

BENTORNATO GERHARD!

AUTO SPRI T



L'italia SOGNA

Torna alla vittoria la BENETTON, prendono il largo nel mondiale SCHUMACHER e la FERRARI, è grande ma sfortunato FISICHELLA. E negli Usa un super ZANARDI domina e va in testa al campionato

FotoORSI

29 luglio - 4 agosto 1997 n. 4.000
Sped. in abb. postale com. 76 art. 2 legge 349/95-80



9 770005 174006

31

SETTIMANALE
anno XXXVIII
29 luglio-4 agosto 1997
L. 4.000

Sommario

VELOCITÀ

- FORMULA UNO
- 12** Gp Germania
- FORMULA 3
- 44** Fuoco alle polveri
- FORMULA 3000
- 74** Hockenheim
- CART
- 76** Michigan
- IRL
- 80** Charlotte

RALLY

- NOVITA'
- 64** Toyota Corolla Wrc
- TROFEO TERRA
- 68** Sila

PRODOTTO

- NOVITA'
- 82** Ferrari 355 F1
- SPECIALE
- 86** Alpina BMW

L'ALTRA DOMENICA

- PANORAMA
- 50** Gare in Italia

OPINIONI

- GIORGIO FALETTI
- 4** Io, Canaglia
- CARLO CAVICCHI
- 11** Domenica notte
- DANIELE P.M. PELLEGRINI
- 89** Cockpit
- FRANCO GOZZI
- 98** Il tunnel

RUBRICHE

- 8** lettere
- 43** notiziario csai
- 61** domenica sprint
- 66** news rally
- 70** news velocità
- 88** news on the road
- 90** news karting
- 92** news estero
- 94** portobello
- 96** dove si corre



76

74



82

64



12



AUTO SPRI NT

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

Autosprint - Casella Postale San Lazzaro di Savena 40068

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICE DIRETTORE
FRANCO NUGNES

CAPO REDATTORE
Diego Forti

PICTURE EDITOR
ANGELO ORSI

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
ANDREA CORDOVANI
MARIO DONNINI
MARISA IMBROGGI
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

COLLABORANO
NEREO BALANZIN
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
FABIO RAVAIOLI
SERGIO REMONDINO

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

SEGRETERIA
MIRCO LAZZARI (archivio)
CLELIA MUSOLESI

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

TECNICA
GIORGIO PIOLA

COLLABORATORI: René 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 Manfreda, Carlo Marzetti, Wolfgang Monsehr, Fernando Morandi, Ricardo Munoz, Giovanni Paterlini, Alessandro Stefanini, Thomas Voigt, Enrico Zanarini.

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. Piazza Colonna 361 - 00187 Roma tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697 - Telex Dipari 626169.

All'estero, A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A. Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI) - teleFax: 02/57512606.

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

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



AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO 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

Non c'è pace fra le olive



Se è come l'altra volta, scordatevelo!
Il pilota seduto sulla sedia guardò negli occhi il suo team manager, che fece vagare lo sguardo per la stanza, imbarazzato.

«Sì, effettivamente...».

«Effettivamente un corno! C'è un caldo che si muore. Già solo a mettere su il casco mi sembra di avere la testa in un forno a microonde. Se mi metto della farina in una narice e del prosciutto nell'altra, all'arrivo se mi soffio il naso viene fuori una pizza. Poi mettiamoci pure la tuta...».

«Beh, la tuta la fanno...».

Il pilota non fece nemmeno finire il debole tentativo di difesa del suo interlocutore.

«La tuta probabilmente la fanno in Finlandia. Solo che lì è rivestita di legno e la chiamano sauna. Per non parlare della macchina. Da quando corro con le macchine coperte, alla fine di ogni gara manca poco che mi trovo dei salmoni nella tuta...».

Gli occhi del dirigente iniziarono a saltare come una stambecco da una parte all'altra della stanza, fino a depositare lo sguardo imbarazzato sulle mani, dove iniziarono il gioco «Questo è un dito bello, questo è suo fratello». Il pilota lo incalzò, spietato.

«Ci sono settanta gradi, là dentro. Se ce l'avessi in casa, dal condominio mi arriva una rata di riscaldamento da far impallidire il bilancio della Fiat. E come presa per il culo ulteriore, abbiamo pure la De Longhi come sponsor...».

Il manager di colpo si alzò dalla sedia.

«Hai ragione. Però ho una sorpresa per te. Ho trovato io la persona giusta, quella che sicuramente può fare qualcosa, con in più un tocco di classe, che non guasta mai».

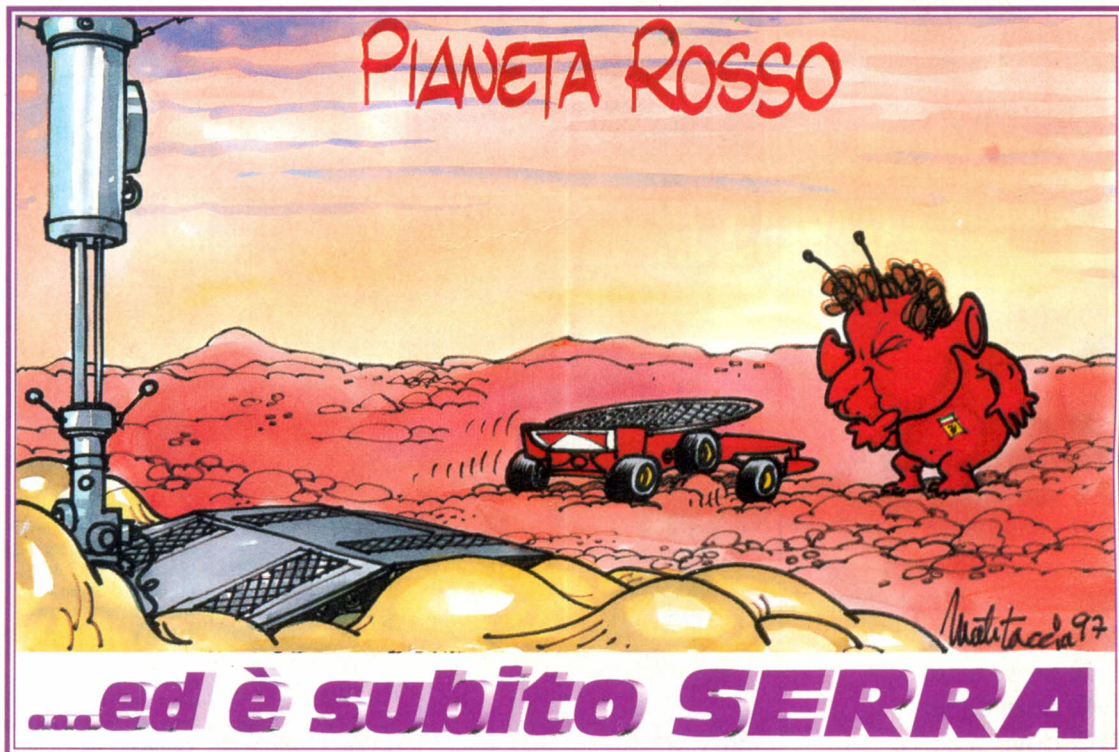
Andò alla porta dell'ufficio e la aprì di scatto. Sulla soglia c'era in piedi un uomo. Aveva una giacca e sulla testa un cappello a tubo con sbuffo, pure bianco.

«Ti presento Monsieur Durand! Senti che bell'idea che ha avuto...».

Il nuovo venuto arrivò al centro della stanza e prese a declamare con un forte accento francese.

«Nella tuta, avant de la partenza, metteremo un leggero battuto di scipolla e rosmarino e bagneremo il tutto con un po' di champagne. Poi, al primo rifornimento...».

Ci fu un rumore come di un pneumatico che si sgonfia. I due si ritrovarono a guardare il pilota svenuto sul pavimento. M'sieur Durand era perplesso. «Forse che lui non ama la scipolla, può darsi?».



...ed è subito **SERRA**



l'avventura americana di Zanardi meriti più attenzione. Per di più, a parte la Vhs realizzata da Autosprint alla fine dello scorso anno, non esistono videocassette o altro materiale in proposito. Spero che in futuro si dia più rilievo a questo genere di gare, non solo perché sono tifoso Honda, ma anche perché mi piace gustare tutto quello che riguarda il mondo delle corse. **BB**

Franco Vuong,
Trecasali (Parma)

In ricordo di Ayrton

BB Molti tifosi hanno dedicato al nostro caro, grande e indimenticabile Senna una stella del firmamento. Io, invece, con grande fierezza, gli ho dedicato anch'io una stella, ma vivente. Infatti, il 9 luglio 1997 alle ore 2,50 è nato mio figlio, a cui ho dato il nome più bello che la storia dell'automobilismo possa raccontare: Ayrton. Questa è la mia stella vivente, in ricordo del nostro grande e indimenticabile campione. **BB**

Giorgio Ferioli, Roma

L'America fa... scuola

BB Sono un grande appassionato di quasi tutte le categorie automobilistiche e scrivo per fare qualche considerazione sulla F.1 attuale. Premetto che seguo anche la C.A.R.T. dove i colori italiani sono diventati una realtà vincente in questi ultimi anni grazie al fenomenale Alex Zanardi. La gara svoltasi a Toronto rende perfettamente la filosofia di questa, a mio parere, stupenda serie: sorpassi, sorpassi e ancora sorpassi. Perché la F.1 non può diventare, o meglio tornare ad essere, così avvincente? Io credo che il motivo sia da imputare alla mentalità diversa degli inglesi rispetto agli americani in quanto i primi danno una priorità maggiore alle macchine piuttosto che ai piloti e da questo ne consegue il fatto di una ricerca sempre più esasperata delle prestazioni assolute. Con il risultato che chi ha più soldi quasi sempre riesce a farsi valere rispetto alla concorrenza che non riesce ad emergere dal limbo delle retrovie. In un numero di Autosprint ricordo di aver letto un commento di Andre Ribeiro a proposito delle vetture di F.1, «Sono anni luce avanti a noi!», che dimostra quanto appena detto. **BB**

Marco Ferruzzi
Torino

Pit-stop soporiferi?

BB Scrivo per protestare contro questa F.1 per nulla spettacolare. Seguo da

anni il Circus e mai si è registrato un livello così basso di sorpassi, che rappresentano il sale dell'automobilismo. È vero che la Ferrari è tornata a vincere ma fino ad ora non ho mai visto in condizioni normali di gara (senza pioggia) una Ferrari sorpassare una Williams in pieno rettilineo (semmai è vero il contrario). La verità è che le soste ai box per il rifornimento sono state caldeggiate dalla Ferrari, dato che i suoi motori consumano di più di quelli della Renault e che il divario, allora, era di un giro. Adesso che la Rossa ha raggiunto la sua diretta concorrente, perché non li elimina del tutto questi maledetti rifornimenti? Gli unici sorpassi della F.1 si verificano in coda al gruppo, ma la tv non li fa vedere! È una pena notare che le monoposto si scavalcano grazie alle soste ai box: è un po' come se in pista scendessero... Todt e Briatore! Spero che la prossima stagione sia più spettacolare di questa, ma da quello che si dice in giro non mi sembra proprio.

Ermegilda Feola, Roma

Ci vuole più tv per la C.A.R.T.

BB Vi scrivo per parlare di un argomento molto trascurato dalle reti televisive italiane e cioè la serie Cart, quella tanto per intenderci in cui corre da due anni Alex Zanardi. Trovo che le reti televisive se ne occupino veramente poco o nulla. Insomma, tanto per fare un esempio, penso che

Tifosi di Schummy, scrivete!

Valerio Grigoli, Torino

Questo nostro lettore intende corrispondere con i fans del pilota tedesco. Ecco il suo indirizzo: viale Vittorio Veneto n. 31 Cap 10034, Chivasso (Torino).

