, porterà la squadra a ritirarsi dal campionato '98. Fra i presenti alla riunione anche il rappresentante della Seat, anch'esso interessato in chiave kit car.

▼ **CALENDARI.** C'è aria di rivoluzione nel calendario 1998 del campionato assoluto. All'orizzonte si profila un piccolo terremoto a livello di date. Epicentro del sisma il rally di San Marino che vorrebbe tanto tornare a disputarsi in autunno. Ancora da decidere, invece, il calendario dove scalpita il rally delle Alpi Orientali ma dove si potrebbe verificare anche il ritorno dell'Elba.

▼ **SAN CRISPINO.** Una settimana di vacanza sulla riviera adriatica al primo assoluto, un biglietto aereo di andata e ritorno per la Spagna al vincitore del Gruppo N. Ricchi premi, insomma, al rally di San Crispino in programma il 18 ottobre. Per informazioni telefonare allo 0541/94.15.36.

▼ **CARMAGNOLA.** Prorogate fino a venerdì 16 ottobre le iscrizioni al rally di Carmagnola, valido per la Coppa Italia 1. zona. La gara, che avrà come appripista d'eccezione Pigi Della, si disputerà dal 24 al 26 ottobre.

foto



MENTRE MALCOLM WILSON CONTATTA IL BELGA THIRY

Che cosa succede tra Subaru e Prodrive?

La Subaru non è affatto soddisfatta di come sta andando la collaborazione con la Prodrive. Non è in discussione la partnership per il mondiale '98, già stabilita due anni fa con l'operazione Impreza World Rally Car, quanto invece l'intervento nel medio periodo. Il deterioramento dei rapporti ha inciso con il passaggio del titolare della Prodrive David Richards (sopra col presidente della Subaru Kuze, a destra e della Fhi Isamu) alla guida della Benetton; già da qualche mese, comunque, l'ex coéquipier inglese aveva smesso di occuparsi direttamente delle faccende della squadra rally per mettere a punto il progetto che lo ha portato nei Gran Premi. Senza la mano ferma di Richards, la Prodrive ha cominciato a vacillare: agli inconvenienti meccanici, quali le rotture dei motori in Nuova Zelanda e in Finlandia, e a certe scelte tecniche si è aggiunta l'incapacità di tenere sotto controllo Colin McRae in una gara importante, quale è stato il rally di Indonesia. Inoltre, e non affatto secondario, la Prodrive ha aperto troppi fronti, a cominciare dall'accordo con la Honda per le corse della categoria Turismo, sottraendo quindi energie e risorse all'attività nei rally con la Subaru. Di fronte a questa situazione poco chiara, anche McRae si è guardato attorno. La tentazione di stracciare l'accordo che scadrà alla fine del '98, accettando la proposta del titolare della M-Sport Ford Malcolm Wilson, è stata molto forte. Ma la Prodrive ha fatto sapere che lo scozzese ha un contratto d'acciaio, il quale prevede anche una penale altissima in caso di rottura anticipata. Ed è stato pure ipotizzato l'intervento degli avvocati. Sul fronte Ford, intanto, è spuntato fuori il nome di Thiry quale pilota da affiancare a Kankkunen sulla seconda Escort, e pare che un tentativo sia stato fatto anche con Auriol, sebbene con poca convinzione considerando che il francese è già alla Toyota, insieme a Sainz. (m.rav.)

Pirelli punta sulla Ford

Alla Pirelli non nasconde di essere interessata a collaborare con un secondo team ufficiale nel campionato del mondo dell'anno prossimo. Non già una trattativa, nella quale sono stabiliti i dettagli dell'accordo, quello tra l'azienda milanese e la squadra M-Sport Ford è comunque un contatto importante, che molto probabilmente avrà un seguito. Soprattutto se l'organizzazione di Malcolm Wilson, che sta definendo una sponsorizzazione con una grande società inglese, rinuncerà a pretendere anche un contributo economico. Dovesse concludersi, la partnership tra la Pirelli e la Ford determinerebbe una situazione di equità sul fronte della spartizione della fornitura degli pneumatici nel mondiale 1998: due team, Mitsubishi e Toyota per la francese Michelin, e altrettanti, Subaru-Prodrive e Ford, per il «gommista» italiano.

Fiat in festa: 20 anni di Trofei

A Sanremo la Fiat ha festeggiato i 20 anni dei trofei monomarca. È stata l'occasione per tracciare le linee future. In arrivo, a metà del '98, la Seicento Kit Car che potrebbe dar vita a un challenge delle Regioni. Proseguono comunque anche gli esperimenti su una prefigurazione della Bravo Kit Car.

Kit car dappertutto, ma solo le piccole 1.4

Sciolti quasi tutti i dubbi sulle proposte per i regolamenti rally '98 che verranno sottoposti all'approvazione del Comitato Esecutivo Csal del prossimo 21 ottobre.

TRICOLORE ASSOLUTO. 10 gare suddivise in 2 gironi con 4 risultati utili per ciascuno: la norma varrà anche nel campionato italiano 2 litri. Da quest'ultimo viene mutuata la composizione dei gironi: il primo comprenderà le prime 2 e le ultime 3 gare in calendario, il secondo girone le restanti 5 gare centrali. Istituita una Supercoppa 2 litri per le kit car. Il titolo gentlemen verrà sostituito da un trofeo di nuova istituzione probabilmente legato alle sole Gr. A con esclusione di kit car, Wrc e piloti ufficiali.

TRICOLORE 2 LITRI. Istituzione dei titoli di classe (A4, A3, A2, N4, N3, N2, K1, K2) che con ogni probabilità saranno associate a premi in denaro.

COPPA ITALIA. Le zone saranno 9. Per ciascuna di esse

una gara di assoluto con coeff. 1,5 (unica eccezione possibile la Sicilia, che ne avrebbe 2 se la Targa Florio verrà confermata nel calendario '98) e, ove esistenti, le gare di Ttt, ma equiparate come coefficiente alle gare nazionali, cioè coeff. 1. Punteggi in base alle classifiche di classe, differenziati in 4 fasce in base al numero di verificati. Le Coppe verranno assegnate al pilota che conquisterà più punti nella classe e non sarà possibile sommare i punti colti in classi differenti.

NORME GENERALI. In una stessa gara ogni speciale può essere ripetuta 2 volte, richiedendo deroga si potrà arrivare al massimo a 3 ripetizioni. Le kit car vengono riammesse nelle gare del 2 litri, della Coppa Italia e del Ttt ma con il limite di cilindrata a 1400 cc. e suddivise in 2 classi: sino a 1200 cc. E sino a 1400 cc. Le kit car di cilindrata superiore potranno correre solo alle prove dell'assoluto e nei rally internazionali senza validità (es. Bassano).

Nel campionato Cart Ribeiro al posto di Tracy



ORSI

La Penske ha annunciato l'ingaggio del 31enne brasiliano Andre Ribeiro, a sinistra, che correrà così l'anno prossimo nella serie Cart al fianco del confermato Al Unser Jr al volante delle monoposto dotate di motori Mercedes. Ribeiro, che nelle sue tre stagioni di IndyCar si è aggiudicato tre gare e due pole position gareggiando per la Tasman Motorsport, ha preso il posto di Paul Tracy, che è stato lasciato libero dal team. Ora il 28enne canadese, unico pilota quest'anno a portare alla vittoria la Penske, è sul mercato in un momento in cui gran parte dei giochi relativi alle migliori forze in campo sono già fatti.



Nel Turismo tedesco rispunta il nome «Dtm»

Torna la denominazione Dtm? Pare proprio di sì. L'operazione, tuttavia, non implica il ritorno dei «mostri ipertecnologici» della Classe 1, ma un semplice cambio di nome del campionato tedesco SuperTurismo (nella foto sopra, in neocampione Aiello). Neerpasch, responsabile della

gestione della SuperTourenwagen Cup, vuole ribattezzare la serie Deutsche SuperTourenwagen Meisterschaft. Lo stesso Neerpasch ha confermato che una delle gare '98 potrebbe svolgersi sul circuito lungo del Nurburgring, il Nordschleife di 20 km.

Antispin in F.3 britannica?

I programmi delle centraline elettroniche di 8 monoposto di F. 3 che hanno concluso nelle prime 10 posizioni a Silverstone il 5 ottobre, dove ha vinto Minassian con la Dallara della squadra ufficiale Renault, sono stati sequestrati dalla Fota, l'ente che organizza il campionato britannico. Il sospetto è che alcune vetture fossero equipaggiate con un sistema di controllo della trazione, il cui utilizzo è illegale. Le unità di controllo elettronico del motore sono

state inviate a un centro, il Ldra di Liverpool. I controlli su Mugen e Renault hanno dato risultato negativo, mentre Mitsubishi, Toyota e Opel saranno controllate questa settimana. E sembra che sia soprattutto l'Opel a suscitare perplessità. La Fota sta verificando se i programmi hanno, anche solo in teoria, la possibilità di utilizzare l'antispin. In questo caso, anche senza prove sull'effettivo uso del dispositivo, i team saranno considerati colpevoli.

Paolo Coloni proverà la Penske!

Bella novità per Paolo Coloni, che ha raggiunto un accordo per provare una Penske-Mercedes Pc 26 ufficiale, che ha corso sino alla fine di settembre nel campionato Cart. Il provino si svolgerà entro la fine di ottobre in un circuito ancora da definire. Per tornare in forma dopo un lungo periodo di inattività in monoposto, Paolo ha provato la settimana scorsa a Misano una Superformula dotata di un motore Nissan, lo stesso che sarà utilizzato nel monomarca Fortuna nel '98 e anche una Lola di F.3000 a Magione, dimostrando di essere in ottime condizioni. E ora tocca alla Penske...



Una 911 Gt3 da Supercup

C'è una nuova 911, sopra, pronta ad animare nel '98 la Porsche Pirelli Supercup: la Gt3, che è stata presentata in settembre al Salone di Francoforte. La vettura è dotata di un motore più potente, capace di sviluppare 360 cavalli a 7200 giri, un telaio più

rigido e una nuova sospensione posteriore appositamente studiata per le corse. L'anno prossimo il monomarca prevederà ben nove gare in concomitanza con altrettanti Gp europei di F.1 e avrà l'apporto degli sponsor Pirelli, Mobil Oil e Warsteiner.

Per le Chrysler Stratus c'è un futuro in Europa

Dopo la vittoria di quest'anno ad opera di David Donohue, la Chrysler ha deciso di abbandonare il Natsc, ossia il campionato SuperTurismo americano, per sbarcare in Europa. Non è ancora stato scelto in quale campionato nazionale schierare le Stratus, anche se i probabili appaiono il Btcc e la Stw Cup, cioè la serie inglese e quella tedesca.

Così il Super T dal '99

Il Consiglio mondiale Fia ha varato le nuove norme per il SuperT che entreranno in vigore il 1. gennaio '99. Per quanto riguarda il motore, scatterà da quella data la proibizione di tutti i sistemi a fasatura variabile delle valvole, la cui apertura e chiusura potrà essere comandata solo con molle. Il differenziale dovrà essere del tipo autobloccante meccanico e il cambio deve rimanere meccanico. Quanto ai materiali, proibito il titanio, salvo in quelle parti del motore in cui è permesso, restrizione dei materiali per le

pinze dei freni (come in F.1) e proibizione di realizzare sottostrutture in carbonio. Quanto alla carrozzeria, ci sarà la possibilità di modificare, tagliandoli, i passaruota anteriori e posteriori per permettere un angolo minimo di sterzata di 15 gradi. Sul versante aerodinamico è prevista l'incorporazione del paraurti anteriore nello spoiler. Il peso del pilota sarà incluso nel peso minimo della vettura, la durata dell'omologazione dei motori sarà allungata a dieci anni e dal 2000 è prevista l'introduzione delle gomme scolpite.



COLOMBO

La Rc, (a lato da sinistra il tecnico Giorgio Bertonasso con Checco Ravera, uno dei fondatori, in compagnia di Oliver Martini), unirà le sue forze con la Tatuus per correre in F.3 italiana, F.Ford Usa e F.Renault

LA STRUTTURA CORRERÀ IN F.3, F.RENAULT E F.FORD USA

Tra Tatuus e Rc è fusione

Coppia vincente non si cambia, specie quando le affermazioni arrivano tutte le domeniche. La collaborazione tra la Tatuus e la Rc Motorsport, che ha dato vita alla monoposto di Formula Renault plurititolata nel triennio 1995-97, è destinata ad ampliarsi. Nella prossima stagione la fusione tra l'equipe di Gianfranco De Bellis e Artico Sandonà, e la squadra di Checco Ravera e Carlo Migliavacca, darà vita ad un'unica struttura denominata Tatuus Rc Formula. Il programma, che sarà ufficiale tra breve, prevede la realizzazione di tre diverse monoposto e l'impegno in pista di altrettante squadre ufficiali, un programma mirato a coprire una grossa fetta nel panorama delle categorie propedeutiche per monoposto. L'impegno maggiore della struttura sarà in Formula Renault, con la realizzazione della nuova monoposto denominata Tatuus Rc 98, un progetto completamente nuovo rispetto all'attuale vettura, che vedrà il battesimo in pista tra poche settimane. Proseguirà l'avventura (già vittoriosa) nella Formula Ford 2000 Statunitense, dove la monoposto italiana sarà portata in pista da una squadra ufficiale, strategia a cui Gianfranco De Bellis tiene in modo particolare. «La nostra presenza in pista per la stagione 98 prevede tre squadre ufficiali

impegnate nella Formula Ford 2000 Statunitense, nell'Eurocup di Formula Renault e nel campionato italiano di F.3». L'impegno diretto nel tricolore di F.3 è la novità maggiore, anche se non è certo un salto nel buio vista l'esperienza e i titoli conquistati nella categoria dalla Rc Motorsport. A questo nuovo sodalizio potrebbe essere legato, e questa è la novità, l'ingresso in Italia dei motori Renault, oggetto del desiderio per diverse squadre che militano nel nostro campionato. «Per noi poter utilizzare i propulsori Renault vorrebbe dire avere la possibilità di offrire il salto di categoria in Formula 3 ai piloti che militano nell'Eurocup di Formula Renault, i quali rimarrebbero così legati al marchio francese». In quest'ottica potrebbe prendere forma la candidatura, come pilota per il prossimo campionato italiano di F.3, di Massimiliano Busnelli, già sceso in pista la scorsa settimana per un test a Misano proprio con la Dallara 397-Opel della Rc. La prossima stagione scenderà in pista anche la nuova monoposto di Formula Ford equipaggiata con motore Zytex 1.8 che mirerà ad un ruolo di spicco nella serie inglese, per poi essere appetibile ai numerosi campionati nazionali della categoria.

In Inghilterra debutta la F.Palmer Audi

Un nuovo monomarca per monoposto è nato in Inghilterra ad opera di Jonathan Palmer, ex pilota di F.1 e Gruppo C. Il campionato F.Palmer Audi vedrà impegnate vetture con telaio monoscocca in alluminio e honeycomb costruite dalla Van Diemen e spinte da un propulsore quattro cilindri 1800 turbo realizzato dalla Casa di Ingolstadt e capace di sviluppare oltre 250 cavalli. Per il

prossimo anno sono previste dodici gare in Gran Bretagna, otto appuntamenti singoli sulla distanza di 50 km e quattro con due doppie gare da circa 35 km ciascuna. «Vogliamo attirare i migliori piloti che hanno appena gareggiato in F.3 e anche oltre - ha spiegato Palmer - il mio è il primo e unico monomarca turbo mai apparso in Inghilterra. Durante la gara i piloti potranno spingere per non più di tre volte il pulsante del boost e potranno quindi sfruttare 20 cavalli in più di potenza». L'Avon fornirà i pneumatici, mentre i test saranno limitati a poche sessioni collettive. A lato, un modello in scala 1:4 della vettura.

Niente Jerez F.3000 per Spataro

Nell'ultima prova di F.3000 a Jerez, il 26 ottobre, Spataro non correrà per il team Coloni. In clima alla preferenza del team c'è ora Tichy, che ha provato giovedì la Lola a Magione girando in 1'06"56. Molto positiva anche la prova di Paolo Coloni (1'06"26).

▼ **TEST F.3 E F.3F.** Gasparini ha ottenuto il miglior tempo (1'27"29) nei due giorni di test disputati la scorsa settimana a Misano. Gasparini ha girato per la Ff Project in vista della gara di Macao del 16 novembre dove correrà con la Rc. Positivi anche i tempi di Massimiliano Busnelli (1'28"07), che ha utilizzato una vettura della Rc. Tra le F.3F, Calcinai (1'33"24) ha sopravanzato di un soffio Cavicchi (1'33"42). Dietro di loro Armetta (1'34"81).

▼ **DAYTONA.** La 24 Ore di Daytona è uscita dal giro della serie Sportscar. La classicissima di durata, gestita da Bill France Jr., ha preferito schierarsi con la Usrrc, sigla nata in contrapposizione al campionato gestito da Andy Evans.

▼ **BMW.** Il responsabile marketing della Bmw, Kalbfell, ha confermato che nel '98 la McLaren Gtr non sarà sviluppata e non verranno assistiti team di clienti sportivi nella serie Gt Fia.

▼ **ANNIVERSARIO.** Per festeggiare i suoi 25 anni di corse, Jan Lammers ha preso parte lo scorso week-end a ben sei gare in programma a Zandvoort, giungendo 4. nella prova dell'Euro Gr. N e 5. in F.Ford.

▼ **TOURIST TROPHY.** Saranno sei le Audi al Tourist Trophy di Donington il 19 ottobre. Oltre a Biele e Bintliffe, ci saranno Pirro e Muller con due A4 ufficiali a due ruote motrici e gomme Michelin oltre a Abt e Nissen con due A4 private a quattro ruote motrici. Inoltre, su una delle due Volvo ci sarà il tedesco Armin Hahne, mentre una Nissan sarà guidata da Paula Cook.



Salazar nel giorno di Stewart

Il cileno torna al successo in monoposto dopo 17 anni, nella gara conclusiva della serie che ha consacrato campione il pilota di Menard. Ma su Tony, solo decimo, pesano i dubbi di una stagione corsa ai limiti della regolarità...