A proposito di copertine

Paolo Quaranti, Banchette (Torino)

Beh, forse lei ha preso un po' troppo di... petto la copertina del numero 28. Voleva essere né più né meno che un modo scherzoso per sottolineare un fatto insolito (e non per questo memorabile) per il mondo delle corse. E quando il protagonista è un pilota tre volte campione del mondo di F.1 quale Nelson Piquet, la foto acquista un valore particolare, tanto da meritare rilievo. Tutto qui.

Il titolo di Hill non si... tocca

Elettra Concini, Verona

Nessuno ha messo in dubbio il fatto che Damon Hill si sia aggiudicato il titolo '96. Quel riferimento a Schumacher stava a sottolineare il fatto che Michael è un pluriridato. Il titolo vinto da Damon nessuno lo può cancellare, su questo ha ragione lei!

Per i fans di Alesi

Daniele Stranges, Borgoticino (Novara)

Tifosi/e di Alesi, se volete scambiare idee sulla F.1 e su Jean, scrivere a questo nostro lettore, che risiede in via Galileo Galilei 5, Cap 28040 Borgoticino (No).

Le risposte dei campioni

Sabrina Seno, Ormea (Cuneo)

Si, fino a prova contraria la lettera che lei ha inviato al suo beniamino avrà una risposta. Solo che ci vuole un po' di pazienza. Quanto all'esistenza di piloti mancini, il mondo delle corse ne è sempre stato pieno. Uno su tutti? Il grande Ayrton Senna.

I tentativi di Fushida in F.1

Marco Ganci, Palermo

Hiroshi Fushida oggi ha 51 anni ed è il responsabile della Tom's, la factory che fa correre una monoposto in F.3 nel campionato inglese e in quello giapponese. Fushida fu il primo pilota del Sol Levante a tentare la qualificazione in un Gp valido per il mondiale, nel '75, al volante della Maki in Olanda e in Inghilterra. Nella prima occasione Hiroshi ruppe il motore in prova e dovette rinunciare alla corsa. Nella seconda gara non riuscì a qualificarsi.

I confronti impossibili

Maurizio Biffi, Ornago (Milano)

Sa quante lettere sono arrivate in redazione a proposito del paragone tra Senna e Schumacher? Tantissime e ognuna contiene una parte di vero, una riflessione intelligente, una giusta sottolineatura. E approdano a conclusioni spesso dissimili tra loro. Lei preferisce Senna? Benissimo, siamo nel campo dell'opinabile e parlare dall'alto di certezze assolute non è possibile.

Quanto spazio per la Vst?

Paolo Catorcini, Antella (Firenze)

Purtroppo il rilievo dato (o non dato, come dice lei) da Autosprint alla gara di Velocità su Terra è condizionato dallo spazio a disposizione. Cerchiamo per quanto possibile di riportare almeno le classifiche, quando non c'è la possibilità di agire altrimenti. Per il futuro cercheremo di fare del nostro meglio per non deluderla.

**PER
SCRIVERE
AI PILOTI**

FERRARI SpA - Via Ascari, 55/57 - 41153 Maranello (Modena)
BENETTON FORMULA Ltd - Whiteways Technical Centre
Enstone Chipping Norton - Oxon, Ox7 5ee (Gran Bretagna)
WILLIAMS ENGINEERING Ltd - Grove, Wantage Oxfordshire
OX12 0DO (Gran Bretagna)
McLAREN INTERNATIONAL Ltd - Woking Business Park Albert
Drive Woking - Surrey GU21 5JY (Gran Bretagna)
PROST GRAND PRIX - Technopole - 58470 Magny-Cours (Francia)



Attenzione al SuperT tedesco

Giorni orsono ho avuto l'opportunità di seguire sull'emittente Dsf una gara del SuperTurismo tedesco, al quale finora non avevo dedicato alcuna attenzione. Ebbene, al di là dello spettacolo offerto, sono rimasto meravigliato nel vedere l'altissimo livello tecnico (con Case come Peugeot, Audi, Bmw, Opel, Honda) e, soprattutto agonistico. Oltre a Winkelhock e Aiello, dominatori del campionato, ci sono degli affermati specialisti come Cecotto e Pirro, delle vecchie glorie del Dtm quali Modena, Bartels, Van Ommen, Thiim e Reuter. Insomma ci sono tutti gli ingredienti per fare di quello tedesco il miglior campionato SuperT a livello internazionale, di gran lunga superiore a quello inglese, cioè il Btcc, che non mi sembra più a livello degli... antichi splendori. Insomma, il Dtm è finito da un pezzo, l'Itc non c'è più e in Germania sono riusciti comunque a tenere in piedi una serie che rappresenta un vero e proprio piatto prelibato per tutti i cultori della categoria.

Adolfo Angrisani, Foggia

Quale futuro per la Gt?

Possibile che non abbia insegnato nulla l'esperienza ITC-Dtm, categoria autodistruttasi in una rincorsa a soluzioni sempre più sofisticate e costose, come in una specie di castello ipertecnologico crollato su se stesso? Temo di vedere la serie Gt fare la fine dell'Itc, per la gioia di quelli per i quali esiste e deve esistere solo la F.1 (non facciamo dei nomi...). In pratica, se ogni casa deve adottare la filosofia di Porsche e Mercedes, ogni disciplina dovrebbe temere come

la peste per i suoi equilibri l'ingresso in forma ufficiale di un nuovo costruttore. Sarò un idealista, ma non riesco a immaginare un futuro fatto di categorie per gentleman driver, com'era appunto la Gt, stravolte e travolte nel giro di un paio di anni da missili terra-terra da dieci milioni al chilo. Ciò si verifica perché si adotta un concetto volontariamente distorto della competitività. (...) E allora mi chiedo: se da un lato sarebbe certamente più opportuno adottare regolamenti più severi (ad esempio innalzando il numero minimo degli

esemplari da realizzare) non sarebbe addirittura preferibile che questi comportamenti da «assi pigliatutto» fossero evitati con un gentleman agreement, ossia un accordo tra le Case che in questo modo trarrebbero un indubbio vantaggio dalla riduzione dei costi?

Massimiliano Micaletti, Bologna

Il fascino del Casentino

Da sempre sono un appassionato di rally e, finalmente, nel maggio di quest'anno ho fatto il mio esordio agonistico in questa disciplina in occasione del 3. Trofeo degli Etruschi, piazzandomi 28. assoluto. Nei giorni 5 e 6 luglio ho quindi preso parte alla mia seconda gara, in una delle zone più belle d'Italia. Il rally sopraccitato è il «Casentino», che purtroppo non è andato troppo bene per me. Un'uscita di strada (a causa di una nota presa male) nella quinta prova speciale mi ha fatto tornare a casa con una grandissima delusione (ero in lotta per la seconda posizione di classe alle spalle di una Bmw M3!). Soltanto il prezioso apporto dei ragazzi del «Rally Club Subiaco» è riuscito a lenire il mio disappunto. Per questo li volevo ringraziare pubblicamente. Infine, se qualcuno ha scattato foto della mia Fiat Uno Turbo Gr.A bianca e blu (n.24 al rally degli Etruschi e n.56 al «Casentino») gradirei molto averne qualcuna.

Emanuele Segatori, Torino

Nella gara in salita Cividale-Castelmonte valida per il Cvm ho presentato reclamo contro il concorrente Alessio Tosini, in gara nella mia stessa categoria, ossia in Gruppo N classe 1300. Ora mi chiedo come mai abbia dovuto pagare una cifra superiore al doppio (lire tre milioni più lire cinquecentomila per deposito cauzionale) della tariffa prevista nell'annuario Csa, quando anche il regolamento particolare della gara si rifaceva al tariffario in oggetto, la cui cifra indicata (1.460.000 lire) è sufficiente per il rimontaggio di un motore come quello della Peugeot Rallye 1300 Gr.N. E come mai il mio reclamo non ha sortito alcun effetto, visto che nelle verifiche è stato accertato che la chiave

Anton Geier-FOTOSPEEDY



di collegamento tra puleggia ed albero a cammes risultava rotta, rendendo quindi possibile un'alterazione della fasatura? La puleggia può essere mantenuta in posizione «non conforme» e più redditizia, con la chiave «astutamente» rotta, solo mediante l'attrito e la tensione del bullone di collegamento che lavora sull'albero a cammes, con interposta una rondella di 34 mm x 5 mm, aiutata in questo magari da una goccia di Loctite. Forse si sarebbe anche potuto dubitare di un casuale incidente, se non fosse che proprio la settimana prima il medesimo concorrente era stato trovato non conforme per lo stesso particolare, realizzato però in maniera differente. Infine faccio presente che alle ore 0,30 del giorno 14 i commissari sportivi mi hanno dissuaso dal proporre appello, asserendo che l'ipotetica difformità in oggetto non avrebbe dato alcun vantaggio e come tale sarebbe stata giudicata anche in secondo grado. Così, considerando la tarda ora e la mia stanchezza e l'impossibilità di farmi consigliare da altri, rinunciavo all'appello.

Ora, io che pratico questo sport in maniera corretta, mi sento vittima di un'ingiustizia.

Anton Geier, Appiano (Bz)

Andiamo con ordine: il tariffario da lei citato non fornisce cifre tassative, ma dà solo criteri orientativi. La verifica comportava lo smontaggio completo del motore (bielle e spinotti compresi), con un procedimento laborioso e un significativo esborso per il rimontaggio, per cui la decisione dei commissari non è andata contro la norma. Va anche detto che la cifra serve per coprire le spese di rimontaggio e nient'altro. Quanto alla verifica vera e propria, abbiamo interpellato

IL CASO

Il pilota Anton Geier ha presentato reclamo al termine della salita di Cividale contro Alessio Tossini, ma la vettura, poi verificata, è stata giudicata regolare. E la cifra pagata per la verifica, pur se alta, non è eccessiva, visto che...

uno dei commissari tecnici, Fabrizio Fei che si è così espresso: «È vero, la chiave si è rotta, ma ciò è avvenuto durante lo smontaggio in sede di verifica e non prima. Inoltre non c'era traccia né di rondelle né di Loctite. Abbiamo trovato due camme grippate e ciò ci ha fatto presumere che l'indebolimento della chiave sia stato causato proprio da questo. Ma di irregolarità neanche l'ombra». Riconosciamo la sua perfetta buona fede, ma la cifra richiesta non era affatto punitiva. Copriva i costi di rimontaggio e nulla più.

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

Fisico sulla ...Rossa

A fine gara i commissari hanno sgridato Michael Schumacher, reo di aver caricato sulla sua Ferrari Giancarlo Fisichella, fermo lungo la pista, per riportarlo ai box. "Me la sono cavata con un richiamo - ha commentato, ridendo, Schummy - ma il mio voleva essere un modo di fare i complimenti a Fisichella che è stato veramente straordinario in questa gara. Avrebbe meritato di concludere la corsa al secondo posto, davanti alla mia Ferrari. Non è stato fortunato".

In America un gesto così avrebbe assicurato al campione tedesco il plauso dei reggitori dello sport, non certo una nota di biasimo, ma si sa che di là dell'Oceano il rispetto del pubblico, la cavalleria, i gesti sportivi hanno la meglio su tutte le regole, quelle scritte e quelle non scritte. E' stato invece molto bravo Michael a comportarsi così, anche perché ha finalmente permesso alla nostra grande speranza di farsi un giro su quella Ferrari che, in due anni interi, nessuno a Maranello ha ritenuto opportuno fargli fare pure avendolo presentato come pilota collaudatore.

Ma sì, è un discorso vecchio, però come si fa a stare zitti, a non arrabbiarsi vedendo quanto, gara dopo gara, il nostro talento si va imponendo nel difficile mondo della F.1 diventando sempre più la perla del mercato, il pilota che tutti sognano.

Alla Ferrari potevano averlo in squadra per un pugno di riso e Minardi sarebbe stato ben contento di regalarlo da grande romantico quale è sempre stato.

Al contrario, in Ferrari non solo non l'hanno voluto, ma nemmeno lo hanno provato, così, tanto per



capire se era davvero veloce come tutto il mondo andava urlando da quando questo ragazzo aveva preso in mano il volante di un kart mostrandosi subito di un'altra pasta rispetto alla pur agguerrita concorrenza.