▲ **CESARE MARIA MANNUCCI**

LAS VEGAS – Tony Stewart è il nuovo campione Irl. Il pilota americano risolve solo all'ultima gara, a Las Vegas, l'estenuante duello con Davey Hamilton, in una giornata caratterizzata dalla prima vittoria di Salazar e del team Scandia. Per il cileno è stato un successo importante, scaturito al termine di una stagione che era iniziata nel peggiore dei modi con il grave incidente a Orlando. Era dal 1980, dai tempi della F.Aurora a Truxton, che il cileno non vinceva una gara in monoposto. Alla fine ha detto: «Dedico questa vittoria al mio Paese. Adesso sono allo stesso livello del calciatore Zamorano e il tennista Rios». Salazar è andato al comando per la prima volta al 138. giro e ha condotto la gara per un totale di 70 giri. Le ultime fasi sono state tutto sommato tranquille.

Gli unici problemi per Salazar potevano venire da Mark Dismore, rimasto però senza metanolo a 4 giri dalla fine. A quel punto Salazar si è limitato ad amministrare il suo vantaggio su Godyear, separato sul traguardo da 1"2. Il successo del team Scandia di Andy Evans è stato completato dal 6. posto di Jimmy Kite, mentre Sospiri si è ritirato al 114. giro per problemi al cambio. Quella di Las Vegas è la terza vittoria ottenuta dalla Dallara, in un campionato che ha comunque registrato una leggera superiorità tecnica della G.Force. Si è corso in notturna, così come era già accaduto a Fort Worth e Charlotte. Pochi gli incidenti. Una collisione ha eliminato Schmidt, Calkins e Miller, ma contro il muro sono finiti anche Guerrero e Ray. I due contendenti al titolo hanno corso in modo

conservativo. Hamilton ha terminato al settimo posto ma, considerando che doveva recuperare 10 punti a Stewart, gli è mancata la necessaria determinazione. È rimasto al comando per un solo giro, non concretizzando in gara il grande potenziale evidenziato in prova dalle vetture del team Foyt. Stewart ha terminato al decimo posto, sufficiente per vincere il campionato con 6 punti di vantaggio su Hamilton. Per il pilota del team Menard è questo il successo più importante, tra i tanti campionati conquistati, ma su questo risultato ci sono comunque sospetti sulla regolarità della sua vettura. Dopo il successo di Colorado Spring, quando in verifica si scoprì che il team Menard utilizzava alettoni di altezza irregolare e cominciarono a circolare voci sulla presenza di additivi im-



LAS VEGAS

Las Vegas (Usa), 11 ottobre 1997
10. gara del campionato Irl '96-'97

COSÌ (IN 31) AL VIA E IN (16) AL TRAGUARDO

Billy Boat
 Foyt Racing
 (G.Force-Oldsmobile) 26°035

Tony Stewart
 Team Menard
 (G.Force-Oldsmobile) 26°327

Eliseo Salazar
 Team Scandia
 (Dallara-Oldsmobile) 26°391

Jimmy Kite
 Team Scandia
 (Dallara-Oldsmobile) 26°502

Mark Dismore
 Team Kelley
 (Dallara-Oldsmobile) 26°543

Affonso Giaffone
 Team Chitwood
 (Dallara-Oldsmobile) 26°612

Kenny Brack
 Team Galles
 (G.Force-Oldsmobile) 26°655

Vincenzo Sospiri
 Team Scandia
 (Dallara-Oldsmobile) 26°790

Jack Miller
 Arizona Motorsport
 (Dallara-Nissan) 26°881

Jim Guthrie
 Blueprint Racing
 (Dallara-Oldsmobile) 26°919

Greg Ray
 Tkm Racing
 (Dallara-Oldsmobile) 27°022

Sam Schmidt
 L.P. Racing
 (Dallara-Oldsmobile) 27°241

John Paul Jr
 Pdm Racing
 (G.Force-Oldsmobile) 27°317

Billy Roe
 Roe Racing
 (Dallara-Oldsmobile) 27°418

Mike Shank
 Nienhouse Racing
 (Riley&Scott-Oldsmobile) 28°137

Johnny Unser
 Team Hemelgarn
 (Dallara-Nissan) s.t.

Davey Hamilton
 Foyt Racing
 (G.Force-Oldsmobile) 26°303

Robbie Buhl
 Team Menard
 (G.Force-Oldsmobile) 26°332

Arie Luyendyk
 Treadway-Shelby Racing
 (G.Force-Oldsmobile) 26°411

Scott Goodyear
 Treadway-Shelby Racing
 (G.Force-Oldsmobile) 26°537

Marco Greco
 Team Galles
 (G.Force-Oldsmobile) 26°572

Jeff Ward
 Srs Team
 (Dallara-Oldsmobile) 26°643

Buddy Lazier
 Team Hemelgarn
 (Dallara-Oldsmobile) 26°701

Stephan Gregoire
 Team Chastain
 (G.Force-Oldsmobile) 26°816

Roberto Guerrero
 Team Pagan
 (Dallara-Oldsmobile) 26°904

Paul Durant
 Byrd-Cunningham Racing
 (G.Force-Oldsmobile) 26°975

Buzz Calkins
 Bradley Motorsport
 (G.Force-Oldsmobile) 27°200

Tyce Carlson
 Iz Racing
 (Dallara-Nissan) 27°273

Stan Wattles
 Metro Racing
 (Riley&Scott-Oldsmobile) 27°336

Robby Groff
 McCormak Motorsport
 (G.Force-Oldsmobile) 27°566

Eddie Cheever
 Team Cheever
 (G.Force-Oldsmobile) s.t.

1. **Salazar**
 208 giri in 2.11'07"915
 media di 229,696 kmh
2. **Goodyear** a 1°204
3. **Buhl** a 1°969
4. **Guthrie** a 5°164
5. **Dismore** a 8°659
6. **Kite** a 23°610
7. **Hamilton** a 1 giro
8. **Wattles** a 2 giri
9. **Gregorie** a 4 giri
10. **Stewart** a 4 giri
11. **Greco** a 5 giri
12. **Paul Jr.** a 7 giri
13. **Roe** a 10 giri
14. **Guerrero** a 11 giri
15. **Giaffone** a 15 giri
16. **Shank** a 17 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Boat alla media di 204,360 kmh

piegati dalla squadra, Stewart non è più stato quel pilota che nelle prime gare di campionato faceva il vuoto. Probabilmente il fatto di trovarsi al comando, lo ha portato a gareggiare in maniera più conservativa, ma per il prossimo anno sarà necessario migliorare la qualità delle verifiche tecniche, perché dubbi di questo tipo finiscono sempre per "sporcare" l'importanza del risultato ottenuto. Si è corso comunque in un clima di grande tensione tra il team Menard e il team Foyt. La squadra del campione texano è stata protagonista durante le prove di uno sconcertante errore. Billy Boat ha infatti ottenuto la pole all'ultimo secondo, "strappando" così al compagno di team Hamilton, i due punti relativi. Un episodio che ha fatto innervosire Hamilton, il quale faceva affidamento sulla pole in suo possesso per ridurre il gap da Stewart. C'è stato poi il debutto della Riley&Scott. Delle due vetture al via, quella di Wattles ha concluso all'ottavo posto, risultato positivo perché ottenuto con pochi colaudi e con un binomio pilota-team di secondo livello. Si è rivista la Nissan, tornata a fornire tre piloti con un motore che adesso comincia a funzionare in modo accettabile. Il campionato Irl ha comunque dimostrato di essere in netta ascesa, come dimostrano 31 piloti al via. Per la prossima stagione prepariamoci a vedere vetture più sofisticate nell'aerodinamica e rastremate negli ingombri. Insieme a Stewart, il vincitore ideale di questa stagione è anche Tony George, che in un solo anno, contro l'opinione di tutti, è riuscito a dare vita a una serie che ha già dimostrato interesse e vitalità. ■

Con il successo a Las Vegas Eliseo Salazar, a destra, ha concluso nel migliore dei modi un anno che era iniziato malissimo, con il grave incidente a Orlando. Il cileno non vinceva una gara in monoposto dall'80, in F.Aurora. Il titolo è andato invece a Tony Stewart, in alto, che ha concluso solo al decimo posto, senza mostrare quella grinta e quelle doti velocistiche che lo avevano contraddistinto a inizio stagione

PHOTO4





Proposte per

Molte sono le idee lanciate dalle Case intenzionate ad aderire al SuperT '98. Tra le ipotesi avanzate: qualifiche di un'ora, una gara sprint di venti minuti e una corsa più lunga di quaranta. E per i privati si parla di un montepremi ...

▲ CARLO MARZETTI

VALLELUNGA – Due proposte avanzate in questi giorni dai costruttori del SuperT, singolarmente o collegialmente, potrebbero modificarne la fisionomia in modo sostanziale. Della prima, che riguarda la formula di

gara alla "tedesca", si fa portavoce Umberto Grano: «In Germania nella Stw Cup, c'è un turno di qualifiche, una gara sprint di venti minuti, una corsa più lunga di quaranta minuti». La seconda corsa assegna un punteggio doppio rispet-

to alla prima (al vincitore vanno 30 e 60 punti). Wolfgang Ullrich, responsabile di Audi Sport, ha visto da vicino pregi e difetti di entrambe le soluzioni e sottolinea: «La formula che si usa in Germania è buona. Terrei però presente che forse

Tenute a battesimo le 156 da corsa

Le nuove armi dell'Alfa per il SuperT, a destra, e il Gr.N, a sinistra, sono state svelate alla presentazione del modello stradale. In contemporanea, sulla pista per test di Vairano, nei pressi di Pavia, la 156 SuperT ha mosso i primi passi con Giorgio Francia al volante



crescere

una sola ora di prove di qualificazione è un po' poco. La Stw Cup sta anzi decidendo in queste settimane se adottare la formula di gara che si usa in Italia oppure quella del Btcc (due gare con qualificazione separata)». Anche all'Alfa l'innovazione non dispiace, come conferma il titolare della Nordauto, Mauro Sipsz: «Potrebbe andare bene, ma bisogna stabilire dei limiti adeguati per le gomme da usare: un'ora per le qualifiche è lunga. Dieci gomme potrebbero essere una soluzione». La formula "tedesca"

richiederebbe di rivedere anche la "ricetta" televisiva, poiché le qualifiche del sabato si dilateranno, mentre il programma domenicale avrebbe le dimensioni giuste per contenere tutta la corsa principale, le fasi salienti dello sprint (che potrebbe anche essere previsto il sabato) e il nascente SuperN. L'altro problema che sta a cuore alle Case, correre con griglie di partenza all'altezza, già affrontato con i programmi dei team-satellite (o junior che dir si voglia), può essere risolto con un rimedio di-

mostratosi finora sempre efficace, esposto da Grano: «Occorre un montepremi congruo, che si può ipotizzare in circa trenta milioni di lire a gara, da mettere a disposizione dei privati. A costituire questo montepremi potrebbero essere le Case presenti, il promoter, e la Federazione». Sipsz è concorde, e anzi preme sul termine "premio": «Non dobbiamo dare un "ingaggio" ai privati che si trasformerebbe in un supporto a scatola chiusa, ma è giusto premiare chi lavora bene e vince. Io non farei nemmeno delle restrizioni ai soli privati, i benefici si potrebbero infatti estendere anche ai team-satelliti». Sipsz ha poi puntualizzato che la presenza di un montepremi '98 non deve incoraggiare qualcuno a tirar fuori dal garage pezzi da museo, perché i trecento (o più) milioni di lire devono premiare i vincenti. Questo montepremi potrebbe essere l'incentivo per alcuni piloti ad affrontare il SuperT anche non hanno all'inizio un budget completo.

VETTURE

Finora il criterio adottato dalla Csaì per decidere chi poteva fare parte del campionato privati era il nome. Secondo Ullrich bisogna cominciare a mettere qualche paletto: «In Stw Cup per essere considerati privati è necessario avere una vettura vecchia di almeno un anno». La ricerca di un accordo tra i costruttori sui regolamenti e sulle definizioni è stata notoriamente sempre difficile. Una soluzione potrebbe dare alle Case autorità in positivo, ma non in negativo. Ovvero i costruttori (quelli che partecipano al fondo promozione e quindi concorrono al Campionato Marche) designano i loro piloti ufficiali, due nell'Stw Cup. Tutti gli altri non sono ufficiali e non c'è bisogno di chiamarli indipendenti o privati o altro. «Dare ai costruttori autorità sul ruolo dei propri piloti potrebbe essere una soluzione» sostiene Sipsz. E sarebbero così eliminate le diatribe su chi dei piloti avversari è ammesso oppure no, evitando di escludere candidati da una griglia che ha bisogno di piloti e non di bocciature. Purtroppo non sembra altrettanto semplice la soluzione di altri temi del regolamento sportivo. La più evidente, che promette di impegnare tutti nelle discussioni del prossimo inverno, sono l'equivalenza dei pesi minimi. La Bmw richiede valori identici per le trazioni anteriori e posteriori, e la partenza (lanciata o da fermo). Un'altra riguarda i pneumatici. Se le voci che vogliono Audi calzata Michelin troveranno conferma, ci sarebbero tutti gli ingredienti per la monogomma: nel SuperT americano si usano già solo coperture francesi (sono disponibili tre mescole, S7J, S9C e S8C) e la cosa sta marciando con piena soddisfazione di tutti. ■



fotografieCOLOMBO

Finale pirotecnico

De Simone e Giovanardi, nella gara 2, arrivano sul traguardo nello stesso millesimo di secondo, dopo un duello senza esclusione di colpi, e il successo viene attribuito al romano. La Bmw conquista il titolo costruttori

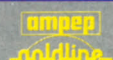
▲ **CARLO MARZETTI**



CAMPAGNANO - Forse i tifosi del Superturismo dovrebbero tassarsi, come fanno i soci-patroni delle grandi del calcio spagnolo, e finanziare la riasfaltatura di tutte le piste italiane con lo stesso bitume usato a Vallelunga. Perché proprio il tracciato romano ha risolto il grande interrogativo 1997: che campionato sarebbe stato se tante corse non fossero state decise già al via dalle cattive partenze Alfa Romeo e dalle Bmw subito in fuga? Grazie all'elevatissimo grip del nuovo asfalto, il sei volte poleman Fabrizio Giovanardi ha potuto esprimere tutto il potenziale della sua 155 fin dall'inizio della prima corsa. Nella gara 2, l'emiliano ha reso la prima vittoria di Fabrizio De Simone in un fatto memorabile, grazie a una battaglia di straordinaria intensità che ha confermato tutta la voglia di vincere del romano, più volte emersa in questa stagione. Visto che Giova- ➤

GI EFFE

ACCESSORI PER VETTURE DA COMPETIZIONE



Via San Giuliano, 39 • 15040 Castelceriolo (AL) • Tel. 0131/21.65.05 • Fax 0131/21.65.06



SUPERTURISMO

VALLELUNGA

Campagnano, 12 ottobre 1997

19. e 20. gara del Campionato Italiano Superturismo

COSÌ (IN 17) AL VIA E IN (15) AL TRAGUARDO

Fabrizio Giovanardi
Nordauto
(Alfa Romeo 155 Ts) **1'14"512**

Emanuele Naspetti
Bmw Italia
(Bmw 320i) **1'14"970**

Fabrizio De Simone
Bmw Italia
(Bmw 320i) **1'14"972**

Roberto Colciago
Ec Motorsport
(Honda Accord 2.0i) **1'15"013**

Rinaldo Capello
Audi Sport Italia
(Audi A4) **1'15"067**

Antonio Tamburini
Nordauto
(Alfa Romeo 155 Ts) **1'15"151**

Karl Wendlinger
Audi Sport Italia
(Audi A4) **1'15"834**

Sandro Montani
Technica Racing Team
(Alfa Romeo 155 Ts) **1'18"238**

Gianluca Roda
Greyhound Motorsport
(Opel Vectra 16V) **1'19"705**

Sandro Sardelli
Italian Promotor
(Opel Vectra Gt) **1'21"928**

Massimo Pigoli
Christy's
(Bmw 320i) **1'18"223**

Maurizio Lusuardi
Technoracing Promocar
(Bmw 320i) **1'19"227**

Moreno Soli
Soli Racing
(Alfa Romeo 155 Ts) **1'19"308**

Lorenzo Falessi
Al.Fa Motorsport
(Alfa Romeo 155 Ts) **1'20"170**

Augusto Rossetti
Varese Corse
(Alfa Romeo 155 Ts) **1'20"456**

Davide Bernasconi
Varese Corse
(Alfa Romeo 155 Ts) **1'22"123**

Sergio Sambataro
Italian Promotor
(Opel Vectra Gt) **1'47"404**

Colciago, a lato, quarto nella gara 1. Nell'altra pagina, De Simone, in alto, e Capello, in basso nell'ultima gara con l'A4



1. GARA

- Giovanardi**
22 giri in 28'00"622 alla media di 150,801 kmh
- Naspetti** a 5"279
- De Simone** a 5"539
- Colciago** a 22"189
- Tamburini** a 23"982
- Capello** a 33"938
- Wendlinger** a 34"174
- Sambataro** a 1 giro
- Soli** a 1 giro
- Roda** a 1 giro
- Lusuardi** a 1 giro
- Falessi** a 2 giri
- Montani** a 2 giri
- Bernasconi** a 4 giri
- Pigoli** a 9 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Giovanardi in 1'15"567 alla media di 152,447 kmh

2. GARA

- De Simone**
22 giri in 27'59"686 alla media di 150,885 kmh
- Giovanardi** a 0"000
- Naspetti** a 0"199
- Capello** a 7"364
- Tamburini** a 10"798
- Wendlinger** a 20"168
- Montani** a 1 giro
- Cabellini** a 1 giro
- Soli** a 1 giro
- Roda** a 1 giro
- Bernasconi** a 1 giro
- Falessi** a 1 giro
- Rossetti** a 4 giri
- Colciago** a 10 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Giovanardi in 1'15"161 alla media di 153,270 kmh

LA CLASSIFICA FINALE

	MONZA 20/4	MUGELLO 4/5	MAGIONE 10/5	INOLA 8/6	IMOLA 22/6	BINETTO 6/7	PERGUSA 3/8	VARANO 14/9	MISANO 28/9	VALLELUNGA 12/10	TOTALE PUNTI										
1. Naspetti	20	20	20	15	20	15	20	15	15	8	-	20	20	15	12	325					
2. Giovanardi	12	10	12	10	-	-	6	6	3	15	10	10	20	20	15	229					
3. Capello	-	12	-	4	15	15	12	12	10	12	15	20	8	3	20	20	6	-	6	10	190
4. De Simone	15	-	-	-	8	12	10	15	-	10	-	-	12	10	-	8	12	12	12	20	157
5. Wendlinger	-	-	8	20	-	8	20	-	12	4	12	12	10	8	12	12	-	8	4	6	156
6. Tamburini	-	15	15	-	12	-	8	8	20	8	-	2	-	6	10	10	10	6	8	8	140
7. Colciago	-	-	10	12	10	10	-	10	-	6	-	8	1	12	-	-	8	10	10	-	122
8. Pigoli	8	8	-	-	6	6	4	4	8	3	8	6	6	4	2	4	-	4	-	-	81
9. Soli	-	6	2	8	3	1	3	3	1	-	6	4	4	-	4	3	3	2	2	2	57
10. Sardelli	6	-	-	-	4	4	2	2	6	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	36

11. Roda 33; 12. Montani 23; 13. Bernasconi 16; 14. Tedeschi e De Adamich 10; 16. Lusuardi 9; 17. Cabellini 8; 18. Rossetti 6; 19. Sambataro 3; 20. Moncini 2; 21. Falessi 1.

CLASSIFICA PRIVATI:

1. Pigoli punti 285; 2. Soli 237; 3. Roda 171; 4. Bernasconi 136; 5. Sardelli 128; 6. Montani 127; 7. Lusuardi 52; 8. Cabellini 48; 9. Falessi 44; 10. Tedeschi 43; 11. Rossetti 37; 12. Sambataro 20; 13. Moncini 8; 14. Severino 6.

CLASSIFICA MARCHE:

1. Bmw punti 606; 2. Alfa Romeo 537; 3. Audi 374; 4. Opel 88; 5. Ford 3.

DAL 1948



Butan Gas



➔ nardi non gli ha lasciato mai in pista lo spazio necessario per effettuare il sorpasso, De Simone ha sorpassato il rivale "fuori pista", approfittando di un errore dell'alfista alla Esse nell'ultimo giro e contribuendo a confermare, con l'arrivo in volata più equilibrato mai visto in SuperT, Vallelunga quale gara più spettacolare della stagione. L'epilogo che ha in qualche misura punito un vincitore a pari merito non toglie niente a una domenica in cui tutti e tre i protagonisti principali Giovanardi, De Simone e Naspetti si sono impegnati senza risparmio, poiché il titolo Marche alla Bmw attendeva solo una ratifica. Le rispettive fortune sono state decise dalle gomme. Giovanardi con le Michelin 101 ha vinto senza discussioni la prima corsa infliggendo agli avversari distacchi che oscillavano dai due ai tre decimi al giro. In Gara 2, mentre Naspetti ha fatto una scelta identica a quella di Giovanardi, ottenendo performance ottime dall'inizio e alla fine, l'azzardo di De Simone di ricorrere alle 142 (mai usate prima in gara) si è invece rivelato vincente e ha consentito al romano di tenere sotto pressione Giovanardi fino all'affondo finale. Assente all'appello in gara l'Audi, protagonista in prova e nel warm up. Con il caldo di domenica, le A4 non sono riuscite a venire a patti con le gomme.

CRONACA

Giovanardi parte bene davanti a Naspetti, De Simone, Capello, Colciago, Wendlinger e Tamburini. Montani, autore del miglior tempo tra i privati, si gira all'ingresso della Esse, secondo lui con un valido aiuto da parte di Pigoli, e va ai box. Tamburini mostra un bel "timbro" sul parafango posteriore destro, dopo un contatto subito ad opera di Colciago ai Cimini. La lotta si scatena per il quarto posto tra Capello e Colciago che la spunta. Tra i privati la graduatoria vede al vertice Pigoli, Roda, Soli, autore di un buon start e Sambataro. Tamburini passa al semaforo Wendlinger. Giovanardi si stacca. Naspetti passa De Simone. Sardelli perde terreno a causa di problemi agli assi a camme che lo porteranno



PHOTO4



COLOMBO

al ritiro e a saltare la Gara 2. Tamburini, malgrado il retrotreno malconcio si avvicina a Capello. Roda si accoda a Pigoli. Soli, con il motore in calo, perde il terzo posto ad opera di Sambataro. Pigoli si insabbia ai Cimini e il primo posto tra i privati va a Roda, ma è una leadership di breve durata perché al pilota della Opel viene inflitto uno stop and go per aver spinto fuori la Bmw. Il primo posto va a finire dritto dritto nelle mani di Sambataro davanti a Soli. All'inizio del 17. giro, arriva il sudatissimo sorpasso di Tambu-

Decisione a... occhio

CAMPAGNANO - Un distacco di 0'000 tra il primo e il secondo classificato sotto la bandiera a scacchi di una gara Superturismo non si era mai visto. L'epilogo della battaglia tra De Simone e Giovanardi è stato degno delle gare americane di Stock-car. Malgrado l'arrivo con una volata al millimetro, il collegio dei commissari non ha avuto alcuna esitazione a determinare la classifica, quando si erano invece arresi fotocellule e i transponder di Bmw e Alfa. Il direttore della prova, Romano Fazio, spiega: «*Ho visto benissimo che De Simone era una ventina di centimetri davanti a Giovanardi e quindi non c'è stato neanche bisogno di ricorrere al parere del giudice d'arrivo*». Quest'ultimo, previsto dall'articolo 55 del Regolamento Nazionale Sportivo, ha il ruolo di dirimere dubbi di questo genere e le sue decisioni sono inoppugnabili. Qualche perplessità gli spettatori la devono avere avuta, a ciò si devono forse alcuni fischi che hanno salutato De Simone alla premiazione, ma in ogni caso la cosa è già stata archiviata. Ad ogni buon conto, i due scatenati protagonisti della volata avevano entrambi qualche peccatuccio da farsi perdonare: De Simone è stato multato di un milione per le ripetute «bussate» alla 155, mentre la sportellata con cui Giovanardi si è esibito sul rettilineo è stata forse perdonata soprattutto a posteriori, dopo la scrittura dell'ordine d'arrivo. ■

PHOTO4



mondocorse

GRANDI NOVITA' IN **VIDEOCASSETTA**

mondocorse

Supercars

Sensazionali performance.
Sensazionale spettacolo.



mondocorse

TOIVONEN

la leggenda continua

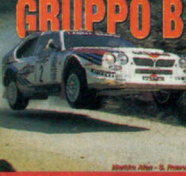


mondocorse

RALLY SUPERCARS

LE FANTASTICHE

GRUPPO B



mondocorse

RACING GREEN

L. 29.900* per video

* escluse le spese di spedizione

ACQUISTANDO ALMENO 3 VIDEOCASSETTE NON SI PAGANO LE SPESE DI SPEDIZIONE!!!

• **SUPERCARS (CHV8369 - 60')**

L'inedito profilo di supercar da 350 Km/h: Porsche 911 GT1, Lotus V8, Ferrari F50, Ford Supervan, Alfa Romeo ITC, TVR Cerbera e altre ancora. Un video emozionante con riprese on-board di grande effetto.

• **HENRY TOIVONEN (CHV8365 - 60')**

Rivive la leggenda di uno dei più grandi piloti della storia dei rally. Rare e spettacolari immagini di gara dagli esordi al tragico epilogo.

• **RALLY WORLD (CHV8366 - 90')**

Dietro le quinte del mondo dei rally: come nasce una Gruppo A, le componenti essenziali, il profilo di Sainz e McRae, riprese on-board, test e prove dei modelli.

• **RALLY SUPERCARS: LE FANTASTICHE GRUPPO B (CHV8304 - 60')**

La storia dei bolidi da 500 cv. che dominarono a metà degli anni '80. Il profilo della Audi Quattro Sport, Peugeot 205 T16, Lancia 037 e Delta S4.

• **I GRANDI RALLY DEGLI ANNI '70 (CHV8131 - 90')**

• **I GRANDI RALLY DEGLI ANNI '80 (CHV8132 - 90')**

Due splendide videocassette rievocano gli anni d'oro della storia dei rally. Immagini uniche e spettacolari della Stratos, della 131 Abarth, fino alla Delta Integrale.

• **JIM CLARK (CHV8315 - 60')**

La vita e la carriera del fuoriclasse scozzese.

• **FERRARI WORLD (CHV8300 - 65')**

Il più grande raduno per festeggiare i 50 anni della Ferrari. In passerella oltre 1.000 bolidi rossi.

• **ROSSO FERRARI (CHV8301 - 90')**

La storia delle auto da corsa italiane da Nuvolari a Villeneuve.

• **RACING GREEN (CHV8367 - 90')**

La storia della auto da corsa inglesi e dei loro successi negli anni '50 e '60.

ATTENZIONE! Puoi trovare le videocassette Mondocorse anche da:

- Libreria dell'automobile - C.so Venezia, 43 (Milano) • Diffusione Musica - P.zza Miani, 2 (Milano) • Video Matik - Via Fiamma, 36 (Milano) • Video Music - Via Trivulziana, 10 (San Donato Mil. - MI) • Video Center - P.zza Concordia, 4 (Seregno - MI) • Foto Video Express - Via Giulio Romano, 10 (Mantova) • New Day - Via Tacchini, 6 (Cazzano S. Andrea - BG) • Ciak Video Service - Via Aureggi, 5 (Dongo - CO) • C.C.D. - Via del Sansovino, 2/C (Firenze) • Abraxas - Via F.lli Cervi, 73 (Pontassieve - FI) • Video Sound - Via Marchigiani, 23 (Fucecchio - FI) • Video Time - P.zza Ovile, 19 (Siena) • Hit Parade Music Center - Piazzetta sopra i ponti (Arezzo) • Foto Ottica Video - Via Santini, 12 (Follonica - GR) • Obiettivo Musica - Via Monti di Creta, 20 (Roma) • Electric Sound - Via Menghini, 59 (Roma) • Rinascimento 87 - P.zza Navona, 103 (Roma) • Libreria dell'automobile - Via Marsala/Galleria Caracciolo, 14 (Roma) • Videomania - Via Crisanzio, 92 (Bari) • Gigante Dischi - Via Mazzini, 232 (Taranto) • Casmino - C.so Umberto e Margherita, 2 (Termini Imerese - PA) • Videomusic - P.zza Duca Abruzzi, 24/26 (Capo d'Orlando - ME) • Sambataro - Via Monserrato, 54 (Catania)

Ma se vuoi ordinare puoi farlo nei seguenti modi: per telefono (02/66.10.49.35), fax (02/66.10.38.99) o inviando il modulo d'ordine (anche fotocopia) a: CINEHOLLYWOOD - Via Reguzzoni, 15 - 20125 Milano

La gara 1 ha visto il successo di Giovanardi davanti a Naspetti, a lato. Sambataro, come al solito è stato festeggiato dal pubblico romano come il reuccio di Vallelunga, per ricambiare tanto tifo, l'esuberante pilota si è esibito sulla linea del traguardo scavalcando la rete per salutare i fans, al centro. Tra i privati, la battaglia non è mancata: Pigoli nella gara 1 ha rifilato una vistosa tamponata a Montani, in basso, quest'ultimo riuscirà poi a vincere la gara 2



rini per il quinto posto, poi inizia a rimontare su Colciago, ma ormai la bandiera a scacchi incombe e va a salutare per primo Giovanardi, che solo all'ultimo giro rallenta un po' il ritmo e chiude davanti a Naspetti e De Simone.

SECONDA CORSA

Naspetti affianca Giovanardi che però resiste e arriva in testa ai Cimini, davanti alle Bmw, a Colciago, Capello, Tamburini, Wendlinger. Tra i privati guida Sambataro su Gabellini, Pigoli, Montani e Soli. Al terzo gi-

ro all'interno del tornante si nota una toccatina di Naspetti su Giovanardi. Pigoli, in piena rimonta, passa Gabellini imitato poi da Montani, che approfitta della lotta tra Sambataro e Pigoli per accodarsi al duo. De Simone al 9. giro passa davanti a Naspetti al tornante. Pigoli affianca Sambataro alla Esse e il pilota della Vectra sportella il rivale sulla Bmw, entrambi si fermano con le vetture ko lasciando al comando tra i privati Montani. Colciago inizia ad avere problemi ad un pneumatico che gli fa perdere terreno. A metà gara, le due Bmw si separano, quando Naspetti viene danneggiato dal doppiaggio di Bernasconi. De Simone invece è lantiatissimo all'assalto di Giovanardi. Ci prova al 14. giro al tornantino, poi c'è una toccatina al semaforo due giri dopo. Poco dopo, al duo di testa si rifà sotto Naspetti, che si inserisce nella lotta allo spasimo. Dopo aver puntato Giovanardi un po' dappertutto senza successo all'ultimo giro l'epilogo, con l'Alfa che allarga alla Esse e la Bmw che si fa sotto alla Roma e per affiancare il rivale non si fa scorgere dal dover andare fuori pista. Tra i privati Montani si prende una bella rivincita e va a conquistare la prima gara del '97.



offerta valida solo per l'Italia

DESIDERO ACQUISTARE LE SEGUENTI VIDEOCASSETTE:

Nome e Cognome _____

Via _____ CAP _____

Località _____ Prov. _____

AUTOSPRINT

Pago anticipatamente l'importo di L. _____ + L. 6.000 per spese di spedizione
- allego assegno bancario intestato a Cinehollywood
- allego copia versamento su c/c postale n. 11397205 intestato a Cinehollywood

Pagherò al postino l'importo di L. _____ + L. 9.000 per spese di spedizione

Speditemi gratis e senza impegno il catalogo Mondocorse

CIVT FINALE INCANDESCENTE SIA IN PISTA CHE IN PARCO CHIUSO

A Naddeo la 2. Divisione

Il romano strappa il titolo a Moroni grazie alla squalifica di Canni Ferrari in N7: oltre a vincere la gara a tavolino, ottiene anche il giro più veloce e il... tricolore

CAMPAGNANO – È stato di breve durata l'assalto alla leadership Peugeot per il titolo di Seconda Divisione. De Lorenzi ha avuto problemi al cambio in qualifica e in gara si è fermato al terzo posto, mentre Nugnes (N5), dopo molte vicissitudini con differenziali e sterzo in prova, in gara è stato tradito dal motore. Così la gara decisiva è stata quella che radunava N7 ed N8. Moroni (N8) con grande determinazione ha colto il secondo posto, ma la sofferta vittoria di Naddeo in N7, dopo la squalifica, di Canni Ferrari (che ha peraltro interposto appello) ha lanciato verso il titolo il romano, che ha preso per la prima volta la leadership di Divisione, proprio nella domenica finale. In Prima Divisione, assente il già campione Moccia, alle sue spalle hanno concluso Marazzi, che al record di vittorie parziali del Civt, sei, aggiunge il successo di classe. De Lorenzi si laurea campione Under 25, campionessa femminile grazie a un miglior piazzamento (4. posto) è Stefania Grassetto.

CLASSE N1/N3. Buon via di Lucchetti Cigarini, ma al Semaforo gli sono già davanti Del Castello e Moncini, poco dopo Lucchetti Cigarini è passato anche da Corsini. In N3 guida dal primo metro Alessi davanti a Marazzi, Fortunato, più dietro, raggruppati, troviamo Facchetti, Rikli, Meloni e Pacchioni. Al terzo

giro, Del Castello si intraversa all'uscita del Tornantino, è toccato da Moncini che lo passa e l'abruzzese riprende col paraurti danneggiato dietro a Corsini. Al 12. giro, Corsini è di nuovo scavalcato da Del Castello. In N3, Meloni passa prima Rikli poi Facchetti e al 10. giro entra in zona podio a scapito di Fortunato. La classifica di classe resta immutata fino alla fine. Invece Cambia invece nella N1 perché Moncini a partire dal 5. giro si ritrova con la vettura inguidabile e viene riassorbito da Del Castello che passa di forza all'ultimo giro al tornante andando a vincere anche la Classe.

CLASSE N2/N4. La corsa delle Bmw è la più bella della stagione in questa Classe, con Tibaldo che va in testa davanti a Ligresti e i due iniziano una serie di sorpassi e attacchi reciproci che si risolvono solo all'ultimissimo passaggio, con Ligresti si infila al Tornantino sfruttando la superiorità del suo mezzo nel misto. A Tibaldo il piazzamento è sufficiente ad assicurargli il titolo, anche se resta l'appello per la squalifica di Misano a Ligresti. Terzo è Roncaglia. Nella Classe N4 si assiste a un'altra vittoria della vettura che ha vinto il titolo con Moccia, ma a guidarla è Amato Ferrari, che tiene il comando da bandiera a bandiera per farsi perdonare dal suo team il gran crash del venerdì. Alle spalle dei piacenti-



fotografeCLOMBO

LE CLASSIFICHE

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Campagnano (Roma), 12 ottobre 1997
10. gara della serie

Campionato italiano velocità Turismo

Classe N1: 1. Del Castello (Bmw M3 3.2) 18 giri in 26'36"621 alla media di 134,954 kmh; 2. Moncini (Bmw M3 3.2) a 1'880; 3. Corsini a 9'917; 4. Lucchetti Cigarini a 28'591; 5. Bonello a 1 giro (gli altri su Ford Escort Cosworth).

Giro più veloce: Del Castello in 1'22"992 alla media di 138,808 kmh.

Classe N2: 1. Ligresti 18 giri in 25'34"690 alla media di 135,124 kmh; 2. Tibaldo a 0'870; 3. Roncaglia a 25'465; 4. Bertel a 1 giro (tutti su Bmw M3).

Giro più veloce: Ligresti in 1'24"004 alla media di 137,136 kmh.

Classe N3: 1. Diego Alessi (Bmw 325 Coupé) 18 giri in 26'35"278 alla media di 129,983 kmh; 2. Marazzi a 6'323; 3. Meloni a 11"796; 4. Fortunato (Bmw 325 Coupé) a 15"193; 5. Facchetti (Bmw 325 Coupé) a 25'329; 6. Negri a 26"949; 7. Giorgis a 27"640; 8. Pacchioni (Bmw 325 Coupé) a 29"621; 9. Mecca a 1 giro; 10. Pesaresi a 1 giro; 11. Schweizer (Honda Civic Vti) a 1 giro; 12. Stronati (Honda Civic Vti) a 1 giro; 13. Di Mario (Honda Civic Vti) a 1 giro; 14. Baume (Honda Civic Vti) a 1 giro; 15. Brechbuehl (Honda Civic Vti) a 1 giro; 16. Rikli a 2 giri (gli altri su Bmw M3).