Tempo fa, su queste colonne, avevo scritto che una volta di più a Maranello avrebbero finito un giorno per andare a cercare il nostro campione strappandolo a squadre rivali a suon di miliardi mentre potevano assicurarselo per poche lire.

E' una storia troppe volte vissuta per sorprendere, ma fa rabbia se si pensa che in questi giorni si deve decidere sul pilota da affiancare a Schumacher. Poco conta chi sarà, se Irvine o un altro, di certo si sa che sarà ben pagato (troppo pagato?) e che ben difficilmente

sarà più bravo e, anche solo in prospettiva, più interessante di Fisichella. L'Italia ora sta proponendo al palcoscenico mondiale due super guidatori, l'altro è l'abruzzese Trulli, che tutti ci invidiano. Ma nessuno dei due salirà su una Rossa a tempi brevi ed è un vero peccato perché adesso alla Ferrari dimostrano di fare le cose proprio nel modo giusto, con una organizzazione perfetta e un'armonia stupefacente. Al tutto manca solo un pilota italiano, la vera ciliegina sulla torta. Forse è chiedere troppo, però in giornate così esaltanti per i nostri eroi, in gare dove si vede Trulli infilzare come un tordo Villeneuve e costringerlo a un errore che potrebbe costargli caro nella lotta per il titolo, illudersi che a Maranello qualcuno si sia accorto dei nostri ragazzi è il minimo che viene in mente. Con la speranza che quel "qualcuno" si morda almeno le mani.



ANSA

IL RITORNO DI

Il 27 agosto compirà 38 anni. Intanto, ha vinto il decimo Gp su 203 disputati. Ma Berger non è un pilota fatto di numeri nè un freddo: per spiegarlo fino in fondo, lo abbiamo fatto parlare. A cuore aperto...

▲ ROBERTO BOCCAFGLI

HOCKENHEIM - A volte ritornano. Non soltanto i mostri o gli alieni, come nei film horror e di fantascienza. Anche i campioni. Anche i miti di una F.1 che ogni tanto riesce a distaccarsi dalle mode e dai turn-over; dai pilotini allevati in batteria; dalle logiche di mercato e anche dai "si dice" quasi sempre campati in aria, ma spesso tanto potenti da trasformarsi in realtà. Il Berger di Hockenheim 1997 entra di diritto nella galleria dei Grandi delle corse. Trentotto anni di età il prossimo 27 agosto; quattordici di carriera nel Circus che lo vide apparire sulle curve casalinghe (per lui) di Zeltweg nel preistorico 1984. Basterebbero queste cifre a spiegare perché la vittoria di Gerhard in Germania diventa un evento storico non solo perché ha magicamente riportato la Benetton nei quartieri alti. Se aggiungiamo che al primo posto ha aggiunto il dominio in qualifica e anche nella graduatoria del giro più veloce in gara (gli era riuscito soltanto una volta: in Australia '87 con la Ferrari) e, soprattutto, al rientro in gara dopo sei settimane e tre Gran Premi di assenza per problemi fisici, ecco che il Berger targato Hockenheim diventa un personaggio eccezionale. Tanto da giustificare questo ritratto in pillole: una sorta di Berger-pensiero estratto da una lunga conversazione a cuore aperto e a quattr'occhi avuta con lui nella quiete dell'hotel Vorfelder a Waldorf, a due passi dal circuito ma fuori dalla mischia del Circus che ormai a gran voce lo definiva un ex-pilota, al punto da pronosticargli il ritiro addirittura prima di fine stagione.

CUORE DA CORSA

Non sono al cento per cento, devo ammetterlo. Queste ultime settimane sono state durissime per me. Avevo visto morire i genitori di qualche amico: sapevo che si trattava di un grande dolore. Ma la scomparsa di mio padre mi ha provocato un dolore gigantesco, inimmaginabile. Gli ero molto vicino. Specialmente negli ultimi tre anni, allorché l'ho sostenuto durante le sue traversie con la giustizia. Non eravamo più padre e figlio: eravamo diventati due amici. Quando ho appreso dell'incidente aereo, ho sentito sfuggirmi qualcosa di mio, di interiore. Poi ho dovuto farmi forza: la vita continua. E allora ho capito che tornare nell'abitacolo, in gara, sarebbe stata la mia medicina contro il dolore».



FUTURO FERRARI

In Ungheria si può vincere da pagina 18



ORSI

MERCATO PILOTI

Acque agitate e Coulthard va da Jordan pagine 30 e 31



ORSI

EL GUERRIERO

L'incubo per Gerhard, reduce da uno stop durato tre Gp, è finito. Due interventi chirurgici e il tragico incidente aereo capitato al padre Johannes lo avevano messo a dura prova. Ora, grazie alla vittoria in Germania, il suo futuro di pilota appare decisamente meno buio...



LA MALATTIA

Ho sentito tante speculazioni sulla mia malattia. La situazione è questa. Da circa un anno avevo una infezione ai seni paranasali, poi estesi al polmone destro. Dal Gp di San Marino la situazione è peggiorata: mi sono curato con dosi di antibiotici debilitandomi sempre più, al punto che in Spagna guidare la Benetton era una vera sofferenza. In viaggio verso il Gp del Canada, Flavio Briatore mi ha chiesto di farmi vedere da un medico a New York. E questo ha portato alla mia lontananza da tre gare e a due operazioni chirurgiche: una allo zigomo destro, per liberare il seno nasale, l'altra per rimuovere una infezione dentale dalla quale si è scoperto che partiva tutto il problema. Capito? Una semplice infezione dentale: niente di più. Ma del resto non mi stupisco: anche sul mio gomito operato nel '93 se ne dissero tante... Ora posso dire la verità: mi feci male a Ibiza, cadendo con la moto da cross di Heinz Kinigadner (un crossista austriaco suo amico, ndr) e distruggendomi il gomito. Nascosi tutto con la Ferrari, continuai a guidare come se niente fosse. Ne derivò un'infezione e la guarigione andò per le lunghe».

IL RITIRO

Non voglio smettere di correre. A inizio stagione mi sentivo in grande forma: nei test invernali ero sempre stato più veloce di Alesi; nelle prime tre gare di campionato sono andato fortissimo. Poi è arrivata la malattia e anche la mia monoposto ha avuto problemi. Quindi ho perduto mio padre. Ecco come da una situazione personale positiva sono scivolato in una orribile, deprimente. A volte, in ospedale, mi sono chiesto se non fosse meglio chiudere con le corse. Penso però sia normale: chi non se lo sarebbe chiesto al mio posto? Ora è tutto cambiato. E ora questa è la verità: mi sono dato tempo per riflettere. Due-tre gare, forse quattro, per chiarire a me stesso che cosa desidero dal mio futuro. Se vorrò ancora gareggiare, so che potrò farlo. In caso contrario, organizzerò la mia vita in modo diverso».

DIVORZIO BENETTON

Nessun mistero: ritengo che il mio ciclo alla Benetton sia concluso. Con la squadra sto bene: nessun problema. Mi piace la gente con cui lavoro. Ho un ottimo rapporto con la famiglia Benetton: hanno inventato tutto dal niente, sono gente che lavora. Ma a fine 1995 ho firmato un contratto di due anni, e a novembre saremo alla fine. Non ho rimpianti, non ho accuse da fare. Sento soltanto che se continuerò a correre nel 1998 sarà con un'altra squadra. Tutti mi chiedono con quale: non posso dirlo. So di avere buone possibilità, con un team competitivo perché altrimenti stare nel Circus iridato non mi interessa».

Gli chiediamo se questo team sarà la McLaren: perché ormai è certo che

Coulthard se ne andrà; per il suo legame personale con Ron Dennis e con la Mercedes. Gerhard taglia corto:

«Non posso dire quali sono queste mie possibilità: certo questi miei legami sono importanti. Ho interessi e obiettivi importanti anche al di fuori delle corse. Ma una cosa è certa: avrei deciso di lasciare la Benetton anche se la monoposto di quest'anno fosse stata sempre competitiva».

COMPETITIVITÀ' BENETTON

La situazione di quest'anno è molto diversa da quella del '96. Un anno fa avevamo una monoposto sbagliata: colpa del fatto che a fine '95 iniziarono a progettare la troppo tardi, soltanto quando furono certi del secondo titolo di Schumacher. Ma la B197 è una buona vettura. I problemi nascono da due fattori. Il primo: l'evoluzione tecnica sul 10 cilindri Renault, molto più lenta che in passato. Il secondo: il grande sviluppo elettronico, che a inizio

stagione ci rendeva competitivi, ma poco affidabili. Ora la retromarcia sull'elettronica ha reso tutto migliore. Ma è tardi».

BRIATORE

Con Flavio ho un buon rapporto. Non posso definirlo amicizia, ma è un buon rapporto. Non è una persona facile: è difficile capire che cosa davvero pensa. Non perché vuole fregarti: perché è complicato. In compenso è una persona divertente: una serata insieme a lui è sempre piacevolissima».

ALESI

Con Jean ora siamo amici. All'inizio il rapporto fu difficile. Quando nel 1993 lo raggiunsi in Ferrari lui era geloso di me, e ci fu qualche momento duro. Ora tutto è passato: è una persona che mi piace. E lo ammiro come pilota».

ORSI



LA VELOCITA'

Un pilota ritiene sempre di essere veloce come agli inizi. Ma penso che non sia vero. Un fatto è certo: l'incidente dell'89 a Imola (la fuoco con la Ferrari, ndr) ha cambiato la mia vita. Fino a quel momento rischiavo sempre: lo facevo volentieri, mi affascinava. Ma da Imola in poi ho sempre cercato di evitare il rischio. E ho fatto bene: se avessi continuato a guidare come prima di quell'incidente, ora sarei senza dubbio morto».

PIANETA USA

Non posso dire di non avere chance per andare a gareggiare in America nel campionato C.a.r.t. Contatti ne ho avuti. Ma, francamente, è una ipotesi molto lontana. Oggi non è assolutamente fra i miei obiettivi».



COLOMBO

Per la sua vittoria in Germania, la seconda dopo quella del '94, Berger ha sfoggiato una determinazione incredibile. L'austriaco, sopra, si è giovato di una strategia perfetta che ha visto protagonista il suo box nei due pit-stop. Comprensibile, nel giro d'onore, la sua immensa soddisfazione dopo ben tre anni di «digiuno»

PILOTA O MANAGER?

Il mio stimolo numero uno è la corsa. Il mio cuore è per la corsa, per la competizione. La F.1 è un business, un lavoro. Ma quando infilo il casco tutto scompare: resta esclusivamente la voglia di andare più veloce possibile. Ecco perché nonostante l'età e tutte le altre storie voglio continuare a essere un pilota: la competizione è la mia linfa vitale. So che in futuro potrei fare altre cose, magari anche collaborare alla organizzazione di un team. Ma non oggi, non subito: mi sembrerebbe una retrocessione».

SENNA

Una delle molle che mi spinge a continuare a gareggiare è che nella mia carriera ho incontrato un solo pilota assolutamente più veloce di me: Senna. Era allucinante: alla lunga, combattere contro di lui significava averlo sempre nel c... (testuale). E pensare che a volte ero più veloce di lui in qualche curvone difficile, velocissimo: la telemetria McLaren lo mostrava chiaramente e anche lui lo ammetteva e ne era sorpreso. Ma sul giro finivo sempre per essere più lento. E anche in gara. Ci ho pensato tante volte fino a spremere il cervello. Ma la spiegazione è semplice. In macchina Ayrton era un computer: semplicemente perfetto. Io no. Magari ero fortissimo in una occasione, ma sbagliavo in altre. Mi va bene così: io non sono computer, sono un uomo. Nelle corse come nella vita».

SCHUMACHER (MICHAEL)

Non posso giudicarlo appieno: non siamo mai stati compagni di squadra. Ma non ho dubbi: fra tutti quelli che ho conosciuto è lui il pilota più vicino ai livelli incredibili di Senna».