Giro più veloce: Marazzi in 1'27"464 alla media di 131,711 kmh.

Classe N4: 1. Ferrari 18 giri in 26'41"758 alla media di 129,457 kmh; 2. Giuliano Alessi (Opel Astra 16V) a 1'219; 3. Sgarzi (Rover 200 Vi) a 2'463; 4. Liberatore (Alfa Romeo 75 3.0) a 15"729; 5. Matteuzzi (Rover 200 Vi) a 19"600; 6. Tricarico (Opel Kadett Gsi) a 20"801; 7. Lombardi (Renault Clio Williams) a 21"469; 8. Bernardoni (Rover 200 Vi) a 21"765; 9. Ferlito (Alfa Romeo 75 3.0) a 1 giro; 10. Bottazzi (Vw Golf 16V) a 1 giro; 11. Vaccari (Rover 200 Vi) a 1 giro; 12. «Navajo» (Rover 200 Vi) a 1 giro; 13. Zanpauloni a 1 giro; 14. Cavagna a 1 giro; 15. Squadroni (Renault Clio Williams) a 1 giro; 16. Squadroni (Renault Clio Williams) a 1 giro (gli altri su Alfa Romeo 145).

Giro più veloce: Sgarzi in 1'27"588 alla

media di 131,524 kmh.

Classe N5: 1. Sambataro (Fiat Tipo 16V) 18 giri in 27'23"731 alla media di 125,693 kmh; 2. Insigne (Peugeot 306 S16) a 7'491; 3. Baccarelli a 8'903; 4. Pallazzetti a 17'677; 6. Nocchi (Peugeot 306 S16) a 23'709; 6. Oldani (Opel Vectra) a 46'355; 7. Montalto (Alfa Romeo 155 Ts) a 1'07"320; 8. Chionna a 1'11"118; 9. Pezzi (Alfa Romeo 155 Ts) a 1'15"906; 10. Piscopo (Alfa Romeo 155) a 2 giri; 11. Cani (Fiat Tipo 16V) a 2 giri; 12. Bizzaglia a 4 giri; 13. Galimberti (Seat Cordoba Sx) a 9 giri (gli altri su Alfa Romeo 33 16V).

Sambataro è stato penalizzato di 6".

Giro più veloce: Sambataro in 1'29"915 alla media di 128,121 kmh.

Classe N6: 1. Medici (Alfa Romeo 146 Ts) 18 giri in 27'29"589 alla media di 126,702 kmh; 2. Celentano (Renault Clio 16V) a 19"228; 3. Beauregard (Alfa Romeo 33 P) a 30"430; 4. De Lorenzi (Seat Ibiza Gti 16V) a 38"536; 5. Balboni (Peugeot 205 Gti) a 1'10"826; 6. Moretti (Alfa Romeo 33 P) a 5 giri; 7. Notarnicola (Seat Ibiza Gti 16V) a 6 giri.

Giro più veloce: Medici in 1'29"640 alla media di 128,514 kmh.

Classe N7: 1. Naddeo 18 giri in 27'49"910; 2. Baiguera a 2"725; 3. Merli a 6"242; 4. Carradori a 6"406; 5. Londi (Peugeot 106 Xsi) a 12"387; 7. Mamone a 24"333; 8. Magri a 24"939; 9. Marchina a 27"994; 10. Ricci (Peugeot 106 Xsi) a 30"978; 11. De Mitri (Peugeot 106 Xsi) a 52"112; 12. Pizzorni (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 13. Cappellini (Peugeot 106 Xsi) a 3 giri; 14. Angelucci (Fiat Uno Turbo) a 3 giri (gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Giro più veloce: Naddeo in 1'31"300 alla media di 126,315 kmh.

Classe N8: 1. Tarabelli 18 giri in 27'47"708 alla media di 124,338 kmh; 2. Moroni a 13"900; 3. Cifri a 14"346; 4. Passuti a 14"913; 5. Santus (Vw Polo 16V) a 22"971; 6. Grassetto (Opel Corsa 16V) a 23"702; 7. Zucchi a 25"416; 8. Montanari a 1'06"039; 9. D'Ormea a 1 giro; 10. Camporeale a 1 giro; 11. Caldarelli a 4 giri; 12. Nepa a 5 giri; 13. Bernasconi (Vw Polo 16V) a 5 giri; 14. Spatafora a 5 giri; 15. Casillo a 8 giri (gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Giro più veloce: Tarabelli in 1'31"643 alla media di 125,705 kmh.

no, si sfidano Sgarzi e Alessi, che concludono nell'ordine. Dietro troviamo Liberatore, mentre Matteuzzi si aggiudica il quinto posto, dopo una dura lotta con Lombardi risolta da una "carezza" al Tortantino.

CLASSE N5/N6. Va al comando Medici (N6), davanti alla teoria di N5 guidate da Sambataro, Insigne, Nocci, Palazzetti, Baccarelli, Urti, Galimberti. In N6, staccatissimo da Medici, secondo è Celentano davanti a "Beauregard", Moretti, poi De Lorenzi, Ravaioli e Papini. Si scatena il duello per il terzo posto tra Nocci e Palazzetti. Insigne non si fa staccare da Sambataro. Urti perde posizioni. Al quinto giro Sambataro si accoda a Medici. Al settimo passaggio prima Baccarelli, poi Celentano passano Palazzetti. Montalto spinge fuori Ravaioli, che finisce in testacoda in una posizione cieca: contro la sua 205 vanno a finire prima Piscopo poi Papini e Fleury. Dopo lo stop and go a Nocci per sorpasso con bandiere gialle, Baccarelli diventa terzo di classe. A metà gara la lotta per il primato assoluto si arroventa: Sambataro passa al Semaforo, Medici lo ripassa al tornante, ma il romano ci riprova ai Cimini e ci riesce con una musata che spedisce Medici nella sabbia. Il pilota dell'Alfa 146 perde 9", però riesce a conservare il comando in N6. A cinque giri dal termine si ferma Moretti e De Lorenzi passa quarto di N6. All'ultimo giro, Medici supera Insigne e prende il se-

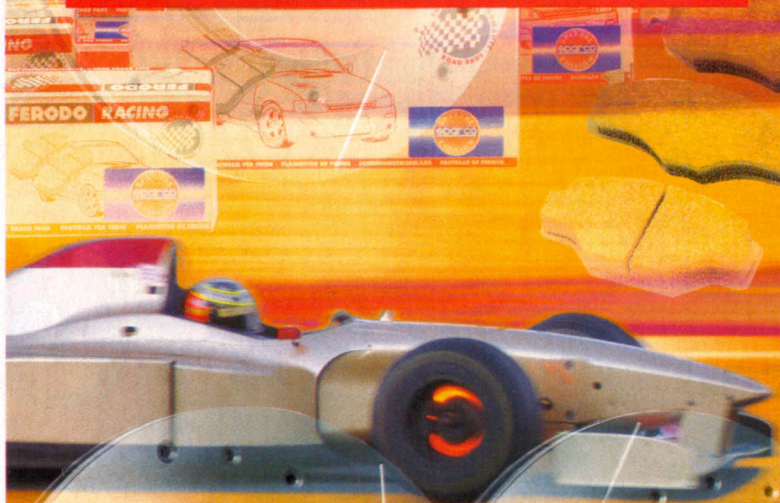
condo posto assoluto. A fine corsa Sambataro è penalizzato di 6", il che gli toglie la vittoria assoluta, confermandogli il successo di classe.

CLASSE N7/N8. Canni Ferrari va subito in testa davanti al primo delle N8 Tarabelli. Seguono Naddeo, Cappellini, Baiguera Merli. Secondo di N8 alle spalle di Merli è Moroni, terzo Cifri, più staccati, preceduti da alcuni piloti di N7, ci sono Santus e Stefania Grassetto. Cifri al secondo passaggio supera Moroni. Un'altra tornata e Naddeo (N7) passa Tarabelli (N8), senza cambiare le rispettive posizioni nelle diverse classi. Passuti si inserisce davanti a Santus e alla Grassetto in N8. Moroni torna davanti a Cifri. Cappellini passa Tarabelli e si avvicina a Naddeo. Pochi km e Cappellini passa il compagno di team Naddeo e sembra andare a caccia di Canni Ferrari. Naddeo pare in difficoltà. Un pezzo di plastica si è intanto attorcigliato allo sterzo della vettura del romano mettendolo alle corde, ma appena la plastica va via la 106 ritorna in efficienza e Naddeo si stacca e risupera Cappellini che poco prima della fine si ritirerà. La classifica della N7 vede quindi Canni Ferrari vincere davanti a Naddeo e Baiguera. In sede di verifica, il reclamo di Naddeo alla Golf vincente la spunta su due particolari, lo scarico e lo spoiler anteriore. E il romano incamera vittoria e titolo. In N8 Tarabelli porta a casa un'altra vittoria davanti a Moroni e Cifri. ■



In alto a sinistra, Naddeo campione di 2. Divisione con la Peugeot 106 Rallye. Sopra, il duello rusticano fra Sambataro e Medici: il romano è stato penalizzato di soli 6" nonostante le ripetute portellate. Poi non sono mancate le polemiche

DIRETTAMENTE DALLE CORSE PER LA TUA AUTO



PASTIGLIE FERODO RACING DS 2000

LE VERE PASTIGLIE
DA COMPETIZIONE



Il massimo delle prestazioni in abbinamento ai dischi freno Sparco. Le DS 2000 le riconosci dal sigillo "SPECIAL SPARCO EDITION" sulla scatola.

ALCUNI ESEMPI PREZZO/QUALITÀ

FIAT Cinquecento	97.000
FIAT BRAVO/ BRAVA 1.8 16V	162.000
FORD FIESTA	128.000
OPEL CORSA, TIGRA	185.000
PEUGEOT 106	127.000
RENAULT CLIO	129.000

(IVA esclusa)



DISCHI FRENO SPARCO AD ALTE PRESTAZIONI

OLIO FRENI Ferodo Racing DOT5 ad altissime prestazioni. Il cambio è consigliato ad ogni cambio delle pastiglie Ferodo Racing DS 2000.



TUBI FRENO DI TIPO AERONAUTICO

Di elevata qualità, intercambiabili con quelli di serie in gomma, per un impianto freni davvero completo ed una frenata sempre pronta e ben modulata.



ALCUNI ESEMPI PREZZO/QUALITÀ

FIAT Cinquecento	119.000
OPEL CORSA/TIGRA	115.000
PEUGEOT 205 Rally e GTI 1.6	112.000
R5 GT Turbo, CLIO e R19 16V	108.000

(IVA esclusa)

PER UNA FRENATA DAVVERO ENTUSIASMANTE

Dall'esperienza Sparco nelle corse la più ampia gamma di accessori tecnici per la tua auto. Sviluppati in collaborazione con i Team ed i tecnici più esigenti, dove la scelta del meglio in tutto l'equipaggiamento è regola di successo. Una vastissima scelta di prodotti per trasformare l'auto di tutti i giorni in una autentica supercar, per chi vuole scoprire il piacere della vera guida sportiva. Come iniziare la trasformazione? Con le pastiglie, i dischi, i tubi e l'olio freni. E molti altri accessori ancora.

sparco®

Dal leader mondiale nelle corse gli accessori che creano la passione per l'automobile

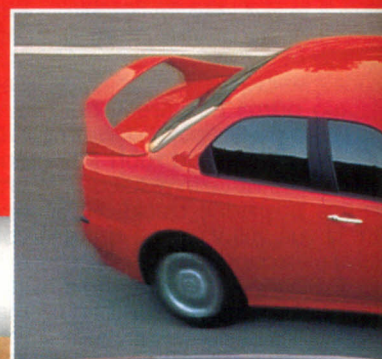
Per informazioni su tutti i prodotti e sugli oltre 200 punti vendita Sparco in Italia telefona al Servizio Clienti Sparco: **011-42.119.36**

LA PROVA Alfa 156

Il Biscione morde anc

La 156 è proprio una vera Alfa! Tempo addietro le vetture della Casa del Biscione erano note, in assoluto, per il temperamento sportivo, dotte che rendeva perdonabili le finiture spartane e le lacune sul fronte degli accessori. Ma i tempi cambiano, così la nuova berlina milanese, (come

le più esclusive Spider e Gtv che l'hanno preceduta) ripropone le prestazioni brillanti che hanno fatto la storia dell'Alfa Romeo, senza però trascurare eleganza, confort e affidabilità. Del resto, le nuove generazioni di automobilisti non si accontentano più di tradizioni o miti: i giovani vogliono cose (e





La nuova e seducente berlina dimostra il temperamento sportivo che ha fatto la storia della Casa del Portello. Ma non solo. Vanta infatti eccellenti standard di sicurezza e sulla strada si rivela decisamente confortevole, con finiture di altissimo livello

▲ CARLO MASSAGRANDE

auto) concrete e facili da usare. La 156 è comunque un'Alfa capace di soddisfare tutti anche i vecchi alfisti.

STILE. È bella. La si può guardare da ogni parte e non si incontrano pecche. Lo scudetto, che si prolunga nella forma a V del cofano, si può considerare il punto di identificazione, ma tutti i dettagli costituiscono motivo di attrazione. La carrozzeria risulta compatta, il lunotto avvolgente e la coda rastremata sui fianchi rendono la linea personale, anche quando si osserva l'auto di profilo. La 156 viene proposta con carrozzeria berlina tre volumi e ➔



Alfa Romeo



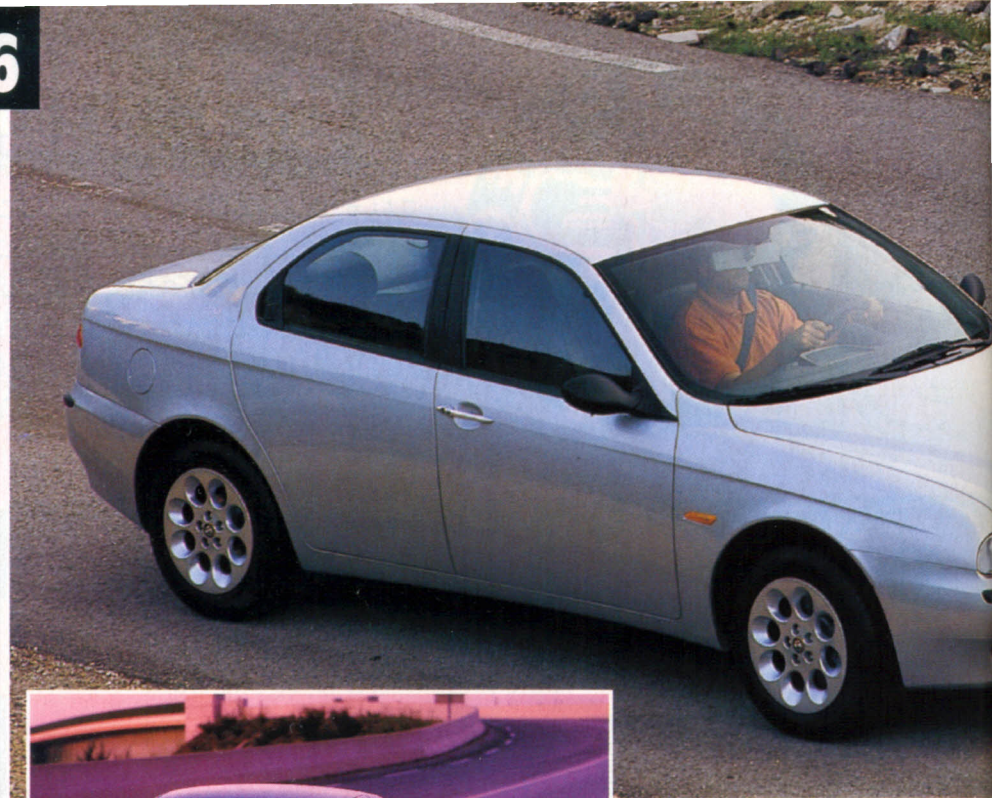
Lo stile della 156, con le maniglie delle porte posteriori nascoste nella fiancata, richiama l'idea del coupé. Non a caso, un'eventuale versione due porte non è prevista. La berlina del Biscione, che avrà un ampio impiego agonistico, viene offerta dalla Casa anche in versione pronto-corsa per il Gruppo N, con tanto di alettone posteriore

➔ non sarà seguita da una eventuale versione coupé, per il semplice motivo che già questa quattro porte presenta una linea da... coupé. Impresione confermata dalle dimensioni sostanzialmente compatte: infatti misura 4,43 metri in lunghezza, 1,74 in larghezza, 1,41 in altezza, con passo di 2,595.

MOTORI. Sono disponibili quattro motorizzazioni a benzina e due turbodiesel. Le prestazioni, comunque, rimangono il fulcro, il vero polo di attrazione della 156. I quattro propulsori a benzina, tutti quattro valvole a doppia accensione. Si parte con un 1.6 litri (120 cv, 14,7 kgm di coppia a 4500 giri, 200 kmh e accelerazione da 0 a 100 kmh in 10"5), per proseguire con un 1.8 (144 cv, 17,2 kgm di coppia a 3500 giri, 210 kmh e accelerazione da 0 a 100 kmh in 9"3). Vi sono poi un 2.0 (155 cv, 19,1 kgm di coppia a 3500 giri, 216 kmh e accelerazione da 0 a 100 kmh in 8"6) e un 2.5 V6 (190 cv, 22,6 kgm di coppia a 5000 giri, 230 kmh e accelerazione da 0 a 100 kmh in 7"3). Tutte le unità dispongono del variatore di fase elettroidraulico, l'1.8 e il 2.0 propongono anche il sistema di aspirazione a geometria variabile realizzato in materiale plastico di nylon e di fibre di vetro. Da rilevare l'impiego di un cambio a sei marce sulla 2.5 V6.

INTERNI. Tutto risulta studiato in funzione del guidatore, anche troppo. La plancia dalla forma avvolgente, vanta una strumentazione con protezioni antiriflesso orientate verso chi guida al punto che il passeggero non vede nemmeno l'orologio. Gli strumenti, con le loro forme tonde, risultano di chiara impronta sportiva. I sedili comodi, degni di una Gt, mostrano un contenimento non esagerato. Lo spazio nei posti posteriori si rivela comodo per due persone, un po' meno a pieno carico. I grandi poggiatesta anteriori tolgono visibilità, a chi sta dietro, determinando così una condizione di semisolamento.

PREZZI. La commercializzazione partirà il 25 ottobre, con tutte le versioni disponibili tranne la turbodiesel 1.9 che arriverà poco dopo. I prezzi, non ancora definiti, probabilmente partiranno da 35 milioni di lire per arrivare a 51.



Nella vista di tre quarti anteriore, la 156 si conferma una berlina filante, con la parte posteriore che vanta un andamento rastremato. Raffinati gli interni.

A richiesta (ma sulla versione 2.5 V6 è di serie) viene fornita una speciale selleria in pelle della Momo (sotto a sinistra). Fa parte in ogni caso del pacchetto Sport 3. La plancia prevede più varianti: si va da quella con consolle rivestita in fibra di carbonio, sotto, che fa parte del pacchetto Sport 1, a quella in legno, a destra, presente sulla 2.0 e sulla 2.5, per finire con quella ad effetto titanio, che caratterizza la 1.6 e la 1.8, nell'altra pagina



ASPIRAZIONE A GEOMETRIA V

Motore: anteriore trasversale, 4 cilindri in linea; *cilindrata* 1970 cc; *alesaggio x corsa* 83 x 91 mm; *rapporto di compressione* 10:1; *alimentazione* a iniezione elettronica sequenziale fasata Mpi Bosch Motronic M1 5.5, collettore di aspirazione a geometria variabile; *distribuzione* con due assi a camme in testa, punterie idrauliche, quattro valvole per cilindro e variatore di fase elettroidraulico; *accensione* integrata con il sistema di iniezione; *potenza massima* 155 cv a 6400 giri; *coppia mas-*

sima 19,1 kgm a 3500 giri; *rapporto peso/potenza* 8,06 kg/cv; *potenza specifica* 78,68 cv/litro.

Trasmissione: trazione anteriore; *cambio* manuale a 5 rapporti; *frizione* monodisco a secco a comando idraulico.

Autoteleia: *scocca* autoportante; *sospensioni* a ruote indipendenti, anteriori a quadrilatero con doppio braccio oscillante, posteriori tipo McPherson con leve trasversali a lunghezza differenziata collegate a una traversa in alluminio; *impianto frenante* a

quattro dischi anteriori ventilati con servofreno, Abs e correttore di frenata Ebd integrato; *sterzo* a pignone e cremagliera con idroguida; *ruote* 6,5 j x 15 pollici; *pneumatici* 205/60 Vr 15.

Dimensioni e peso: *lunghezza* 4430 mm; *larghezza* 1745 mm; *altezza* 1415 mm; *passo* 2595 mm; *carreggiate* anteriore 1511 mm, posteriore 1498 mm; *capacità vano bagagli* 378 litri; *serbatoio carburante* 63 litri; *peso in ordine di*

Che purosangue!



La precisione di inserimento in tutte le situazioni e la grande maneggevolezza collocano sicuramente la 156 a un livello superiore. La geometria delle sospensioni, lo sterzo particolarmente diretto e la potenza della motorizzazione consentono una gestione della vettura ottimale in ogni condizione. La sofisticata sospensione anteriore, di concezione sportiva: pre-

senta uno schema a quadrilatero che assicura grandissima tenuta laterale, ottima motricità, notevole precisione in entrata e grande direzionalità in uscita, peraltro agevolata dal retrotreno che adotta uno schema tipo McPherson a ruote indipendenti. Il rollo risulta scarso, quasi nullo il beccheggio. L'assetto propone un riuscito mix di rigidità ed efficace assorbimento delle asperità.

Il grado di rigidità torsionale si colloca ai più alti livelli. Si pensi che, per migliorare ulteriormente la solidità strutturale, il sedile posteriore non adotta il tanto diffuso schienale abbattibile; tutto ciò perché si è privilegiato lo spirito di berlina sportiva a scapito della capacità di trasporto. Lo sterzo, dotato di idroguida, molto diretto e preciso dà un senso di agilità in ogni condizione: la

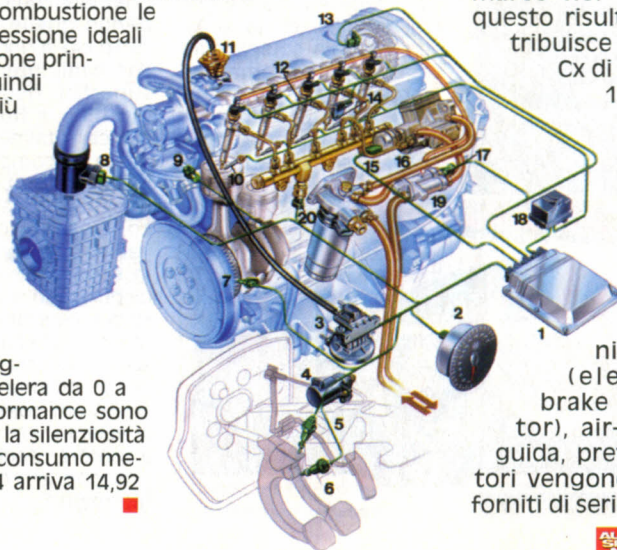
vettura non si scompone e risponde ai comandi anche nelle improvvise variazioni di traiettoria, con un riallineamento che si potrebbe definire «automatico». Queste grandi doti di guidabilità, se risultano importanti nell'uso sportivo, si rivelano fondamentali per garantire un elevato standard di sicurezza agli automobilisti meno esperti nelle situazioni d'emergenza. L'Alfa 156 si dimostra sempre «sincera»: comunica in anticipo l'approssimarsi del limite e si lascia riprendere con una certa docilità. Si riesce a scaricare a terra tutta la potenza in accelerazione come in curva. La frenata, supportata dall'Abs, si rivela adeguata all'anima corsaiola della vettura. Il cambio, dotato di una leva lunga e inclinata all'indietro come su alcune auto da corsa, dispone di rapporti ravvicinati, gli innesti risultano precisi con la leva che risulta un po' dura da manovrare. La silenziosità si rivela notevole, sia in autostrada ad elevata andatura che tirando le marce nel misto. A questo risultato contribuisce l'ottimo



Diesel col... silenziatore

Le motorizzazioni a gasolio della 156, una quattro cilindri di 1.9 litri e l'altra cinque cilindri di 2.4 litri, sono caratterizzati da un raffinato sistema di iniezione diretta ad alta pressione tipo common-rail chiamato Unijet (nel disegno quello del 2.4). Come si sa, il «tallone d'Achille» degli apparati tradizionali a iniezione diretta è la rumorosità. Il sistema common-rail, che migliora le prestazioni, riduce i consumi e le emissioni, in particolare rende silenzioso il suo funzionamento. La pressione di iniezione è indipendente dalla velocità di rotazione del motore e dalla pressione sull'acceleratore e, anche se elevata, l'erogazione del gasolio è pilotata da un controllo elettronico. Nel sistema Unijet incontriamo poi una preiniezione, detta iniezione pilota, che crea nella camera di combustione le condizioni di temperatura e di pressione ideali per la realizzazione della combustione principale che diventa meno ruvida quindi meno rumorosa. Inoltre risultano più facili le partenze a freddo.

PRESTAZIONI. Il 4 cilindri 1.9 con i suoi 105 cv (e una coppia di 26 kgm) permette di raggiungere una velocità massima di 188 kmh e di passare da 0 a 100 kmh in 10"5. Il 5 cilindri 2.4 capace di una potenza di 136 cv e una coppia 31 kgm raggiunge 203 kmh e accelera da 0 a 100 kmh in 9"5. Le performance sono abbinate a una notevole silenziosità di marcia. L'1.9 vanta un consumo medio di 17,24 km/litro. La 2.4 arriva 14,92 km/litro.

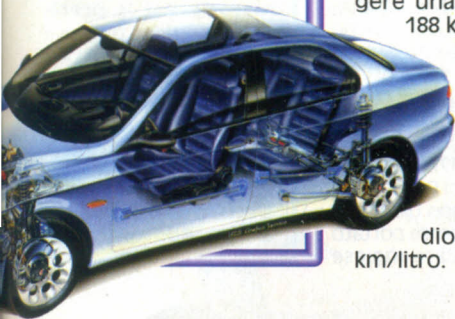


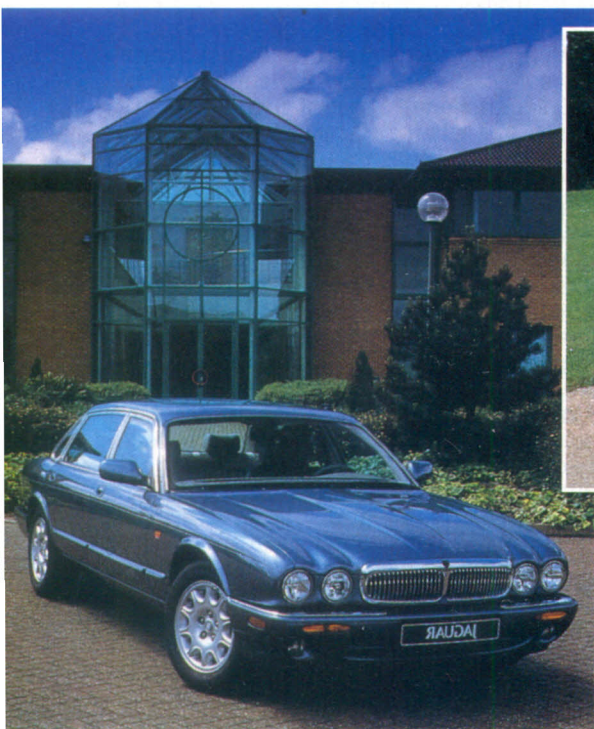
Cx di 0,31. Sulla 156 non è stata trascurata la sicurezza: l'Abs con ripartitore elettronico Ebd (electronic brake distributor), air-bag lato guida, pretensionatori vengono, infatti, forniti di serie.



VARIABILE

marcia 1250 kg.
Prestazioni e consumo: velocità massima 216 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 8"6; consumo extraurbano 11,76 km/litro.





LE BERLINE XJ CAMBIANO MOTORI E FORME

JAGUAR

tuttecurve

Fiesta base più ricca a prezzo invariato

Cambia il modello d'ingresso della gamma della Fiesta, ma non il prezzo. Da qualche giorno è infatti uscita dal listino la Studio, spinta dal motore 1.3 litri con due valvole per cilindro da 60 cv. Ora il ruolo di modello base della gamma sarà occupato dalla Tecno, offerta sempre a 18.670.000 lire, spinta dal più moderno propulsore 1,25 litri Zetec 16V, capace di 75 cv.

Le berline Jaguar XJ, nate nel 1994, lasciano il posto alle versioni rinnovate nell'estetica, nelle motorizzazioni e in vari contenuti tecnici. Sulle berline Xj di imminente commercializzazione arrivano i propulsori V8 32 valvole che, l'anno scorso, hanno debuttato sulle sportive Xk8. Tre le cilindrate proposte: 3.2 litri da 233 cv, 4.0 litri aspirato da 280 cv e 4.0 litri sovralimentato capace di 358 cv. Nella trasmissione, scompare il cambio manuale, per via delle richieste ormai rarissime. Le nuove Xj vengono ora equipaggiate con un automatico Mercedes a cinque rapporti, al posto del precedente Gm a quattro rapporti. Va sottolineato che

la trasmissione tedesca permette anche la selezione manuale delle marce. I miglioramenti hanno riguardato anche la rigidità torsionale della scocca, aumentata del 4%. La calandra è stata rifatta. Lo stile delle nuove Xj risponde alla regola che ogni particolare tende a prendere linee curve perdendo quelle rettilinee. Tutto ciò si ripropone anche negli interni, così le superfici risultano più morbide e fluide. Nella plancia totalmente ridisegnata, è scomparso l'orologio digitale per ritornare al tradizionale analogico. I gruppi ottici, che hanno guadagnato il 10% in termini di luminosità, dispongono di un apparato di accensione e spegnimento automatico in base all'illuminazione presente. All'interno si nota che molti comandi sono al volante. Per migliorare il confort, i sedili anteriori possono arretrare maggiormente.

SPORTIVITÀ. Sulle nuove Jaguar, sempre al vertice per confort e raffinatezza, non sono state trascurate le prestazioni. La Xjr (la «r» significa racing) adotta un motore 4.0 litri sovralimentato con compressore volumetrico, così da disporre di una grande fluidità nell'erogazione della potenza. Quest'unità che presenta monoblocco e testata in lega di alluminio, distribuzione bialbero con quattro valvole per cilindro ed è dotata dell'intercooler, con i suoi 358 cv rappresenta il più potente propulsore mai presentato dalla Jaguar per una berlina. Per fare fronte a tanta esuberante cavalleria, questo modello viene dotato di serie del controllo attivo delle sospensioni. I cerchi in lega, di nuovo disegno, presentano ora un diametro di 18 pollici (prima era di 17). L'impiego dei pneumatici Pirelli è stato definito dopo un attento lavoro di ricerca portato avanti dalla Casa inglese

assieme al costruttore milanese di gomme. Le performance della Xjr, pur a fronte di un peso di 1800 kg, risultano di tutto rispetto: l'accelerazione da 0 a 100 kmh avviene in 5"6, mentre la velocità massima è stata autolimitata a 250 kmh. I prezzi partono da 89.500.000 lire per la Xj8 3.2 e arrivano a 138.000.000 nel caso della Xjr 4.0 sovralimentata. La dotazione di serie di tutti i modelli prevede, tra l'altro, gli air-bag frontali e laterali, l'Abs e l'antifurto con il blocco del motore.

Barche

Dall'inizio di questo mese di ottobre, la Fiat Barchetta viene venduta completa del hard-top in tinta con la carrozzeria. Per la precisione la spider torinese viene fornita con un kit definito invernale, in esso sono compresi, oltre all'hard-top completo di sbrinatori metallici, i fendinebbia, gli specchi retrovisori elettrici e i bloccaporte a comando elettrico.





SLK Brabus da 300 Km/h

Brabus non finisce mai di stupire. Questa volta l'atelier tedesco, specializzato nella trasformazione delle Mercedes, propone una SLK capace di arrivare a 302 km/h. La spider di Stoccarda viene dotata di un propulsore V8 quattro valvole per cilindro di 6406 cc capace di 450 cv e di una coppia massima di 67,4 kgm a 3800 giri. Queste eccezionali propulsore nasce dall'unità di 4196 fornita dalla Mercedes. Brabus provvede poi a realizzare un albero motore speciale, pistoni forgiati molto leggeri e bielle specifiche. Con un simile «cuore» la SLK di Brabus raggiunge una velocità massima di 302 km/h o di 285 km/h a seconda del rapporto di trasmissione finale scelto. L'accelerazione da 0 a 100 km/h, con il ponte più corto, avviene in 4"7, un bel risultato se si pensa che la vettura denuncia sulla bilancia 1522 kg. L'impianto frenante, adeguatamente potenziato, impiega dischi ventilati forati e pinze a quattro pompanti. Brabus, nel definire l'assetto, è intervenuto anche sulla distribuzione dei pesi, oltre ad adottare ammortizzatori a gas e molle dalla risposta progressiva che abbassano l'altezza della vettura di 3 cm. I cerchi, con un diametro di 18 pollici, misurano 8,5 pollici davanti e 9,5 dietro, su questi sono montati pneumatici 225/40 Zr 18 e 255/35 Zr 18 dietro. Anche l'aerodinamica ha subito modifiche con l'applicazione di appendici per migliorare il carico verticale. La SLK 6.5 litri viene venduta a 343.548 marchi, poco più di 336 milioni di lire.

Dove c'era la Lambo F.1 sboccia un... Gigliato

La Gigliato, una Gran Turismo cui sta dando vita un gruppo industriale nipponico e di cui si sta parlando da alcuni mesi, prenderà vita nella sede che fu della Lambo F.1. A capo dello staff che sta lavorando alla definizione della vettura c'è l'ingegner Luigi Marmiroli, che vanta prestigiosi trascorsi sia in F.1 sia a livello industriale nel mondo delle Gt, il tecnico modenese si dovrà infatti occupare della parte tecnica e delle industrializzazioni. La definizione dello stile è invece affidata al designer giapponese Nakamura. La Gigliato adotterà lo stesso motore 3.5 litri V8 biturbo della Lotus Esprit. La carrozzeria verrà realizzata in materiali particolarmente leggeri.

ta «cabinata»

L'offerta del «pacchetto invernale» permetterà quindi di acquistare la Barchetta a 36.800.000 lire, iva compresa. Chi possiede già questa spi-

der potrà invece comprare l'hard-top nero a 2.780.000 lire, mentre per la versione in tinta con la vettura dovrà sborsare 3.200.000 lire.



La prima grossa scrematura tra le

candidate al titolo di Auto del secolo è stata fatta. Una giuria composta da 134 giornalisti specializzati ha decretato quali saranno le 100 auto a contendersi l'ambito riconoscimento. Il passo successivo della selezione coinvolgerà anche il pubblico, oltre alla giuria dei giornalisti. In pratica, tutti potranno votare ai principali Saloni dell'auto, attraverso i giornali e internet. Tra le attuali 100 candidate, il pubblico sceglierà dieci vetture, mentre la giuria dei giornalisti esprimerà 25 scelte. Dunque, per marzo '98, potremmo avere da un minimo di 25 a un massimo di 35 candidate ancora in lizza, a seconda del fatto che entrambi i gruppi scelgano auto uguali o meno. Per arrivare poi all'elezione della vincitrice nel dicembre del '99.

ITALIA. Il genio automobilistico italiano ha ricevuto un primo grosso riconoscimento già in questa fase. Ben 19 candidate sono infatti "nate" nel nostro Paese. E solo per un soffio le vetture italiane non sono state le più gettonate: a quota 20 incontriamo infatti le auto americane e quelle britanniche. Se a qualcuno venisse in mente che tutto ciò può essere frutto di valutazioni campanilistiche dei giurati italiani, si può rispondere con una considerazione: su 134 votanti vi sono solo 9 nostri connazionali.