MAI STATO IRIDATO

Non ho mai vinto il campionato del mondo, e sarà difficile riuscirci adesso. Mi spiace: era il mio obiettivo. Ma cosa posso farci? In fondo penso che anche Prost, quando si trova solo con se stesso, pensa magari che forse avrebbe potuto fare meglio dei suoi quattro titoli iridati e conquistarne cinque come Fangio...».

IL COLORE ROSSO

La Ferrari è nel mio cuore, lo sarà sempre. In fine dei conti mi ritengo un pilota Ferrari. Spesso penso ai piloti e li accoppio a un colore. Se penso ad Ayrton lo ricordo nero, dal colore della sua tuta ai tempi della Lotus sponsorizzata John Player Special. Prost lo ricordo blu, colore da corsa francese. Io mi vedo rosso: come la Ferrari. Ho un ricordo bellissimo: la trattativa che a fine 1986 condussi con Enzo Ferrari. La portai avanti personalmente: io, ragazzo di ventisette anni, con lui che ne aveva ottantotto ed era il mito dell'automobilismo. Eccezionale: ne sono orgoglioso».

INTERNET

La novità è recente: da qualche settimana Gerhard Berger ha un suo sito su Internet. «Mi sembrava una idea scema – ci scherza lui – e invece in sei settimane ho avuto 160.000 contatti: una cifra incredibile. Fantastico, no?».

Se volete complimentarvi con Gerhard per il suo ritorno e la sua splendida vittoria a Hockenheim, ecco l'indirizzo del suo sito Internet, così come pubblicizzato anche sul lato del suo casco da gara: www.gerhard-berger.at.



Williams



In piena crisi, tecnica e soprattutto di piloti, la squadra più potente degli ultimi anni adesso rischia grosso. A errori sta sommando errori. Ecco che cosa sta accadendo nelle file del team inglese...

▲ **ALBERTO ANTONINI**

HOCKENHEIM - Potenza della matematica: se in Ungheria Berger e Alesi segnano una doppietta, e se Villeneuve e Frentzen non vanno a punti, la Benetton aggancia la Williams nel mondiale Costruttori. La prima ipotesi (quella di Alesi e Berger) è come minimo improbabile, anche dopo la vittoria di Gerhard a Hockenheim. La seconda, quella dei piloti Williams, si è già verificata tre volte quest'anno. Compreso, appunto, domenica scorsa in Germania. Così, con sette gare da disputare, una Ferrari pur zoppicante allunga il suo vantaggio in entrambe le classifiche. Schumacher, a questo punto, ce la può fare: e il miglior alleato che ha, in questo momento è proprio la Williams. O meglio, la sua crisi. Qualcosa si è rotto, nella squadra più potente degli ultimi mondiali. Qualcosa che non ha solo a che fare con un progetto difficile e non aggiornato a metà stagione (ah, quanto rimpiangeranno Adrian Newey!) come succedeva in passato. Heinz-Harald Frentzen è ormai un caso umano, un pilota prigioniero dei suoi nervi che nelle ultime due gare non ha completato due giri. Ma anche Jacques Villeneuve, che pure ha ancora più di una chance di vincere il mondiale, commette errori inspiegabili. La Williams a Hockenheim ha sbagliato proprio tutto: dalle qualifiche alla gara. Il Gp di Germania è una corsa strana, anomala sotto molti punti di vista: ma certe indicazioni valgono per tutti. Quest'anno, con una situazione gomme differente, si era capito che non serviva scaricare al massimo l'aerodinamica, che i Km/h in rettilineo non avrebbero compensato la mancanza di bilanciamento. Eppure, la domenica Villeneuve è andato proprio in questa direzione: con il risultato di segnare velocità paurose (351 all'ora in

UORI ROTTA

scia, appena un paio in meno con la pista libera) e di scivolare come un budino nel piatto quando entrava nel Motodrom, dove ha l'undicesimo miglior tempo dietro a gente come Nakano. Una scelta suicida, dettata dalla necessità di recuperare nei sorpassi in rettilineo il nono posto in qualifica: ma una scelta condivisa da piloti come Magnussen e Fontana, non da quelli che lottavano per la vittoria. E il tutto causato, come ha detto lo stesso Jacques, da un errore di mappatura del motore Renault: un errore che ha convinto lui e i suoi ingegneri della necessità di togliere carico per recuperare velocità. Quando si è scoperto il vero motivo, era ormai troppo tardi. Ma un team bene organizzato sa reagire anche la domenica mattina. Capito il concetto? E tanto per restare sull'aspetto tecnico, sempre Villeneuve ha deciso poco prima del via di montare dischi freni troppo sottili (28 mm) per una gara del genere: il che non lo ha aiutato nel duello contro un grande Trulli, finito - il duello, non Trulli - nella ghiaia e nelle polemiche («quello guida come se fosse in F.3») mentre Jarno andava a prendersi un meritissimo quarto posto.

Misteri di Hockenheim: una pista strampalata che gli spettatori non vedono mai tutta intera, perché non hanno un posto

dove andare fuori dal Motodrom. Una pista capace di rivoltare i valori in campionato e di far sentire l'inno di Mameli anche se a vincere non è la Ferrari. Flavio Briatore aspettava questo momento da ventuno mesi, giorno più giorno meno. L'occasione per far vedere che la Benetton è diventata italiana e che può vincere anche senza Michael Schumacher. C'è riuscito, ma il merito è soprattutto di Berger. Ci sono piloti che su una determinata pista vanno più forte di chiunque altro; che la interpretano a fondo e sanno dove guadagnare tempo a ogni giro. Michael Schumacher ha Spa, Gerhard ha Hockenheim. Quando era in Ferrari nel '95, dicono gli ingegneri di allora, riusciva a strappare otto decimi ad Alesi (suo eterno compagno di squadra) solo arrivando alla seconda chicane. L'anno scorso aveva praticamente già vinto. Stavolta ha interrotto un digiuno personale durato tre anni esatti, e lo ha fatto in condizioni personali difficilissime: poca disposizione mentale e quasi nessuna preparazione fisica «A volte - racconta - i momenti duri sono il miglior allenamento». È vero che il circuito è fra quelli che impegnano meno il fisico, insieme con Monza: ma Gerhard ha ritrovato in tempo record la condizione del vincente, che sembra irrimediabilmente perduta. Per gli

amanti delle statistiche, è nono nella lista dei piloti più anziani che vincono un Gp (ma negli anni Cinquanta c'erano debuttanti vicini alla quarantina). Per i cultori della curiosità, è l'ultimo dinosauro sopravvissuto dall'epoca dei turbo. Per la Benetton d'ora in poi sarà uno strumento prezioso per recuperare terreno, prima del congedo definitivo a fine stagione. Accanto a lui, Jean Alesi è stato una pallida ombra, ma è riuscito lo stesso a portare a casa un punto. E la Benetton divide con la Ferrari il primato della costanza: una sola gara su dieci senza risultati utili. Colpisce il fatto che le B197 (una volta tanto orientate sulla strategia dei due pit-stop) abbiano ridicolizzato le Williams a parità di motore; ma, come già detto, Hockenheim è un circuito molto particolare e non è detto che certi valori non si ristabiliscano già dalla prossima gara, totalmente diversa come tipologia. Le vere sorprese della gara - in positivo e in negativo - sono Jordan, McLaren, Prost. Con risultati che dimostrano soprattutto una realtà che altri circuiti avevano mascherato. E cioè che ormai non sono più i team di primissimo piano a disporre dei motori migliori. Il Renault segna il passo, del Ferrari parleremo a parte. Il Mercedes è un mostro di potenza e Hakkinen avrebbe dovuto salire più su del terzo posto, con regolazioni più efficienti. Ma la forza dietro alle spalle di Fisi-chella, protagonista di una gara indimenticabile, è un dieci cilindri Peugeot cresciuto a dismisura con la Jordan. E il Mugen-Honda montato sulla Prost di Trulli, anche se non è ancora la grande potenza annunciata per il Duemila, ha

AP

fatto il suo dovere nel «recinto dei cavalli». Eddie Jordan, che non riesce a rassegnarsi di aver già perso per l'anno prossimo un grande pilota, potrà consolarsi - in parte - di perdere anche un grande motore. Chi invece deve darsi da fare, da subito, sono i top team. Perché è vero che certi meccanismi di squadra richiedono anni per andare a punto, ma ci saranno sempre gare nelle quali i cavalli motore faranno la differenza. E a Hockenheim, Berger, Fisi-chella e la Peugeot hanno insegnato che bisogna sempre stare attenti. Ai vecchi, e ai «piccoli». ■

Frentzen è di nuovo un caso

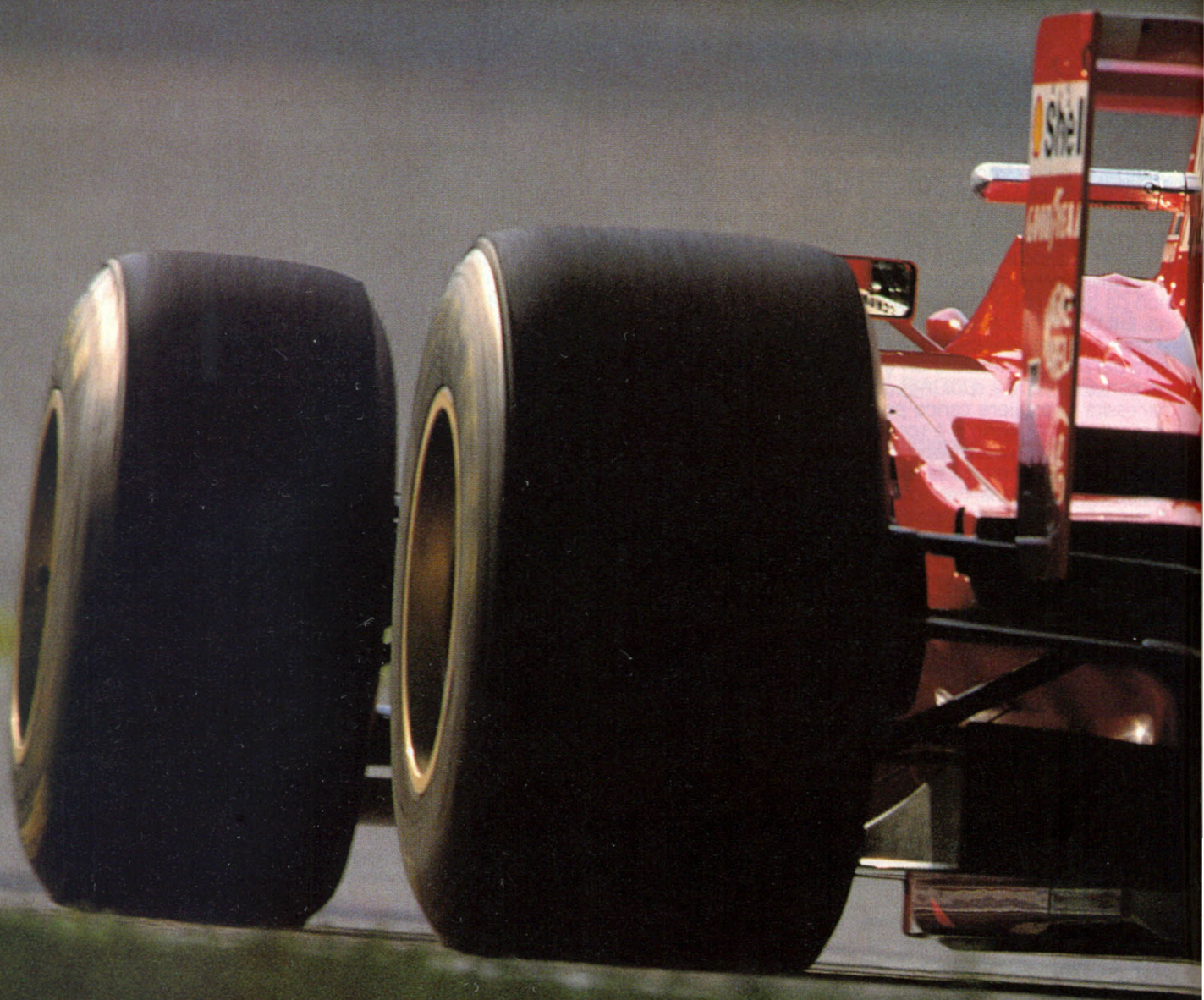
Male in qualifica, peggio ancora in gara con Villeneuve, nell'altra pagina, che è stato indotto all'errore da Trulli. Frentzen, sotto, protagonista di un clamoroso sbaglio subito dopo il via. Il tedesco, che doveva essere uno degli uomini d'attacco del campionato, pare prigioniero dei suoi nervi. Efficiente quanto a velocità di punta, la Williams Fw19-Renault pagava poi moltissimo nel tratto lento



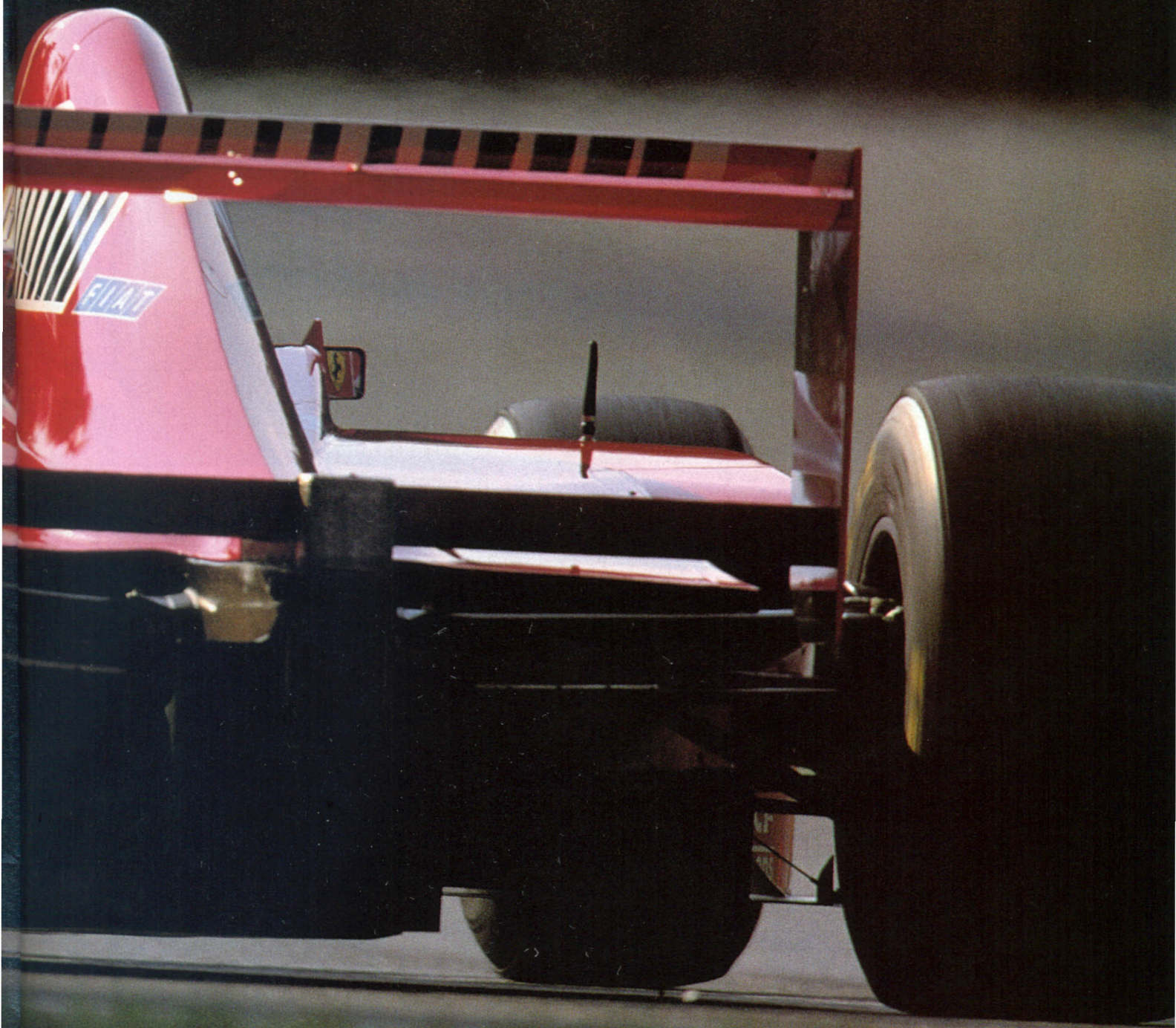
F.1 Gp Germania



l'analisi



Ferrari in controluce



Michael è tornato ottimista. A Hockenheim non tutto è andato per il meglio, ma il risultato finale ha consentito alla Ferrari di allungare sugli avversari. E in prospettiva il tracciato ungherese sembra adattarsi bene alla F310B...

ALBERTO ANTONINI ▲

HOCKENHEIM - E adesso, se Michael Schumacher ha la faccia lunga, è solo perché mamma Elisabeth gliel'ha fatta così. Onestamente, dalla decima gara del mondiale lui e la Ferrari non potevano aspettarsi di più. Il vantaggio di Michael su Villeneuve si allunga di nuovo fino ai dieci punti (cioè, se anche tutto dovesse andar male, dopo Budapest i due saranno al massimo appaiati); e quello della Ferrari sulla Williams sale a quota nove. Non è abbastanza per tirare il fiato e abbassare la guardia: ma è sufficiente per dare a Michael un supplemento di ottimismo: «Direi che ades- ➤»



AP

«so siamo in posizione migliore». Lo spettro di Silverstone è allontanato: la Rossa è arrivata in fondo e forse ci sarebbe riuscita con due vetture, senza l'incidente di Irvine in partenza. Ma l'allarme affidabilità non rientra del tutto, e di certo la F310B vista in Germania non era la migliore vista nel mondiale. Il motivo principale, su una pista del genere, è il motore. Ormai in Ferrari si sussurra a mezza bocca che, con la Renault già in pantofole, sarebbe il caso di spingere di più sullo sviluppo del V10. Il «barra due» non ha fallito la prova del fuoco, la pista dove si gira a tutto regime per più del 70 per cento, solo perché Schummy ha deciso di non usarlo in gara. Una decisione un po' meno tranquilla di quella ventilata in Germania il lunedì prima della gara, in un incontro con la stampa locale.

RIFORNIMENTO

I fatti, poi, gli hanno dato ragione in pieno: ma il suo secondo posto è anche frutto di circostanze favorevoli, come il ritiro di Fisichella, o la difficoltà di Hakkinen e della McLaren a interpretare la gara. Alle spalle di Berger, in realtà, si è corso spesso sul filo delle frazioni di secondo. E Schummy aveva detto, poco prima del via: «La differenza fra "barra uno" e "barra due", su questa pista, è stimabile in due-tre decimi di secondo al giro». Proprio quei decimi, magari, che gli mancavano quando inseguiva Fisico sui rettilinei. O magari a difettare erano quei kmh (sette nel tratto veloce, un paio di metri) che la sua Ferrari pagava alla Benetton di Alesi, che partiva per due pit-stop contro quello singolo programmato dalla Rossa. Qualche cavallo in più avrebbe fatto comodo, ma su una pista così veloce ci sarebbero state altre cose da migliorare. E invece bisognerà accontentarsi: «Sulla meccanica - dice

«Sulla meccanica abbiamo diverse cose da provare ancora, soluzioni che ci permetteranno di fare passi avanti. Ma la veste aerodinamica della F310B, ormai non può più avere modifiche»

Michael Schumacher

Schummy - abbiamo diverse cose da provare ancora, soluzioni che ci permetteranno di fare passi avanti. Ma la veste aerodinamica della F310B ormai non può più avere modifiche». Un altro problema verificatosi dopo tanto tempo (addirittura la prima gara) è quello del rifornimento. Schummy ha dovuto entrare a sorpresa al quarantesimo giro, quando i tecnici si sono accorti che mancavano una decina di chili di benzina rispetto alla quantità teoricamente imbarcata a metà gara. Un inconveniente che si era già verificato a Melbourne, nel primo Gp stagionale. Da allora a oggi, però, la Ferrari ha cambiato serbatoio, adottando quello con le paratie interne. Il fatto è che la capacità è più o meno la stessa (non enorme) e soprattutto che il bocchettone di rifornimento, troppo dritto, non può essere rifatto senza cambiare la scocca. Così, dovendo caricare molto carburante, il serbatoio ha risputato fuori parte della benzina.

FRENATA

Alla lista dei guai si aggiunge il cambio: verso metà gara, Schummy ha perso la quinta e perdeva tempo per passare le marce (bisogna «chiamare» con il bilanciere il rapporto che manca, attendere che il computer di bordo riconosca il segnale, e quindi tirare la leva ancora una volta per salire in sesta). È un inconveniente, dico-





ORSI

Decisamente nero il Gp di Irvine, che vediamo rientrare ai box con la ruota posteriore sinistra completamente dechappata, dopo una toccata alla partenza con la Williams di Frentzen.

A Eddie è riuscito l'estremo tentativo di rientrare ai box, tuttavia i danni riportati dalla sua Ferrari sono risultati tali, come si può ben veder nella foto sopra, da impedirgli ogni possibilità di rientrare in pista. La giornata dei tifosi delle Rosse, a fianco, che anche ad Hockenheim hanno mostrato senza possibilità d'equivoco la loro incrollabile fede, è stata, in ogni caso, rallegrata dall'ottimo secondo posto con cui Schummy, ha incrementato la sua leadership nel Mondiale

no in Ferrari, non del tutto imprevedibile e comunque non preoccupante. Dovendo spingere di più, Schumacher ha anche accusato una certa usura di pneumatici (la Ferrari partiva con le mescole dure). Michael ha anche fatto capire, nel suo modo contorto, che poteva aspettarsi di più dal sofisticato sistema frenante della Brembo: «Sono soddisfatto di quello che abbiamo, ma è difficile quantificare il vantaggio che può darci sugli avversari». In complesso, però ancora una volta la gestione di squadra ha salvato il risultato, impostando il lavoro del week-end soprattutto sulla domenica a scapito della prestazione in qualifica. La Rossa a dieci cilindri tiene un passo da mondiale, anche se non trionfa sull'ultimo tipo di pista che le manca, quella super-veloce; e anzi Schummy guarda speranzoso al toboga dell'Hungaroring «perché le piste con più carico si adattano meglio alla F310B».

TENSIONI

Chi si adatta poco alla situazione, invece, è Eddie Irvine. In questi giorni attende di sapere che fine farà la sua opzione di contratto per la terza stagione in Ferrari; e a Hockenheim si aspettava un maggior contatto con Jean Todt. Richiesto di un parere in proposito, Schumacher ha lanciato un segnale trasversale: «Voglio spendere una parola per Todt; il suo lavoro è spesso sottostimato, non è facile dover affrontare certe scelte». Scelte che potrebbero essere impopolari: leggete a parte delle condizioni economiche imposte a Irvine per restare in Ferrari. In Germania, Eddie è stato coinvolto ancora una volta in un incidente in partenza, questa volta con Frentzen: dopo aver bruciato cinque avversari al via, rischiava di andare a fuoco lui stesso, dopo essere rientrato ai box con la ruota penzoloni e i serbatoi sfondati dall'urto. Politicamente, «Dindo» (è il soprannome che gli danno in squadra) è attaccabile nel solito modo: se partisse più avanti eviterebbe certi guai. Ma in questo momento, con la Rossa in palla anche per la lotta nel costruttori, quello che serve di meno sono le tensioni all'interno del team. Questa settimana chiarirà molte situazioni: mentre la Ferrari gira al Mugello per definire alettoni, molle e differenziali, lontano dai circuiti c'è chi definisce un altro assetto: quello del prossimo venturo della squadra. Purché i progetti del futuro non distolgano l'attenzione da un presente che, tutto sommato, è radioso come mai lo era stato in diciott'anni. ■



L'italiana corre forte

HOCKENHEIM - Questa volta se ne sono accorti anche gli inglesi! Accidenti l'Italia da corsa va davvero forte. In attesa del rientro di Morbidelli, Fisichella e Trulli sono i soli piloti italiani rimasti in F.1. Si tratta di due autentici cavalli di razza e in questa decima prova del mondiale lo hanno dimostrato in modo inconfutabile. Alla fine Fisichella, dopo aver condotto la gara per sette giri, si è ritrovato con un pugno di mosche in mano quando gli è esplosa la gomma posteriore sinistra all'entrata del Motodrom. A Giancarlo deve essere crollato il mondo addosso. Quattro anni fa, nello stesso punto accadde che proprio la ruota posteriore sinistra scoppiò a Damon Hill mentre era in testa. Il Gp lo vinse il compagno di squadra, Prost. Allora tutti dissero «...con una sfortuna così Damon non vincerà mai una gara». E invece da quel giorno ne ha già vinte ventuno. Pertanto si può augurare a Giancarlo un futuro roseo. E non solo per i ricorsi storici: la sua monoposto si è dimostrata molto competitiva e lui è stato più che convincente. Anche Michael Schumacher si è complimentato con il romano: nel giro di raffreddamento lo ha caricato sul cupolone della Rossa.