SCELTE. L'analisi dei dati offre alcuni spunti interessanti. La vettura più vecchia è il Quadrificio costruito dalla De Dion Buton (foto sopra) tra il 1895 e il 1901, un'autentica antenata dell'automobile. La candidata più giovane è invece l'Audi A8 (foto sotto), modello tuttora in produzione presentato nel 1994. A proposito dei periodi storici, va rilevato come 20 vetture sulle 100 scelte appartengano agli Anni '60.

L'ELENCO. Ecco le 100 «regine» (suddivise per nazione e marca) da cui uscirà l'«imperatrice»:
Usa: Auburn Speedster 852 (1935); Ac Cobra 427 (1965); Cadillac Self Starter (1912); Cadillac V16 (1930); Cadillac Eldorado (1959); Chevrolet Corvette Stingray (1963); Chrysler Airflow (1934); Cord 810/812 (1935); Dodge Viper (1992); Duesenberg J (1929); Ford T (1908); Ford A (1927); Ford V8 (1932); Ford Mustang (1964); Lincoln

CAR OF THE CENTURY

R 16
(1965);
Renault
R 5

Continental V12 (1940); Packard Twelve (1932); Studebaker Champion (1946); Stutz BaerCat (1914); Tucker (1946); Willys Jeep (1941).
Gran Bretagna: Aston Martin Db4 (1958); Austin Seven (1922); Bentley 3 litri (1922); Bentley Speed Six (1929); Bentley R (1953); Jaguar Ss100 (1935); Jaguar Xk120 (1948); Jaguar MKII (1959); Jaguar E (1961); Jensen Ff (1966); Lotus Elite 14 (1957); Lotus Elan 45 (1962); Mg Tc (1945); Mg Mgb

(1975); Renault Espace (1984); Talbot-Lago T150 (1938).
Germania: Audi Dkw Front (1931); Audi Quattro (1980); Audi A8 (1994); Bmw 328 (1936); Bmw 507 (1956); Bmw 2002 (1968); Bmw M3 (1986); Mercedes S/Ss/Ssk (1927); Mercedes 300 SI (1954); Nsu Ro80 (1967); Nsu Ro80

SPECIALE



(1962); Mini (1959); Morris Minor (1948); Rolls-Royce Silver Ghost (1907); Rover Land Rover (1948); Rover Range (1970); Triumph Tr2/3 (1953).
Italia: Alfa 6C 1750 Gran Sport (1930); Alfa 8C 2300 Spider (1931); Alfa Giulietta Sprint (1954); Alfa Alfasud (1972); Ferrari 166 (1948); Cisitalia 202 coupé (1948); Ferrari 250 Swb (1959); Ferrari 365 Daytona (1968); Fiat 500 Topolino (1936); Fiat 600 Multipla (1955); Fiat Nuova 500 (1957); Lamborghini Miura (1967); Lamborghini Countach (1971); Lancia Lambda (1922); Lancia Aprilia (1937); Lancia Aurelia B 10 (1950); Lancia Aurelia B24 spider (1954); Lancia Fulvia Hf coupé (1965); Lancia Stratos (1973).
Francia: Bugatti T 35 (1926); Bugatti T 57 (1934); Citroën Traction Avant (1934); Citroën 2 Cv (1948); Citroën Ds19 (1955); De Dion Buton Quadrificio (1895); Delahaye 135 M&Ms (1936); Hispano Suiza H6 (1919); Panhard Dyna (1950); Peugeot 205 (1984); Renault 4 Cv (1947); Renault

La giuria del premio Auto del Secolo ha indicato **le cento auto** dalle quali uscirà la vincitrice del titolo, non solo attraverso i voti di 134 giornalisti specializzati, ma anche del grande pubblico

(1967); Porsche 356 (1950); Porsche 911 (1963); Vw Maggiolino (1946); Vw Golf (1974).
Giappone: Honda Civic (1972); Honda Nsx (1990); Lexus Ls 4700 (1989); Mazda Rx7 (1978); Mazda Mx5 (1989); Nissan Datsun 240Z (1969); Toyota Corolla (1966).
Spagna: Hispano Suiza Alfonso (1913); Pegaso Z 102 (1951).
Svezia: Saab 96 (1960); Volvo Pv544 (1958).
Cecoslovacchia: Tatra 77 (1934).

Karting

a cura di ARTURO RIZZOLI

Il calendario

19 OTTOBRE

- **Pista Azzurra**
Jesolo (Ve)
24 Ore endurance
- **Pista Vesuvio**
Ottaviano (Na)
100 e 125 Club
- **Pista San Pancrazio**
Fraore (Pr)
3. prova Trofeo industriale
60, 100, 125
- **Pista Kinisia**
Trapani
60, 100, 125, Senior
- **Pista Artena**
Artena (Roma)
60, 100, 125, Senior
- **Pista Kinisia**
Trapani
60, 100, 125, Senior
- **Circuito Cagliari**
Cagliari
60, 100, 125, Senior
- **Circuito Borgo Ticino**
60, 100, 125, Senior
- **Pista Ala**
Ala (Tn)
100 e 125 Club
- **Pista Jonica**
Mottola (Ta)
50, 60, 100, 125, Senior

Ampliamenti per la pista del Sagittario

Il tracciato di Borgo Grappa, nei pressi di Latina, per il prossimo Torneo d'autunno, che parte il 26 ottobre, si presenterà rinnovato. Sono stati infatti ampliati la zona box e il paddock, inoltre sono state migliorate le zone di fuga.

CONQUISTA IL SUCCESSO NELLA 125 INTERCONTINENTALE C

Beggio principe a Montecarlo

MONTECARLO - La terza edizione del Monaco kart cup ha visto 170 piloti, in rappresentanza di 12 nazioni, sfidarsi su un tracciato ricavato su quello che ospita ogni anno il Gp di F.1.

100 F.A. Per rendere più avvincente lo spettacolo i piloti al via vengono suddivisi in tre gruppi. I più veloci nei tempi di qualificazioni dei tre gruppi sono tutti italiani, ovvero: Palmieri, Marra e Cardelli. Al termine delle batterie troviamo al vertice Palmieri seguito da Vassort e dal danese Kiesa. Nella finale, dopo i primi giri con ripetuti scambi di posizione al vertice, Salignon, partito dalla 6. fila, si accoda al gruppo di testa. Salignon è incontenibile e va a vincere in volata su Kiesa, dopo un avvincente confronto. Il podio viene completato da Jouve, autore di una bella rimonta.

125 IC-A. L'iridato della 125 F.C, Gianluca Beggio, fin dalle qualifiche si pone nel ruolo dell'uomo da battere. Il milanese conquista pure il posto in prima fila per la finale con a



Beggio precede Benedetti nella 125 Ic-C a Montecarlo. Nella gara endurance di Monaco, sotto, l'equipaggio Progest (n.35) ha concluso al 6. posto, mentre il Motor's Simpaty (n.27) ha ottenuto la piazza d'onore



BIANCHI

fianco Benedetti, dietro troviamo Ruffa e Comman. Al verde, Beggio va subito in testa seguito da Bakos e Benedetti, poi costretto alla resa per un problema meccanico. Al 3. posto sale così Ruffa che non mollerà più questa posizione fino al traguardo.

100 JUNIOR. Già le qualifiche fanno capire che la battaglia sarà serrata: i tempi sono tra loro molto vicini con 17 piloti in meno di un secondo. Nella finale, dalla pole scatta in testa il tedesco Bylitzta seguito da Conway e Spenger. La lotta è serrata, ma le po-

sizioni non cambiano, mentre dietro a trio di testa duellano lo svizzero Benz e l'olandese Pastorelli. Al traguardo si presentano nell'ordine: Bylitzta, Conway, Spenger, Benz e Pastorelli.

ENDURANCE. Piloti come Alboreto, Badoer, Tarquini, Lavaggi, Montermini e Schiattarella, assieme ad autentici dilettanti, tutti alla guida di kart perfettamente uguali forniti dall'organizzazione, hanno dato vita alla gara endurance. I 36 equipaggi in gara si sono

Top day nel Saima a Parma

Al Torneo delle industrie nel Trofeo Pole Position Saima-Avandro, è proseguita la marcia trionfale di Pierguidi, giunto nella 100 Junior a 5 centri su nove appuntamenti. In questa occasione, l'alfiere della Top-Comer si è comunque imposto con un margine di appena sette millesimi di secondo su Piccione. Con questa affermazione, l'accoppiata Top-Comer si è ancor più confermata star della Junior. Olivieri, nella 100 Ic-A, ha ottenuto il suo primo successo nel Saima-Avandro, garantendo tra l'altro il primo centro alla Van Kart, battendo di 62 millesimi di secondo Basilico. «Alex» Balzan, che inflitto all'olandese Zwolsmann un decimo, ha regalato un altro successo al binomio Top-Comer che ha tra l'altro già in tasca i trofei assoluti per i costruttori, avendo ottenuto un totale di sei affermazioni, tra i telai, e sette, tra i motori, nelle tre categorie. Nella 125, si è assistito ad altre due affermazione dei telai Top, in questo caso abbinati ai motori Pavesi, così il bottino giornaliero della Casa reggiana è arrivato a quattro pole su cinque. Pasquinuzzi ha infatti battuto «Alessandro» nella Nazionale di poco più di un decimo; mentre nella F.C, Laudato ha inflitto a Torsellini 28 millesimi.





BIANCHI

sfidati sull'arco di due manche di tre ore ciascuna. Dopo 400 giri e, appunto, sei ore di gara, l'equipaggio del Motor's Simpity di Gorgonzola ha concluso la gara la comando, ma per via dei parametri di equiparazione, legati anche al peso dei piloti, l'equipaggio lombardo composto da Biassoni, Brambilla, Cortese, Martorell, Penna e Rabaglia, viene classificato secondo dietro ai francesi Lecourt, Leroy, Philippe e Thierry Mailefert dell'equipaggio Pilotard 1.

Massimiliano Bianchi

CIRCUITO MONACO

Montecarlo (Mc), 5 ottobre 1997

3. Monaco Kart Cup

Formula A: 1. Salignon (F) (Tecno-Sirlo-Dunlop); 2. Kiesa (DK) (Tony-Vortex-Bridgestone); 3. Jouve (F) (Tecno-Rotax-Bridgestone); 4. Orsini (I) (SwissHutless-Italsistem-Bridgestone); 5. Delahaye (F) (Sodi-Rotax-Dunlop); 6. Hellberg (S) (Gillard-Crg-Bridgestone); 7. Sisley (Gb) (Top-Italsistem-Dunlop); 8. Barandom (F) (SwissHutless-Italsistem-Bridgestone); 9. Hines (Gb) (Top-Rotax-Bridgestone); 10. Cavaciuti (I) (Gpr-Rotax-Bridgestone).

Classe 125 Ic-C: 1. Beggio (I) (Birel-Tm-Bridgestone); 2. Bakos (H) (Birel-Tm-Vega); 3. Ruffa (F) (Biesse-Tm-Bridgestone); 4. Baldisone (I) (Tony-Tm-Bridgestone); 5. Ghiotto (I) (Tony-Pavesi-Bridgestone); 6. Comman (F) (Gold-Tm-Bridgestone); 7. Stadler (A) (Birel-Tm-Bridgestone); 8. Laine (F) (Crg-Tm-Dunlop); 9. Leitner (A) (Birel-Tm-Dunlop); 10. Pelazza (I) (Tony-Tm-Vega).

Classe 100 Junior: 1. Bylitz (D) (Tony-Vortex-Bridgestone); 2. Conway (Gb) (Wright-Vortex-Bridgestone); 3. Spencer (Gb) (Tony-Vortex-Bridgestone); 4. Benz (Ch) (Tony-Vortex-Bridgestone); 5. Pastorelli (NI) (Crg-Crg-Bridgestone); 6. Janis (Cz) (Van Kart-Crg-Bridgestone); 7. Schnelder (I) (Pcr-Pcr-Vega); 8. Allemann (Ch) (SwissHutless-Parilla-Bridgestone); 9. Van Riet (Haase-Vortex-Bridgestone); 10. Piguot (F) (Tony-Vortex-Bridgestone).

Endurance: 1. Pilotaro (F) 401 giri alla media di 73,774 kmh; 2. Motor's Simpity (I) (Claudio Biassoni-Antonio Brambilla-Mauro Cortese-Albert Martorell-Pierluigi Penna-Massimo Rabaglia) a 1 giro; 3. Sagora (F) a 8 giri; 4. L'Outilleur (F) a 11 giri; 5. Game Boy's (F) a 12 giri; 6. Progest immobiliare (I) (Olivier Beretta-Mimmo Schiattarella-Mauro Serra-Andrea Montemini-Paolo Celi-Andrea Miconi) a 14 giri; 7. Enkel Racing (B) a 15 giri; 8. Cobra Racing Team (NI) a 16 giri; 9. Alpes D'Azur (F) a 16 giri; 10. Pista Go-kart (I) (Guido Mandracci-Gabriele di Sabatino-Enzo carbone-Corrado Garuti-Graziella e Tiziano Cavalleri) a 19 giri.



Bianchi (n.15) ha preceduto Olivieri (n.31) nella 100 Ic-A al Torneo delle Industrie

foto:grafieBENEDETTI

Industrie a pieno ritmo

FRAORE - Il torneo delle Industrie, malgrado la concomitanza del Monaco Kart Cup, è riuscito ad attirare sulla pista parmense ben 198 piloti. Si tratta comunque di un valore di una trentina di unità inferiore al solito.

60 MINIKART. La categoria si dimostra tiratissima fin dalle qualifiche con Ciompi che è il più veloce. Mentre al termine delle batterie troviamo al vertice Ricci e Cappellani. Il risultato della finale resta incerto fino all'ultima curva: infatti sorpassi e capovolgimenti di fronte si susseguono. Alla fine, Cappellani la spunta su Ricci e Belometti.

100 JUNIOR. Nelle qualifiche e nelle manche al vertice troviamo sempre Pierguidi. Nella finale, Ardigò, Lattanzi, Pierguidi e Fabi, in lotta per il successo, non lesinano né sorpassi né spettacolo. Sotto alla bandiera a scacchi della finale transitano nell'ordine: Ardigò, Lattanzi, Pierguidi e Fabi.

100 IC-A. Olivieri nei tempi e nelle batterie è davanti a tutti. Il lodigiano, nella finale viene però battuto da Bianchi.

100 F.A. «Alex» Balzan inizia a fare valere la sua supremazia nei tempi, poi prosegue nella prefina. La finale vede la cavalcata vincente dell'alfiere della Top-Comer inseguito vanamente da Casazza e Grassotto.

125 NAZIONALE. Pasquinuzzi, autore del miglior tempo, cede il passo

a Pagani nella prefina. La finale vive sul serrato confronto tra Pagani, Malverti e Pasquinuzzi che concludono nell'ordine.

125 F.C. Laudato è il più veloce nelle qualifiche e poi si impone nella prefina. Nella finale Torsellini tiene il comando fino a metà del penultimo giro, quando per un problema a una gomma va fuori pista. Laudato trova così la vittoria su un piatto d'argento.

Giancarlo Goldoni

PISTA S. PANCRAZIO

Fraore (Pr), 5 ottobre 1997

1. prova 27. Torneo delle Industrie

Classe 60 Minikart: 1. Cappellani (Top-Kart) 10 giri in 10'24"889; 2. Ricci (Comer-Top) a 0"098; 3. Belometti (Tibi-Kart) a 0"504; 4. Filippi (Kali) a 2"255; 5. Lunghi (Tibi) a 2"334. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Ardigò (Crg-Crg) 18 giri in 14'54"015; 2. Lattanzi (Pcr-Pcr) a 2"410; 3. Pierguidi (Top-Comer) a 2"605; 4. Fabi (Top-Comer) a 3"022; 5. Petroselli (Crg-Crg) a 4"737.

Classe 100 Ic-A: 1. Bianchi (Dap-Dap) 18 giri in 14'29"286; 2. Oliveri (Van Kart-Crg) a 0"243; 3. Basilico (Top-Comer) a 0"649; 4. Scaglione (Tony-Vortex) a 6"259; 5. Maritan (Gpr-Rotax) a 7"513.

Classe F.A.: 1. «Alex» (Top-Comer) 18 giri in 14'41"755; 2. Casazza (Vanity Fair-Italsistem) a 4"087; 3. Grassotto (Revolution-Rotax) a 4"185; 4. Barattella (Birel-Italsistem) a 4"467; 5. Di Simine (Top-Comer) a 13"335.

Classe 125 Nazionale: 1. Pagani (Birel-Pavesi) 18 giri in 14'35"205; 2. Malverti (Birel-Pavesi) a 0"214; 3. Pasquinuzzi (Top-Pavesi) a 0"644; 4. De Palma (Crg-Tm) a 2"544; 5. Piccinelli (Gpr-Pavesi) a 4"706.

Classe 125 F.C.: 1. Laudato (Top-Pavesi) 18 giri in 14'08"737; 2. Lazzaretto (Npk-Pavesi) a 6"417; 3. Aggio (Mari-Tm) a 8"504; 4. De Giacomi (Crg-Tm) a 11"248; 5. Da Zanche (Npk-Tm) a 15"825.