La fortuna è una ruota che gira. Trulli ne aveva avuta poca negli ultimi due Gp, ma questa volta è stato perfetto. È arrivato a ridosso del podio e ha ridato il sorriso a una squadra che stava ancora accusando il colpo dell'incidente di Paris. Alla Prost tutti hanno constatato che questa volta l'assenza di Olivier non s'è fatta sentire. Il francese probabilmente non avrebbe potuto fare meglio di Jarno. Ora i complimenti fioccano da tutte le parti. Raggiante Briatore: «Fisichella e Trulli mi hanno regalato gioie che valgono il successo di Berger. Sono stati bravissimi. Ma lo avete visto Giancarlo come s'è sbarazzato al via di un marpione come Hakkinen? Era come se non esistesse?». Secondo Alain Prost «...gli italiani possono andar fieri dei loro due piloti: sono eccezionali. Fisichella è veramente impressionante. Jarno sta conquistando la nostra squadra, ma Giancarlo probabilmente ha oggi una monoposto migliore,

Fisichella e Trulli, gli unici azzurri ora in F.1, sono stati autori di brillanti prestazioni. Il romano è andato anche in testa, mentre Jarno è giunto quarto. Adesso l'ambiente riconosce il loro talento

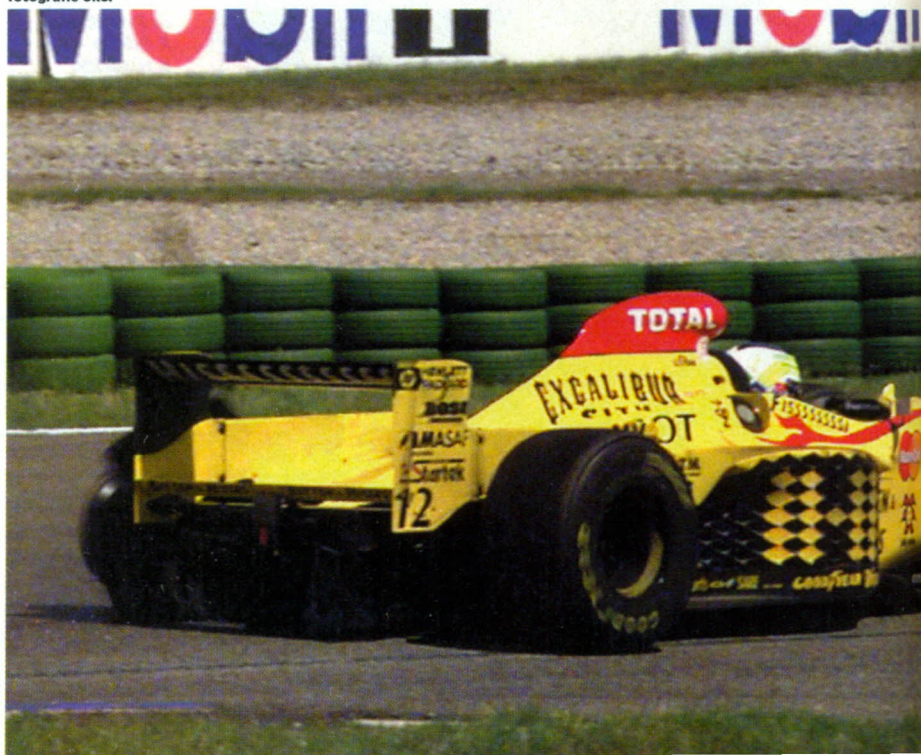
▲ PAOLO BOMBARA

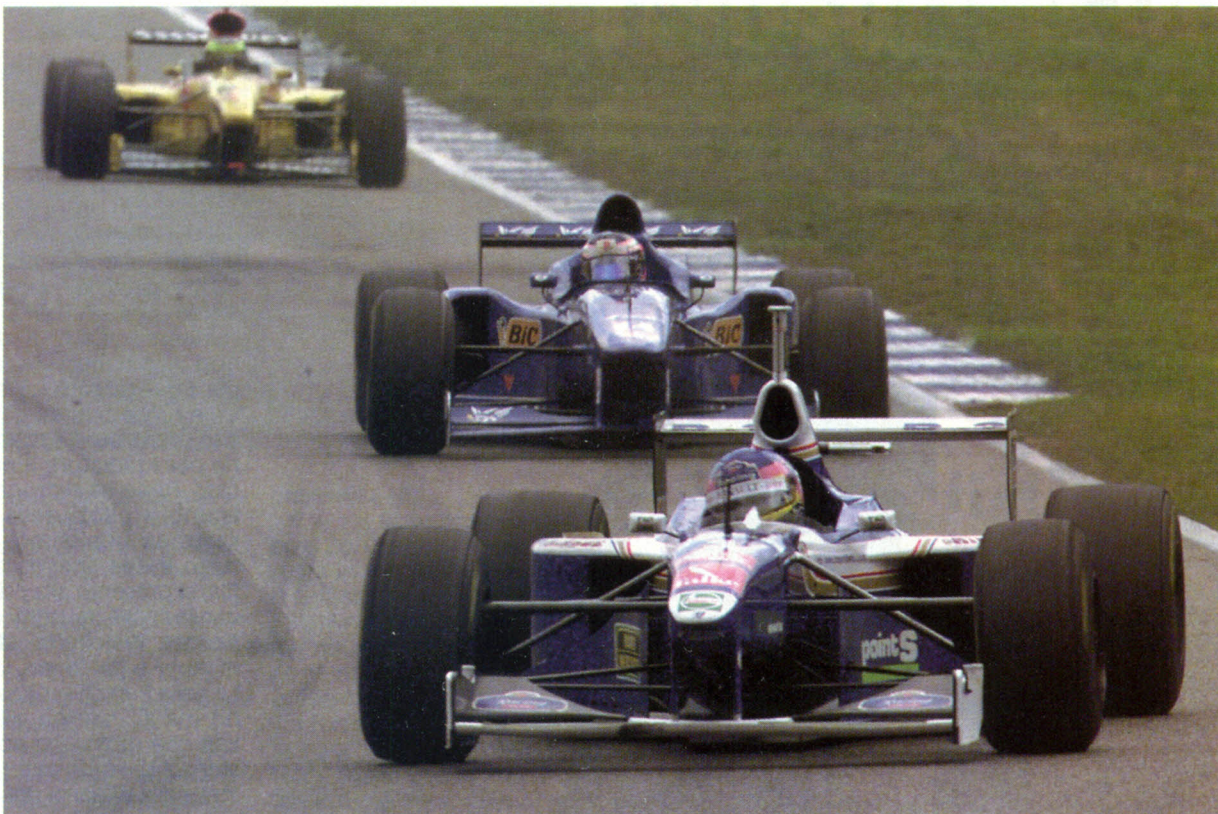
che gli consente di mettersi più facilmente in mostra. Il lavoro che stanno realizzando entrambi è incredibile. Quello che mi colpisce è la solidità mentale di questi giovani piloti. Il risultato di Jarno capita nel momento topico per la squadra, ma è importante anche per lui perché aveva sulle sue spalle la pressione di essere il pilota leader. Ed è un bel peso. Ha fatto tre Gp con noi ed è sempre arrivato in fondo senza commettere errori. Oggi, per la prima volta, gli abbiamo messo a disposizione una monoposto per andare all'attacco: ha conquista-

to i suoi primi punti in F.1, ha lottato con Villeneuve spingendolo a commettere un errore dopo averlo passato all'esterno. Ciò lo motiverà ulteriormente e psicologicamente sarà ancora più forte».

Jarno, invece, sostiene il contrario: «Questo risultato era soprattutto importante per la squadra, perché loro avevano molta pressione, a me non ne hanno mai messa. Certo i primi punti fanno piacere, ma credo siano importanti soprattutto per loro. Per ora siamo ancora davanti alla Jordan nella classifica Costruttori». Non è del tutto

fotografie ORSI





Giancarlo «sgommato»

Il romano ha visto andare in fumo il secondo posto quando gli è esplosa la gomma posteriore sinistra, sotto. Grandi elogi ha sortito anche la prestazione di Trulli, quarto al traguardo, e capace di indurre all'errore Villeneuve nel serrato duello ingaggiato con il canadese, sopra



d'accordo neanche con chi gli fa i complimenti sostenendo che non ha commesso errori. «A dire il vero non sono partito benissimo, perché ho perso una posizione alla prima curva. Poi però alla staccata della prima variante ho superato sei o sette macchine. Sono stato bravo a recuperare. Poi ho commesso un errore in entrata ai box che mi ha fatto perdere un secondo, altrimenti sarei uscito dai box davanti a Villeneuve che mi ha rallentato a lungo, impedendomi di andare a caccia di Hakkinen che era alla mia portata».

Se la Prost precede la Jordan in classifica, è per la disavventura capitata a Fisichella che ha privato il romano di un secondo posto ormai sicuro. «Sono molto amareggiato - afferma Giancarlo - perché mancavano pochi giri al termine. Sino a quel momento tutto era andato benissimo. Ero partito bene, tranquillamente per prendere il mio passo. Dopo una decina di giri ho cominciato a spingere e ho staccato facilmente Michael Schumacher che era dietro di me. Solo Gerhard era più veloce. Poi, è scoppiata quella gomma. Improvvisamente, senza usura o blister. È stato forse per un detrito o un difetto di costruzione. Andava tutto bene, accidenti! Ho commesso un solo errore quando mi ha passato Berger: io sono arrivato un po' lungo in quella curva».

Fisichella può consolarsi sapendo che la sua Jordan è ora competitiva, tanto da tener testa alla Ferrari. «È stata una grande soddisfazione per me stare davanti a Michael. Ma non è stato difficile, andavo più veloce. Lui, oltre che essere un grande pilota, alla fine ha dimostrato di essere anche un gran signore fermandosi per darmi un passaggio. Suo fratello? Non mi ha neanche pensato, altro che fermarsi per ri-

portarmi ai box. Vabbé... Abbiamo una buona macchina, con un gran motore e molto veloce nei rettilinei e stabile nei curvoni. A Monza saremo sicuramente competitivi, in Ungheria non so. È una pista diversa, ma eravamo veloci anche a Montecarlo».

Per la prima volta in testa a un Gp, Fisichella non si è lasciato cogliere dall'emozione. «Ma no, non mi sono messo a fare calcoli particolari e poi sapevo benissimo che contro Berger sarebbe stata dura, ma in sé la mia prestazione non mi ha sorpreso. Ero certo della nostra competitività fin dalla vigilia e nel warm-up ho constatato che tutto era perfetto».

A fine Gp Fisichella e Eddie Jordan non si sono neanche parlati. Si sono guardati ed è bastato uno sguardo per dire tante cose... «Oggi Giancarlo ha fatto un lavoro eccezionale - afferma Jordan - è partito benissimo, ha guidato perfettamente con molta benzina a bordo, non ha commesso errori quando era al comando, né alla sosta ai box. Vincere era possibile, ma il secondo posto era assolutamente nostro. Noi come squadra siamo migliorati. La macchina è veloce e la politica dei piloti giovani che si stimolano a vicenda sta dando i suoi frutti. Sono molto agguerriti e competitivi: non fanno più errori e finiscono le gare. D'accordo non hanno concluso tutti e due questa volta, ma c'erano riusciti negli ultimi tre Gp. Ora abbiamo bisogno di un podio: potremo anche vincere in una delle prossime gare. Con un po' di fortuna potevamo già riuscirci oggi».

Il dt della squadra, Gary Anderson, ha una sua idea su quanto è accaduto: «Probabilmente, quando è esplosa il motore di Magnussen alcuni pezzi sono finiti in pista e Giancarlo ha forato su uno di essi».



Subito kappao Irvine e Frentzen

Pronti-via e il ferrarista scatta alla grande dalla quinta fila, alla prima curva si presenta alle spalle dei quattro di testa, ma poi viene urtato dal tedesco della Williams. E i due mestamente sono costretti a salutare la compagnia...

▲ **PAOLO BOMBARA**

fotografieORSI



HOCKENHEIM - Piove, non piove? Anche in Germania il tormentone va avanti sino a poco prima del via, quando uno spruzzata d'acqua bagna la pista. Poi il vento spazza le nuvole e torna il sole. La Ferrari è la prima a spingere indietro le due monoposto dallo scheramento per far asciugare l'asfalto sotto le ruote. Vengono usati anche i ventilatori estrattori d'aria per i radiatori. E non è un caso, forse, se al pronti-via entrambi i piloti della Ferrari scattano benissimo. Soprattutto **Irvine** che, dalla quinta fila, si presenta alla prima curva alle spalle dei primi quattro: **Berger, Fisichella, M. Schumacher** e **Hakkinen**. L'irlandese della Ferrari svolta all'interno ma all'esterno c'è **Frentzen** che molla, ma non abbastanza. La ruota anteriore destra della Williams del tedesco viene colpita dalla posteriore destra della Rossa e per i due non resta che un mesto ritiro. Dopo aver perso una posizione alla prima curva, **Trulli** compie una grande staccata alla prima variante e da dodicesimo si ritrova settimo.

1. GIRO. Al termine del primo giro, **Berger** è al comando davanti a **Fisichella, M. Schumacher, Hakkinen, Alesi, Villeneuve, Trulli, Barrichello, Herbert, R. Schumacher** (partito malamente), **Hill, Magnussen** e **Diniz, Coulthard** che aveva danneggiato l'ala anteriore nella collisione tra **Irvine** e **Frentzen**, va dritto all'entrata del Motodromo. Cerca di rientrare in pista ma finisce in testacoda nel mezzo del gruppo. Il pilota della McLaren viene evitato da tutti. Riesce a ripartire, entra ai box per riparare i danni, ma poi rompe la trasmissione.

4. GIRO. **Berger** prende subito il largo, mentre **Fisichella** controlla **Schummy**. Dietro si accende la lotta tra **Hakkinen** e **Alesi** e anche tra **Villeneuve** e **Trulli**. Più indietro **R. Schumacher** è in rimonta: ha già superato **Herbert** e **Barrichello**. Intanto, **Hill** è scatenato alle spalle di **Herbert**. Si fa sotto anche **Diniz** che ha appena superato **Magnussen**.

8. GIRO. **Hill** passa **Herbert** all'entrata del Motodromo. Ci prova anche **Diniz**, ma il pilota della Sauber resiste. Il giro do-



po, arrivando alla staccata della seconda variante, Diniz frena in ritardo e tampona Herbert. I due salutano la compagnia.

11. GIRO. Hill è il primo a fermarsi ai box per fare rifornimento. Nel frattempo Berger ha già 9"5 di vantaggio sul primo degli inseguitori.

13. GIRO. Fontana va in testacoda alla seconda variante e riparte proprio davanti a Hill.

16. GIRO. La Benetton ha scelto una strategia che prevede una sola sosta. Alesi è il primo a rientrare ai box. Il giro seguente tocca a Berger, che aveva un vantaggio di 12"324. Fisichella si ritrova così per la prima volta nella sua vita al comando di una gara di F.1. Berger rientra in pista quarto, in scia ad Hakkinen.

18. GIRO. Berger supera Hakkinen in staccata alla prima variante.

20. GIRO. Fontana supera Salo alla terza variante ed è undicesimo. Si forma un quartetto in lotta serrata composto da Fontana, Salo, Ma-

gnussen e Hill.

22. GIRO. Schummy rientra ai box. L'operazione viene effettuata in 9"7. Dovrebbe essere la sola sosta prevista dalla Ferrari. Ma qualcosa non funziona: nel serbatoio della Rossa non entra tutto il carburante «necessario». E il ferrarista dovrà fermarsi una seconda volta a pochi giri dal termine. «Fisico» è sempre al comando, davanti a Berger, Schummy e Trulli, che si è liberato del «tappo» di Villeneuve fermatosi a rifornire. I due italiani sono i soli a non aver ancora fatto rifornimento. Entreranno ai box insieme due giri dopo.

24. GIRO. Fontana cerca di resistere a Magnussen alla terza variante, ma ritarda la frenata ed esce malamente dalla curva. Viene infilato sia Magnussen che da Hill. Fisichella e Trulli si fermano ai box. È tutto ok per il romano, ma Jarno sbaglia l'entrata, perde un secondo e si ritrova all'uscita di nuovo dietro a Villeneuve. Si ferma a bordo pista Kataya-

Doccia allo champagne per Berger, in alto nell'altra pagina, che si gode il primo successo della stagione e in basso, il momento della via.

A fianco Herbert pressato da Diniz, poco dopo i due, in seguito ad un contatto troppo ravvicinato, saranno costretti al ritiro. Sotto Alesi precede Michael Schumacher, ma il vantaggio del francese sul ferrarista durerà poco...

ma, rimasto senza benzina. Berger balza di nuovo in testa, davanti a Fisichella, con un vantaggio di 16".

28. GIRO. Villeneuve, sempre tallonato da Trulli, incalza Hakkinen. Il giro dopo esplosione del motore di Magnussen. È il contributo della Ford all'attuale festa di petardi e mortaretti del celebre Stadium di Hockenheim.

30. GIRO. Le Benetton devono fermarsi per la seconda sosta.

34. GIRO. Villeneuve cerca di agguantare Hakkinen ma tira troppo la staccata alla prima curva ed esce un po' largo. Ne approfitta Trulli che all'esterno supera il canadese. Villeneuve vuole riprendersi subito la posizione ma Trulli oppone resistenza e quando Jacques va a frenare alla prima variante va in testacoda. E la sua gara finisce. Si ferma per la seconda sosta Berger. L'operazione viene effettuata in 6"4 ma non basta. Fisichella passa al comando. Berger spinge subito e supera di forza Fisichella alla staccata della terza variante.

39. GIRO. Esplosione del pneumatico posteriore sinistro della Jordan di Fisichella all'entrata del Motodromo. Rientra ai box su tre ruote, compie anche un testacoda all'ingresso della corsia box. Riparte, ma con una sospensione danneggiata e un tubo dell'olio strappato. La squadra gli chiede via radio di fermarsi. Berger è al comando con 11" di vantaggio su Schummy, che dopo aver fatto rifornimento riesce a rientrare al secondo posto, davanti ad Hakkinen e a Trulli.

45. GIRO. Berger taglia per primo il traguardo, davanti a M. Schumacher sotto un tripudio di razzi e botti che gli oltre centotrentanove mila tifosi fanno esplodere nel cielo di Hockenheim. ■



I PIT STOP

PILOTA	GIRO	TEMPO
D. Coulthard	1	34"059
D. Hill	11	30"241
J. Alesi	16	28"345
G. Berger	17	28"614
R. Magnussen	17	28"484
J. Barrichello	18	27"911
J. Verstappen	20	29"595
J. Villeneuve	21	30"207
M. Schumacher	22	29"522
R. Schumacher	22	33"523
S. Nakano	22	31"392
M. Salo	23	30"443
G. Fisichella	24	29"478
J. Trulli	24	31"149
D. Hill	25	29"784
N. Fontana	25	29"788
J. Alesi	30	29"251
R. Barrichello	30	28"817
G. Berger	34	26"735
G. Fisichella	39	32"519
M. Schumacher	40	26"048

Ammonito Schummy per il «passaggio» finale a Fisichella

Incredibile. Il gesto, un po' cavalleresco, ha strappato applausi a tutti. È di rara cortesia e sicuramente non pericoloso eppure i commissari sportivi hanno ammonito a fine gara Michael Schumacher proprio per aver infranto l'articolo 165 del codice sportivo ed aver in sostanza creato una situazione di pericolo. Come e per cosa? Per aver dato un passaggio sul cofano della sua macchina a Fisichella a gara conclusa. Un monito e niente di più (ci sarebbe mancato altro). Ma di questo passo la F.1 diventerà veramente asettica.

▼ **TAGLIO DI VARIANTI.** Già nella gara del sabato di F3000 era emerso il problema del «taglio» delle varianti, ma anche il Gp di F.1 ha dimostrato che il sistema adottato ad Hockenheim non è il migliore. Le varianti hanno infatti vie di fuga che possono trasformarsi in facili scorciatoie, per evitarlo sono stati piazzate tre file di birilli e ai piloti è stata distribuita una circolare che comunicava loro l'obbligo di girarci attorno per rallentare se, eventualmente, in caso d'errore un pilota avesse dovuto infilare la via di fuga. Il fatto è che, ed è successo ad Alesi mentre era davanti a Schummy, chi sbaglia non ci perde. La percorrenza della via di fuga è, cronometro alla mano, anche in questo caso più rapida di quella della variante stessa.



7

HILL

Almeno stavolta il motore lo porta alla fine (ottavo). E segna anche il quinto giro veloce: meglio di Schummy. Strana la tattica di gara, con il primo pit-stop molto anticipato e l'altro subito dopo metà corsa.

5

DINIZ

Parte tre posizioni dietro il compagno di squadra, recupera bene su Magnussen ma poi sciupa tutto andando a tamponare Herbert in variante. Dopodiché ammette l'errore, ma ormai è tardi. Per sé e per l'altro.

5

VILLENEUVE

Unica scusante per la gara: il pedale del freno diventato troppo lungo, che non aiuta. Aggravanti, per lui e per la Williams: aver sbagliato (una volta di più) l'assetto su una pista a prova di imbecille. Ed essersi fatto prendere dai nervi nella lotta con Trulli.

5

FRENTZEN

Udite, udite: «Sto passando un momento difficile». Dichiarazione raccolta a caldo dopo l'ennesima gara da un minuto. Non è il caso di buttarli la croce addosso per l'incidente: ma tre risultati utili su dieci è una media da team minore.

9

M. SCHUMACHER

Ovvero: la concretezza personificata. Chiede e ottiene il motore '96, arriva al traguar-



COLOMBO

Jacques bocciato

Il canadese sbaglia l'assetto in prova mentre in gara, pressato da Trulli, finisce ingloriosamente in testacoda. Delude anche il suo compagno Frentzen, fuori già nel primo giro, oltre a Marques, Diniz e Katayama

▲ **ALBERTO ANTONINI**

COLOMBO



do con un certo numero di guai, rimedia al problema in rifornimento. Chiaro che non fa tutto da solo: ma stavolta lo aiuta la squadra e non la macchina.

IRVINE

6

Copione già visto: partenza anche troppo brillante, gara finita in un battito di ciglia. Il principio è che nell'incidente ha meno colpa chi sta davanti, cioè lui. Al solito si qualifica male, ma stavolta i vertici Ferrari potevano stargli più vicini.

ALESI

6

Poca gloria, nel giorno (anzi, nel week-end) in cui trionfa il compagno di squadra. Un sesto posto che non accontenta dopo una prima fase piuttosto brillante. Motivo: resta prigioniero del traffico. Be', bastava partire più avanti.