**SAIMA
AVANDERO**

Trofeo Pole Position

9. PROVA - TORNEO DELLE INDUSTRIE

CLASSE	PILOTA	MOTORE	TELAIO
1. classe 100 J	Pierguidi	Comer	Top
1. classe 100 Ic-A	Olivieri	Crg	Van Kart
1. classe 100 F.A	Balzan	Comer	Top

CLASSIFICA GENERALE

CLASSE	PILOTA	MOTORE	TELAIO
1. classe 100 J	Pierguidi p.5	Comer p.6	Top p.5
1. classe 100 Ic-A	Spinozzi p.2	Vortex p.3	Crg p.3
1. classe 100 F.A	Angelucci, Antonelli, Gamba, Kaell, Manetti, Palmieri e Vitacolonna p.1	Crg e Italsistem p.2	Crg, Gpr, SwissHutless, Red Baron Pcr, Tony, Top e Mari p.1

Karting

a cura di ARTURO RIZZOLI

A JESOLO IL 18 E 19 OTTOBRE LA PRIMA 24 ORE D'ITALIA

Il giorno più lungo del Kart

Finalmente il conto alla rovescia è arrivato alla fine. Ora non resta che gustare la prima 24 Ore di kart che si svolgerà in Italia. L'appuntamento è fissato per le giornate del 17, 18 e 19 ottobre a Jesolo. Sulla pista Azzurra, ventidue squadre si contenderanno il successo nella 24 Ore d'Italia Business Class in un carosello di cambi di pilota, rifornimenti e sorpassi senza respiro per un giorno intero. I nomi delle squadre risultano talvolta pittoreschi quanto simpatici, valga per tutti l'esempio di chi ha battezzato un team kart Piriñha. La squadra "Campione d'Italia rally '97" è ovviamente capitanata da Dallavilla-Fappani. Un altro nome celebre del rallismo, quello di Tiziano Sieviero, lo troviamo nella formazione Felciaio. Il pluriridato di motonautica Gianni Cappellini guiderà l'equipaggio di

Mediaset. La squadra Luise We dovrebbe contare su Luca Baudoer e Riccardo Patrese come team manager. In più è annunciata la presenza di Eleonora Benfatto, ex miss Italia, nel team Nolan. L'interesse che suscita questa prima 24 Ore d'Italia è dimostrato anche dal fatto che l'emittente televisiva via satellite Eurosport ha chiesto di potere trasmettere un resoconto della manifestazione. Gli spettatori, che troveranno sull'impianto veneto vari intrattenimenti, potranno accedere alla pista pagando 10.000 lire per il biglietto, mentre i ragazzi di età inferiore ai 12 anni entreranno gratuitamente.



le gare



BATTAGLIA
Claudio Bertozzi, sopra, ha conquistato un netto successo nella 100 Intercontinentale-A nell'appuntamento sul circuito di Arezzo

CIRCUITO AREZZO

Arezzo, 5 ottobre 1997
Classe 60 Minikart: 1. Niki Sebastiani (Cmp) 12 giri in 6'57"105 alla media di 62,143 kmh; 2. Valentino Sebastiani (Cmp) a 0"580; 3. Matteucci (Top) a 1"100; 4. Ginebrini (Crg) a 19"972; 5. Mugnaini (Top) a 20"526.
Classe 100 Ic-A: 1. Bertozzi (Crg) 20 giri in 9'20"775 alla media di 77,036 kmh; 2. Scoccati (Birel) a 5"249; 3. Berettini (Npk) a 13"466; 4. Romani (Kall) a 15"215; 5. Boninsegni (Biesse) a 1 giro.
Classe 125 Nazionale: 1. Sani (First) 20 giri in 9'23"469; 2. Moretti (Mari) a 1"45; 3. Nocentini (Lgk) a 7"62; 4. Panichi (Pcr) a 22"114; 5. Convalle (Lgk) a 21"50.
Classe 125 F.C.: 1. Fabrizi (Birel) 20 giri in 9'05"440 alla media di 79,202 kmh; 2. Bonacchi (Kall) a 21"734; 3. Pecorari (Birel) a 22"114; 4. Bonci (Crg) a 22"493; 5. Ronca (Kall) a 1 giro.
Classe 125 Senior: 1. Perna (Top) 20 giri in 9'23"836 alla media di 76,618 kmh; 2. Baldi (Crg) a 0"382; 3. Di Marco (Npk) a 13"771; 4. Galli (Van Kart) a 14"779; 5. Concettoni (Birel) a 15"325.

PISTA VALLE DEL LIRI

Arce (Fr), 5 ottobre 1997
Classe 50 Babykart: 1. Todisco 5 giri in 6'18"1; 2. Fabrizio D'Eramo 7"05"0. Tutti su Top-Comer.
Classe 60 Minikart: 1. Rizza (Tony) 10 giri in 10'50"2; 2. Marini (Crg) 10'51"8; 3. Ricci (Kall) 10'52"1; 4. Zegarelli (Crg) 10'52"5; 5. Carlo Pacitto (Kall) 10'55"3.
Classe 100 Junior: 1. Napoli (Top-Gold) 19 giri in 16'46"6; 2. Cincirré (Gold-lame) 16'52"6; 3. Fabio Pacitto (Gold-lame) 16'53"7; 4. Saccucci (Gold-lame) 17'20"8; 5. Fossataro (Birel-lame) 17'30"6.
Classe 100 Ic-A: 1. Flagello (Crg-Parilla) 19 giri in 16'12"0; 2. Zanni (Crg-Crg) 16'24"4; 3. Coletta (Top-Comer) 16'26"3; 4. Biasi (Pcr-Pcr) 16'26"6; 5. Cigliano (Crg-Crg) 16'36"1.
Classe 100 F.A.: 1. Olivieri (Mari-Italsistem) 19 giri in 16'39"5; 2. Molinari (Crg-Italsistem) 16'53"6.
Classe 125 Nazionale: 1. Taglienti (Gold) 19 giri in 16'16"1; 2. Berti (Gold-Tm) 16'19"2; 3. Gesuale (Tony-Tm) 16'19"6; 4. Cia-lone (Birel-Pavesi) 16'25"0; 5. Giallasi (Birel-Pavesi) 16'36"7.

Classe 125 F.C.: 1. Di Smplicio (Mari-Tm) 19 giri in 15'40"3; 2. Crispino (Crg-Tm) 15'40"6; 3. Turriziani (Van Kart-Tm) 15'41"6; 4. Terenzio (Gold-Tm) 16'21"2.
Classe 100 Senior: 1. Golini (Crg-Sirio) 15 giri in 13'50"0; 2. Podagrossi (Crg-Sirio) 14'05"9; 3. Vacabile (Crg-Sirio) 14'10"6; 4. Ferri (Crg-lame) a 3 giri.
Classe 125 Senior: 1. Roberto D'Eramo (Gold-Tm) 15 giri in 12'41"4; 2. Trevisan (Kali-Cassani) 12'43"2; 3. Magnante (Crg-Tm) 12'44"8; 4. Mastracci (Birel-Tm) 12'50"0; 5. Parente (Birel-Tm) 12'51"4.
Classe 100 Club: 1. Giovanni Palmieri (Crg-Crg) 12 giri in 11'04"0; 2. Mauro Palmieri (Gold-Italsistem) 11'06"9; 3. Ricciotti (Tony-Vortex) 11'22"9; 4. Loguasto (Brm-Italsistem) 11'28"3; 5. Carnevale (Crg-Fox) 11'34"1.
Classe 125 Club: 1. Cerasaro (Kali-Tm) 12 giri in 10'37"4; 2. Santucci (Tony-Tm) 10'50"2; 3. Rizzo (Top-Seven) 11'02"1; 4. Braccaglia (Birel-Tm) 11'03"0; 5. Arciero (Allkart-Tm) 11'03"5.

PISTA SANTA VENERA

Acireale (Ct), 5 ottobre 1997

1. prova Trofeo Preparatori

Classe 50 Babykart: 1. Scarfidi punti 2; 2. Pilato 4; 3. Cusmano 9.
Classe 60 Minikart: 1. Bozzanga 10 giri in 11'16"409; 2. Gambino 11'16"415; 3. Anello 11'17"015; 4. Palmisciano 11'20"925.
Classe 100 Junior: 1. Davide Di Benedetto 20 giri in 18'14"906; 2. Giovanni Greco 18'20"675; 3. Sapienza 18'21"022; 4. Alfonso di Benedetto 18'24"613; 5. Gatto 18'26"232.
Classe 100 Ic: 1. Emanuele Priulla 20 giri in 17'53"610; 2. Barbagallo 17'54"820; 3. Falla 18'05"568; 4. Cannarozzo 18'17"340; 5. Marco Ampolo a 1 giro.
Classe 125 Nazionale: 1. Fabio Giuliano 20 giri in 17'43"541; 2. Giancani 17'44"289; 3. Gugliuzza 17'50"599.
Classe 125 F.C.: 1. Giuseppe Giuliano 20 giri in 17'10"118; 2. Providenza 18'01"092; 3. Saccà a 1 giro; 4. Caruso a 1 giro.
Classe 100 Senior: 1. Papale 20 giri in 19'01"423; 2. Busso

19'06"663; 3. Arcangelo Priulla 19'24"411; 4. Minni 19'25"181.
Classe 125 Senior: 1. Alberto De Pasquale 20 giri in 17'38"805; 2. Cutala 17'40"038; 3. Maio 17'54"956; 4. Costanzo 17'57"683.
Classe 100 Club: 1. Grassi 15 giri in 13'52"240; 2. Francesco Gnoffo 13'53"599; 3. Spataro 13'55"202; 4. Sardo 13'55"482; 5. Ezio Gnoffo 14'01"847.
Classe 125 Club: 1. Fronterò 15 giri in 13'11"730; 2. Blancato 13'13"948; 3. Oddo 13'28"790; 4. Fallico 13'30"912; 5. Pirrotti 13'33"592.

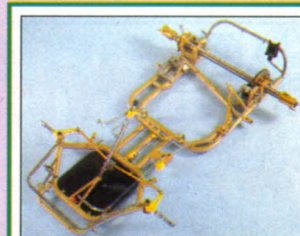
PISTA SUNDAY CLUB

S. Domenica di Talao (Cs), 5-10-97

9. prova campionata regionale Calabria

Classe 60 Minikart: 1. Machese (Tony) 12 giri in 8'56"559 alla media di 61,190 kmh; 2. Garritano (Cmp) a 0"245; 3. Monteleone (Birel) a 1"405; 4. Veltri (Top) a 3"647; 5. Blando (Crg) a 4"486. Tutti i motori sono Comer.
Classe 100 Junior: 1. Daniele Longo (Van Kart-Pcr) 25 giri in 15'29"651 alla media di 73,576 kmh; 2. Badia (Birel-Parilla) a 0"531; 3. Bloise (Crg-Crg) a 6"729; 4. La Vigna (Crg-Crg) a 14"836; 5. Giuseppe Longo (Van Kart-Vortex) a 18"857.

Classe 100 Ic-A: 1. Gianni Calabrese (Van Kart-Crg) 25 giri in 15'05"378 alla media di 75,549 kmh; 2. Lucia (Crg-Atomik) a 17"041; 3. Romeo (Merlin-Atomik) a 25"908; 4. Barbera (Kali-Italsistem) a 29"013.
Classe 100 F.A.: 1. Bellusci (Crg-Crg) 25 giri in 15'06"545 alla media di 72,433 kmh; 2. Scaramuzzone (Mari-Saetta) a 5"990.
Classe 125 Nazionale: 1. Squillace (Tony-Tm) 25 giri in 15'14"928 alla media di 69,448 kmh; 2. Perrone (Willi-Tm) a 0"433; 3. Ferragina (Tony-Tm) a 0"825; 4. Nicoletti (Mba-Tm) a 1 giro; 5. Pirrone (Van Kart-Tm) a 1 giro.
Classe 125 F.C.: 1. Capano (Van Kart-Tm) 25 giri in 14'57"697 alla media di 76,781 kmh.
Classe 125 Senior: 1. Ripoli (Mba-Tm) 24 giri in 15'22"134 alla media di 68,149 kmh; 2. Gimondro (Crg-Tm) a 1 giro; 3. Canino (Birel-Tm) a 2 giri.
Classe 100 Club: 1. Vescl (Crg-Pcr) 18 giri in 11'23"299 alla media di 66,953 kmh; 2. La Gatta (Kali-Rotax) a 18"749; 3. Lofrano (Kali-lame) a 19"466; 4. Caroleo (Pcr-Pcr) a 30"469.
Classe 125 Club: 1. Di Franco (Van Kart-Tm) 18 giri in 11'09"760 alla media di 68,306 kmh; 2. Silvano (Top-Tm) a 0"305; 3. Russo (Tony-Power) a 6"672; 4. Curto (Crg-Tm) a 17"643; 5. Canino (Birel-Pavesi) a 20"806.



Telai 100/125
 Scocche
 Ricambistica
 Abbig. tecnico

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



Vanity Fair s.r.l.

Via Piemonte, 2/4
 20090 Opera (MI)
 Tel. 02/57.600.389 fax 57.603.346



PELLEGRINI

LAMBORGHINI GRAN BIS

Russo Day

DIGIONE - Era il Lamborghini Day ma è stato anche il Roberto Russo Day. Dopo le disavventure tecniche nel precedente incontro, nel sesto week end del SuperTrophy l'italiano si è ripreso tutto, con gli interessi: doppietta e ritorno in testa alla classifica, quando manca un incontro a fine stagione. «Ho avuto un solo brivido all'inizio della prima manche, dove ero in pole - ha raccontato Russo, euforico - perché una vettura ha lasciato una scia d'olio e io, che ero in testa, sono stato costretto a un'escursione fuori pista. Anche Santaniello, nella mia scia, è riuscito a controllare la vettura, mentre dietro c'è stato il caos. Dopo il 4-5 giro ho poi iniziato ad acquistare vantaggio. Nella seconda manche avevo il secondo tempo, dietro a Clerico, ma lui ha sbagliato il via e così sono scattato subito in testa». La lotta, molto bella, è rimasta per la sola seconda posizione fra Moccia, Clerico e Santaniello ed è stata vinta ancora da quest'ultimo, dopo che Moccia e Clerico hanno ceduto il volante ai più lenti compagni di squadra. «Russo mi ha massacrato - ha dichiarato Santaniello - e i miei due secondi posti valgono zero, ma una speranza per il titolo la conservo ancora».

SuperTrophy, 6.prova Digione (F), 5/10/97

1. manche: 1. Russo 30 giri in 45'19"24, media 150,92 kmh; 2. Santaniello a 34"19; 3. Williams a 1'07"12; 4. Hulverschied a 1'07"53; 5. Kremer-Widmann a 1'07"98; 98. Clerico. **Gpv:** Clerico, 1'26"00, media 159,07 kmh

2. manche: 1. Russo 30 giri in 45'09"27; 2. Santaniello a 37"38; 3. Clerico-Levy a 44"48; 4. Manenti-Meyer a 46"51; 5. De Dryver-Martin a 55'07. **Gpv:** R. Russo, 1'25"62, media 159,77 kmh. **Campionato:** 1. Russo 129; 2. De Dryver, Martin, Hugenholtz 108; 5. Santaniello 107

COLOMBO



F.3 TEDESCO VINCE E SOFFIA IL TITOLO A SCHEIDER

Il Kaiser è Heidfeld

NÜRBURG - Nick Heidfeld è il nuovo campione tedesco di F.3. Il giovanissimo pupillo della Mercedes ha ribaltato nelle ultime prove della stagione una situazione che lo vedeva nel ruolo di inseguitore. Dopo essersi portato a soli tre punti dalla vetta, al Nürburgring, nell'ultimo appuntamento della stagione, il pilota del team Bsr ha completato l'opera in grande stile. Ha siglato la pole, poi è andato in fuga solitaria a vincere la prima gara, passando così al comando della classifica. Nella seconda si è quindi acccontentato della piazza d'onore alle spalle di Simon, limitandosi a respingere gli attacchi non troppo convinti di Scheider, suo avversario nella corsa al titolo. Quest'ultimo, che alla vigilia era al comando della serie, ha così subito una pesante sconfitta, non solo per essersi fatto sfuggire la corona di campione, ma soprattutto per aver subito passivamente la tattica di Heidfeld, sen-

za reagire con l'aggressività che il caso avrebbe richiesto. Ora per il 20enne Heidfeld si spalancano le porte del professionismo: la Mercedes è disposta a finanziare per lui un programma al top in F.3000, in attesa che maturi per la F.1, con l'obiettivo di diventare l'erede di Michael Schumacher.

Fabio Ravaioli

Camp.ted., 17./18. prova

Nürburgring (D) 5/10/97

1. gara: 1. Heidfeld (Dallara 397-Opel), 27 giri in 29'06"891, media 169,13 kmh; 2. Simon (Dallara 397-Opel) a 12"788; 3. Scheider (Dallara 397-Opel) a 14"795; 4. Kaffer (Dallara 396-Opel) a 15"464; 5. Muller (Dallara 397-Opel) a 21"661; 6. Enge (Dallara 397-Opel) a 26"015. **Gpv:** Heidfeld, 1'03"849, media 171,29 kmh

2. gara: 1. Simon, 27 giri in 29'22"515, media 167,53 kmh; 2. Heidfeld a 0"363; 3. Scheider a 0"840; 4. Kaffer a 2"734; 5. Muller a 9"524; 6. Bert a 14"456. **Gpv:** Kaffer, 1'03"253, media 172,90 kmh. **Campionato:** 1. Heidfeld 224; 2. Scheider 218; 3. Muller 147; 4. HENZLER 144; 5. Simon 113; 6. Kaffer 103; 7. Leinders 100

F.3 BRITANNICO DOMINA E SI AVVICINA AL LEADER

Minassian alla caccia di Kane

SILVERSTONE - Penultima gara della serie britannica di F.3: a Jonny Kane sarebbe bastato un quarto posto per aggiudicarsi matematicamente il campionato. È arrivato quinto: festa solo rimandata, ma un'altra giornata regalata al "nemico" Minassian, che brilla sempre più come la autentica stella del campionato. Per contro, la vettura preparata dal Paul Stewart Racing non vanta più la stessa qualità dimostrata ad inizio stagione: domenica scorsa non solo Bernoldi e Minassian, ma anche Webber e Collins sono stati impareggiabili per Kane, che per poco non ha dovuto cedere anche a Heberfeld. Ottima partenza delle due Dallara-Renault. Bernoldi ha cercato invano di rubare la posizione a Minassian, poi i due hanno subito accumulato un ampio vantaggio, mentre alle loro spalle hanno battagliato le coppie Collins-Webber e Kane-Heberfeld. Webber si è esibito in un sorpasso da applauso ai danni di Collins. Heberfeld ha tentato una manovra analoga con Kane ma ha sbagliato d'un pelo, toccando l'avversario, perdendo mezzo alettone, finendo poco dopo anche in testa coda e lasciando il ruolo di attaccate a Hughes, che ha concluso nella scia di Kane.

Nereo Balanzin

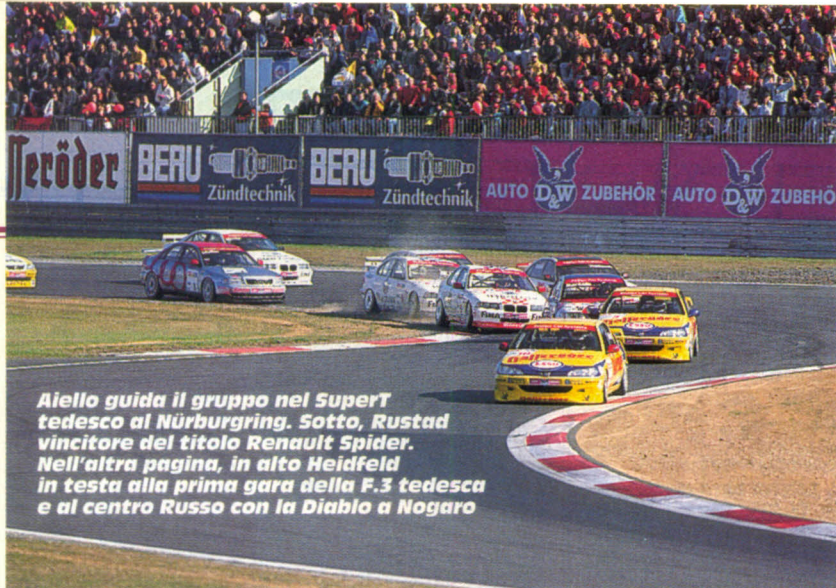
Camp.brit., 15.prova

Silverstone (GB), 5/10/97

Classifica: 1. Minassian (Dallara 397-Renault) 25 giri in 32'04"11, media 169,52 kmh; 2. Bernoldi (Dallara 397-Renault) a 1"50; 3. Webber (Dallara 397-Mugen) a 8"94; 4. Collins (Dallara 397-Mitsubishi) a 11"40; 5. Kane (Dallara 397-Mugen) a 16"04; 6. Hughes (Dallara 397-Mitsubishi) a 16"49

Gpv: Minassian, 1'16"19 media 171,22 kmh

Campionato: 1. Kane 184; 2. Minassian 163; 3. Dumbreck 139; 4. Webber 127; 5. Bernoldi 115



Aiello guida il gruppo nel Supert tedesco al Nürburgring. Sotto, Rustad vincitore del titolo Renault Spider. Nell'altra pagina, in alto Heidfeld in testa alla prima gara della F.3 tedesca e al centro Russo con la Diablo a Nogaro

PELLEGRINI

SUPERT TEDESCO PRIMO TITOLO AGLI "STRANIERI"

Aiello espugna la Germania

NÜRBURG - Laurent Aiello e la Peugeot ce l'hanno fatta: per la prima volta il titolo tedesco di SuperTurismo è andato a una Casa straniera. È un evento di portata pari al trionfo dell'Alfa nel Dtm '93. In questo ultimo incontro della stagione il francese ha dominato, respingendo l'assalto di Winkelhock e della Bmw Bigazzi. Una folla record ha assistito alla sfida decisiva; ma per lo scorno dei tifosi bavaresi, sin dalle prove, con temperatura gelida, le cose si sono subito messe male per i piloti Bmw, che non sono riusciti a colmare il gap con il poleman Aiello. «*Con il freddo le nostre gomme non hanno grip* - ha spiegato Winkelhock - *bisognerebbe scaldarle 5 o 6 giri, ma dopo sarebbero troppo usurate per fare il tempo*». Problema che invece non ha toccato le trazioni anteriori. Dopo le prove Aiello ha quindi dominato anche le due gare, portando a 11 i suoi successi '97. Winkelhock ha fatto il possibile: nella prima gara con un sorpasso a Bartels ha conquistato il terzo posto dietro alle 406; nella seconda ha bruciato Van Ommen al via, ma poi si è dovuto rassegnare alla superiorità Aiello-Peugeot. (f.r.)

Camp.ted., 19./20. prova

Nürburgring (D) 5/10/97

1. gara: 1. Aiello (Peugeot 406), 17 giri in 20'11"790, media 153.43 kmh; 2. Van Ommen (Peugeot 406) a 8"564; 3. Winkelhock (Bmw 320i) a 12"211; 4. Bartels (Opel Vectra) a 13"225; 5. Cecotto (Bmw 320i) a 13"546; 6. Alzen (Opel Vectra) a 18"882. **Gpv:** Aiello, 1'10"480, media 155.18 kmh.

2. gara: 1. Aiello, 33 giri in 39'27"685, media 152.43 kmh; 2. Winkelhock a 14"491; 3. Cecotto a 15"713; 4. Van Ommen a 20"089; 5. Bartels a 22"176; 6. Muller a 23"148. **Gpv:** Aiello, 1'10"734, media 154.52 kmh.

Campionato: 1. Aiello 696; 2. Winkelhock 644; 3. Cecotto 571; 4. Van Ommen 377; 5. Alzen (Opel) 370; 6. Pirro 357; 7. Muller 298; 8. Asch 285; 9. Nissen 273; 10. Bartels 263.

La Bmw ha giocato male le sue carte

NÜRBURG - L'ultima carta Bmw era il gioco di squadra. Alla superiorità tecnica della Peugeot, la Casa bavarese opponeva quattro piloti: Winkelhock, Cecotto, Menzel e Soper, schierato per l'occasione. Il britannico ha però deluso, racimolando appena un 16. e un 12. posto. Era prevedibile, perché Soper da oltre un anno guida nel mondiale Gt la McLaren F1 Gtr dalle prestazioni ben superiori. Tornare dai 650 cv ai 300 delle Superturismo per lui non è stato facile, e lo si era capito nel test effettuato a Monza prima della finale del Nurburgring. È dunque incomprensibile che, in sostegno a Winkelhock, la Bmw non abbia pensato di portare Naspetti, neo-campione italiano, in gran forma.

Per Bernoldi un secondo che brucia

SILVERSTONE - Nonostante Minassian fosse in lotta per il titolo, la Renault aveva diramato un solo ordine di scuderia ai suoi galletti: «*Non fate gli scemi, e vinca il migliore...*» Così è stato. Tra sabato e domenica, Nicolas ed Enrique non hanno avuto rivali: primo e secondo in qualifica e in gara. La Renault è il rullo compressore del campionato. Minassian è il pilota che, percentuali alla mano, più di ogni altro meriterebbe il titolo, benché è ormai quasi certo che lo perderà anche a causa di quella famosa squalifica a inizio anno che gli ha fatto perdere tre gare. Bernoldi, comunque, in questo fine stagione non si sta rivelando da meno. Ha vinto a Spa e, se gli fosse riuscito di siglare la pole, avrebbe vinto probabilmente anche a Silverstone invece di accontentarsi del secondo posto per non correre il rischio di rovinare la festa al team; un secondo posto che gli è bruciato, perché per carattere, non gli basta. L'anno prossimo, comunque, sarà lui il leader della Promatecme, avendo dimostrato di essere veloce e di avere la testa sulle spalle.

ha collaborato:
Tetsuya Suzuki

RENAULT SPIDER

Rustad campione

NOGARO - Alla vigilia a Rustad bastava poco per centrare il titolo del Renault Spider EuroTrophy, ma in questa penultima prova della stagione ha voluto tutto: pole, giro più veloce e vittoria, con conseguente consacrazione a campione. A 13" è giunto il primo degli inseguitori, Bellicchi, autore di una splendida rimonta dal sesto posto e di uno spettacolare sorpasso a Guibbert, scattato dalla prima fila. Sottotono Boullion, partito e arrivato settimo, dopo aver perso il duello con Druckenmuller.



COLOMBO

EuroTrophy, 8. prova

Nogaro (F) 5/10/97

Classifica: 1. Rustad 18 giri in 30'16"65, media 129.70 kmh; 2. Bellicchi a 12"95; 3. Guibbert a 14"49; 4. Jakob a 16"06; 5. Vinyes-Dabad a 16"558; 6. Druckenmuller a 17"32; 7. Boullion a 19"23; 8. Servia a 23"06; 9. Ruffier a 27"97; 10. Dus-sau a 30"07. **Gpv:** Rustad, 1'39"83, media 131.11 kmh. **Campionato:** 1. Rustad 181; 2. Guibbert 123; 3. Druckenmuller 111; 4. Wallinder 90; 5. Boullion 90; 6. Servia 59; 7. Bellicchi 56

Quanti colpi di scena nella Bathurst 1000, in Australia! Menu e Plato, con la Renault, sembravano avere in tasca la vittoria ma a due terzi di gara hanno rotto un differenziale. Morris e Baird (Bmw) hanno ereditato il comando e il successo ma sono stati squalificati perché Baird ha guidato per più delle 3,5 ore consentite. Così hanno vinto i fratelli David e Geoff Brabham, a destra, autori con la Bmw di una gran rimonta dopo un giro perso per un contatto fra David e Hemroulle. Al secondo posto Brad Jones e Biela con l'Audi.

▼ **JARRETT.** Nella 28. prova della Winston Cup-Stock Car, a Charlotte, il giovane Bobby Labonte sembrava imbattibile. Ha dominato per i primi 100 giri di gara ed è perfino riuscito a riconquistare il comando dopo un testacoda, a causa di olio in pista, e un giro perso. Ma lo ha beffato Jarrett che, nonostante un inconveniente nel penultimo pit stop, è andato in testa ha 60 giri dall'arrivo e ha vinto, rilanciandosi in campionato, dove è in testa Jeff Gordon.

▼ **GT FRANCESE.** Successo di Chereau-Goueslard-Leconte con la Porsche 911 Gt2 nella serie francese Gt a Nogaro. Le 911 Gt2 hanno conquistato anche il secondo e terzo posto con Ahrie-Yver-Nourry e Berville-Almeras.

▼ **BMW.** Continua il dominio Bmw nel francese di SuperT. Cayrolle e Patrick Herbert si sono aggiudicati a Nogaro rispettivamente la prima e la seconda gara e continuano a guidare, nell'ordine, la classifica di campionato.

▼ **HONDA.** A un passo dal primo successo la Honda Nsx nella 5. gara del Gt giapponese. Kurosawa, del team Dome, l'aveva portata per la prima volta in pole, ma dopo essere scattato in testa ha dovuto rallentare il ritmo per problemi di sovrasterzo. A quel punto ha preso il comando lida, anche lui su Nsx, ma quando ha ceduto il volante a Takahashi, in testa è passata la Toyota Supra di Krumm-De La Rosa e Takahashi, finito anche in testacoda, non è più riuscito a riprenderla e ha concluso secondo. In campionato Krumm e De La Rosa sono sempre primi con 67 punti davanti a Kageyama con 63.



IRLITTI

VELOCITÀ

18 ottobre

SEBRING (USA)
Sportcar

FONTANA (USA)
Nascar Supertruck

19 ottobre

MISANO ADRIATICO (RN)

Formula 3
Formula 3 Federale
F. Renault Campus
Camp. Prototipi
Challenge Ferrari F.355

BINETTO (BA)

1. Egnatia Challenge
Gara Club
Tel. 080/9921148

FUJI (J)

Formula Nippon
Formula 3 giapponese

JARAMA (E)

SuperT spagnolo

RENO (USA)

F.Barber Dodge
Tran-am

SEBRING (USA)

Gran Turismo

RALLY

12-15 ottobre

SANREMO (IM)

Rally di Sanremo
Campionato Mondiale
Campionato
italiano Assoluto
Tel. 0184/577000

18-19 ottobre

BASSANO DEL GRAPPA (VI)

Rally Internazionale
di Bassano
Tel. 0424/523616

19 ottobre

ROVESCALA (PV)

Rallysprint dei Vigneti
Tel. 0385/43814

ALCAMO (PA)

Rally del Golfo
Tel. 0924/921545

SAN MAURO

PASCOLI (RN)
Rallysprint San Crispino
Tel.0338/6057417-6460137

HOUGHTON (USA)

Rally di Houghton

ALTRE SPECIALITÀ

19 ottobre

CORDIGLIANO (PG)

Salita Ediltevere
Tel. 075/5172698

PUCCIANELLO (CE)

Slalom di Puccianello
Coppa Csaì 4. zona
Trofeo Centro-Sud

LUINO MONTEGRINO (VA)

Slalom di Luino
Tel. 031/991406

CASTEL DI JUDICA (CT)

Slalom di Monte Judica
Coppa Csaì 4. zona
Tel. 091/344533

TERRAGNOLO (TN)

Slalom di Terragnolo
Tel. 0464/438495

AULLA (MS)

Slalom di Aulla
Tel. 0348/3395005-019/703569

Domenica 19 ottobre
atto finale del
campionato italiano
di F.3 a Misano
Adriatico. Mentre già
dalla penultima prova
il titolo di campione
è stato assegnato a
Oliver Martini, possono
ancora lottare per il
secondo posto Ruberti,
il portoghese Couto,
Mediani, a lato nella
foto, e Cadei.
Sul circuito romagnolo
sarà di scena anche
la F.3 Federale,
la F.Renault Campus,
i Prototipi
e il Challenge
Ferrari F355



COLOMBO

SETTE GIORNI IN TV

MARTEDÌ 14 OTTOBRE

03.00 CAMEL TROPHY (Dsf)
05.00 IDOLE (Dsf) speciale su John Surtees
09.15 TOP TEN (Dsf) camp. tedeschi a Hockenheim
11.15 22.00 IDOLE (Dsf) speciale su Giacomo Agostini
19.25 e 23 TG MOTORI (Odeon)

MERCOLEDÌ 15 OTTOBRE

01.45 IDOLE (Dsf) speciale sui grandi piloti degli anni '30
07.00 IDOLE (Dsf) speciale su Geoff Duke
09.15 IDOLE (Dsf) speciale su Emerson Fittipaldi
15.00 IDOLE (Dsf) speciale su Joey Dunlop
17.00 MOTORSPORTS (Dsf) F.Renault Eurocup a Hockenheim
18.30 ABS (Odeon)
19.25 e 23 TG MOTORI (Odeon)
22.30 IDOLE (Dsf) speciale su Nigel Mansell
23.30 CRONO (Tmc 2) replica

GIOVEDÌ 16 OTTOBRE

04.00 CLASSIC CARS (Dsf)
07.00 IDOLE (Dsf) documentario su Jack Brabham
08.30 MOTORS MAGAZINE (Eurosport)
11.15 MOTORVISION (Dsf)
19.25 TG MOTORI (Odeon)
23.00 TOP 10 MAGAZIN (Dsf)
23.50 RACING TIME (Odeon)

VENERDÌ 17 OTTOBRE

00.10 PIT LINE (Rai Due)
00.30 RUBRICA MOTORI (Italia 1)
04.00 CLASSIC CARS (Dsf)
05.00 IDOLE (Dsf) documentario su Jody Scheckter
07.00 MYTHOS FERRARI (Dsf)
09.15 TOP MAGAZIN (Dsf)
10.15 MOTORVISION (Dsf)
12.00 NASCAR (Eurosport)
12.15 IDOLE (Dsf) documentario su Le Mans
15.30 MOTORSPORT (Eurosport) F.3 inglese a Silverstone
19.15 TOP 10 MAGAZIN (Dsf)
19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
23.40 TMC RACE (Tmc 2) replica

SABATO 18 OTTOBRE

04.00 DRAG RACING (Dsf)
07.30 OLDTIMER MAGAZIN (Dsf)
09.00 IDOLE (Dsf) documentario su Joey Dunlop
11.00 TRUCK RACING (Eurosport)
12.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
camp.europeo a Erkelenz
13.00 MOTORSPORT TELEVISION (Cinquestelle)
15.15 RALLY RAI (Rai Tre)
17.00 MOTORVISION (Dsf)
18.00 TOP 10 MAGAZIN (Dsf)
20.00 OKEY MOTORI (Superstation)
21.30 FIA GT MEISTERSCHAFT (Dsf) in diretta da Sebring

DOMENICA 19 OTTOBRE

01.30 DRAG RACING (Eurosport) Nhra Drag a Topeka
08.00 MOTORSPORT (Dsf) documentario
su McLaren e Hulme
09.30 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
12.00 STOCK-CAR (Eurosport) stock-car a Bercy
12.00 GRAND PRIX (Italia 1)
12.10 TMC RACE (Tmc)
12.45 GRAND PRIX (Italia 1)
13.20 TG MOTORI (Rai Due)
18.30 ABS (Odeon)
19.00 CART (Eurosport)
20.00 FIA GT MEISTERSCHAFT (Dsf) la gara di Sebring
23.30 CRONO (Tmc)

LUNEDÌ 20 OTTOBRE

04.00 MOTORVISION (Dsf)
10.30 (Eurosport)
13.00 23.00 TRUCK RACING (Eurosport)
19.00 MOTOR RACING (Sky Sports 3)
19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
21.00 INDY RACING LEAGUE (Sky Sport 2)
23.50 RACING TIME (Odeon)

MARTEDÌ 21 OTTOBRE

04.00 DRAG RACING (Dsf)
10.15 IDOLE (Dsf)
10.15 IDOLE (Dsf) documentario su Le Mans
10.30 CART (Eurosport)
14.25 MOTORVISION (Dsf)
15.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
16.00 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
20.25 OLDTIMER MAGAZIN (Dsf)
21.25 FIA GT MEISTERSCHAFT (Dsf) la gara di Sebring

MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE

01.00 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
01.45 CLASSIC CARS (Dsf)
04.00 DRAG RACING (Dsf)
07.00 IDOLE (Dsf) documentario su James Hunt
10.00 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
10.30 CART (Eurosport)
12.30 TOURING CAR (Eurosport) Supertouringwagen Cup:
le immagini più belle dalla stagione
14.00 FASZINATION OLDTIMER (Dsf)
15.30 IDOLE (Dsf) documentario su Joey Dunlop
16.00 MOTORS MAGAZINE (Eurosport) Le Touquet Rally
16.30 MOTORVISION (Dsf)
18.30 ABS (Odeon)
19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)

Precisiamo che tutti i servizi televisivi trasmessi dopo le 23,59 vengono inclusi nella programmazione del giorno successivo

LEGENDA: Tv satellite

**Radio
Dimensione
Suono**

NETWORK

La Voce
Ufficiale
dalle Piste
del

FERRARI CHALLENGE



AFC

*Prossimo appuntamento 18 - 19 Ottobre:
aggiornamenti ora per ora in diretta dal circuito di Misano.*