BERGER

10

Dieci e lode, potendo: per la pole, vittoria e giro veloce dopo un'assenza di tre gare. E per aver dominato su una pista che un giorno meriterebbe di portare il suo nome. Ma questo solo quando sarà un ex pilota.

HAKKINEN

8

I primi punti della carriera in Germania li prende assieme al podio: ma è il primo a dire che la McLaren non è stata sfruttata a dovere in una gara che poteva vincere. Comunque, muove la classifica e raggiunge il compagno di team.

COULTHARD

6

Ormai passa più tempo al motorhome (e alla fabbrica) Jordan che in pista con la McLaren. Ma non ha grosse responsabilità nell'incidente, se non quella di essere troppo indietro. In dieci gare, tre volte a punti.

R. SCHUMACHER

7

Settimo al via, decimo al primo giro. Poi recupera in modo onesto fino al quinto posto (terzo giro veloce). Curioso il contrattacco con il

quanto che si impiglia nel cruscotto e lo costringe a strappare i fili con l'altra mano. Mentre va a 347 all'ora.

FISICHELLA

10

D'accordo, ha sbagliato una curva facendo passare Berger. Se è per questo, ha anche bucato una gomma. Ma vederlo fermo a lato pista ha ricordato tanto il Damon Hill di Hockenheim '93. Quello che non vinceva mai, fino a quando...

TRULLI

9

Primi punti in F.1 (alla terza gara con un team in grado di prenderli). Superbo al via, dopo i problemi in qualifica. In lotta nel gruppo degli inseguitori, tostissimo nei sorpassi, per niente intimorito da Villeneuve. Meritava il podio.

NAKANO

6

Ah, perché, c'era anche lui? Alla fine lo si vede al traguardo, appena fuori dalla zona punti. Mentre Trulli dimostra di essere quello che si pensava, lui naviga nella mediocrità. E anche qui, è quello che si pensava.

HERBERT

6

Un fulmine nelle velocità massime in qualifica, una lumaca in gara: neanche lui si spiega perché (ma forse la Ferrari lo sa). Il tutto gli permette di fare ben poco: passa in curva qualcuno che poi gli vola sulle orecchie in rettilineo. E poi arriva Diniz.

FONTANA

6

In positivo c'è il fatto che riesce ad arrivare in fondo, an-

che se la gara non è il massimo della difficoltà. In negativo un testacoda che gli fa perdere terreno. Ma non sarebbe arrivato molto più avanti.

VERSTAPPEN

6

Partenza orrenda con le ruote che slittano dappertutto. Ventidue kmh in meno dei migliori nel tratto più veloce. Quando si ha un otto cilindri Ford su una pista come questa, non serve neanche insistere. Alla fine, il decimo posto arriva quasi da solo.

SALO

7

Non male la partenza, ma non deve essere piacevole sentirsi fischiare attorno chi ha un motore serio e vederlo sparire in fondo ai rettilinei. Un problema con la frizione che slitta lo mette ko. E adesso spera solo nella Ferrari.

KATAYAMA

4

Il peggiore in qualifica, un disastro in gara: non si accorge delle segnalazioni dai box e rimane senza benzina. E pensare che tre anni fa, a Hockenheim, aveva lottato con i migliori.

MARQUES

5

Rompe la trasmissione in partenza e forse non è colpa sua. Ma chi ha detto che è un fenomeno doveva avere un bell'occhio, vista la strada che ha fatto finora.

BARRICHELLO

7

Al quarto giro fa passare Ralf Schumacher, poi tiene la nona posizione (era partito dodicesimo). La Ford sembra vergognarsi di dire che ha rotto il motore. Dovrebbe vergognarsi di averlo costruito.

MAGNUSSEN

6

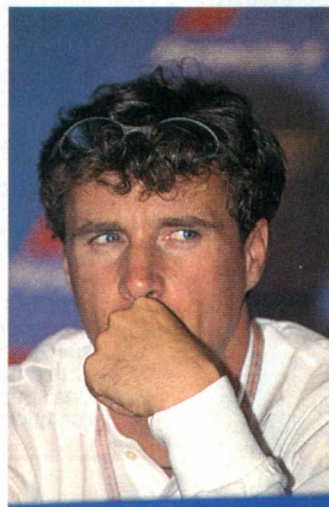
Meno brillante del compagno di squadra, al quale lo lega il destino comune di avere lo Zetec dietro le spalle. Si fa sorpassare da Diniz, ma è l'unica cosa che si può rimproverargli.



fotografie ORSI

La strana tattica di Damon

Hill, sopra, ha scelto di effettuare il primo pit-stop molto in anticipo e il secondo subito dopo metà gara. Nell'altra pagina, Frentzen scende dalla Williams e si ritira e, sotto, Ralf Schumacher, che ha disputato una corsa onesta. A lato, Irvine: partito molto bene, è rimasto coinvolto in un incidente nel primo giro



A Barcellona niente test per Frentzen

Intenso programma di prove questa settimana per la Williams a Barcellona, dove proverà da mercoledì a venerdì con due monoposto per Villeneuve e il collaudatore Boullion. Sarà un caso, ma proprio mentre c'è un certo raffreddamento dei rapporti tra Frentzen e Patrick Head (che ultimamente non passa settimana senza prendersela con qualcuno) con tanto di reciproche dichiarazioni «infuocate» a mezzo stampa, il tedesco non fa parte della comitiva. Boullion e Villeneuve si alterneranno al volante di una Fw19 con alcune soluzioni aerodinamiche in vista del Gp d'Ungheria. Il collaudatore dovrà anche proseguire il lavoro di messa a punto della Fw18 laboratorio modificata in vista dei regolamenti '98. Da notare che questa vettura ha effettuato grandi progressi grazie anche ad una nuova mappatura completamente rivista in funzione delle differenze di aderenza e motricità riscontrate rispetto alla configurazione tradizionale.

Galleria in proprio per il team Tyrrell

Fra poche settimane, la Tyrrell si prepara ad annunciare un accordo commerciale che le permetterà di continuare autonomamente l'attività in F.1. Non solo, ma il team di Ockham disporrà presto di una nuova galleria del vento. Lo ha precisato Bob Tyrrell in Germania: un annuncio che sembra fatto apposta per allontanare le tante voci di cessione del team circolate negli ultimi tempi e sempre smentite categoricamente da Ken Tyrrell, padre di Bob e fondatore della squadra.

fotografie ORSI

COLOMBO



Dopo lo spot Mercedes in cui si ha sfidato (si fa per dire) Hakkinen al volante della McLaren, Boris Becker ha fatto visita al Circus della F.1. Il tennista tedesco ha suscitato tanto interesse, ma sicuramente meno ammirazione di Miss Germania, ospite in casa Jordan...



Spiegati da Brown i due k.o. di Silverstone

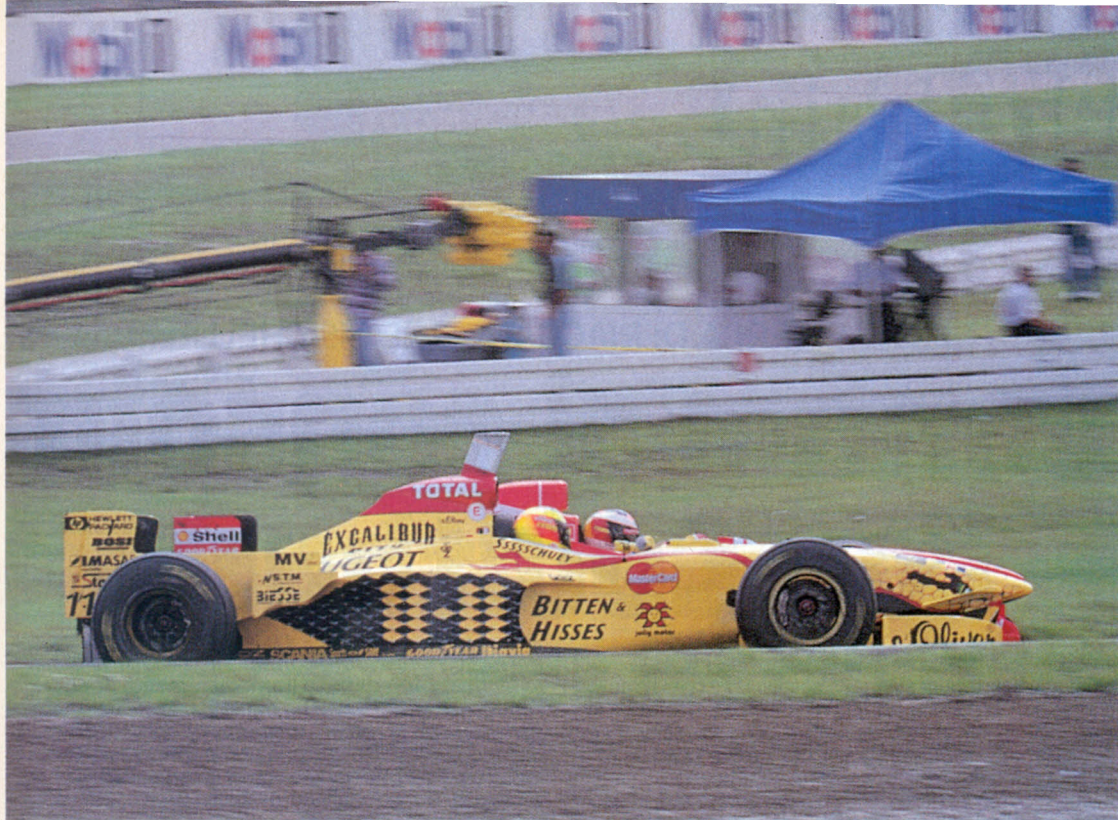
Ross Brawn, direttore tecnico Ferrari, ha precisato a Hockenheim le cause del ritiro di Schumacher - il primo per cause tecniche nel '97 - nel Gp Gran Bretagna disputato due settimane orsono a Silverstone. «Il cuscinetto della ruota ha avuto un problema di surriscaldamento: le temperature sul mozzo erano elevatissime, tanto è vero che anche quello di sinistra non era messo tanto bene».

E a proposito del semiasse che aveva fermato Eddie Irvine, Brawn parla di un cedimento improvviso dovuto alla coppia brutale in avvio dal pit-stop. E riguardo ai problemi dei test di Monza, che hanno spinto Schumacher a volere il motore «barra uno» per la gara tedesca, Ross accenna a un difetto su un lotto di materiali. Anche se in Ferrari c'è chi la pensa diversamente.

E Briatore «accelera» la polemica

Vincendo la battaglia regolamentare sugli acceleratori, la McLaren ha aperto una nuova frontiera in F.1. Mario Illien, della Ilmor-Mercedes, precisa che: «Quello che è stato chiesto era semplicemente di introdurre una nuova dimensione, cioè il regime motore, nei diagrammi che già utilizzavano come parametri l'angolo di apertura del gas e quello della farfalla, con un criterio fisso». In parole semplici: prima questi diagrammi erano una linea, non importa quanto spezzata, ma fatta in modo che a ogni valore di apertura del pedale gas corrispondeva uno e un solo punto sull'apertura della valvola. Con l'introduzione del regime, si ottiene una specie di striscia, cioè in pratica maggiore libertà di azione. «Il solo

vero vantaggio - precisa Illien - è una curva di coppia più morbida. Ma la Renault si è arrabbiata perché una proposta simile era stata rifiutata in passato dalla Fia». E proprio la Renault ha chiesto alla Federazione di interpretare le regole in modo più rigido, come si faceva prima che passasse la proposta Mercedes. In realtà, i tecnici francesi temono di veder vanificato il loro vantaggio nello studio delle prese d'aria dinamiche, settore nel quale Bernard Dudot e soci sono all'avanguardia. Patrick Head e Flavio Briatore hanno pubblicamente espresso il loro dissenso all'interpretazione Mercedes. In particolare, il boss Benetton teme un aggravio di costi: argomento che ultimamente gli sta molto a cuore.



fotografie COLOMBO

Rientro Honda: se ne parla in Giappone

Secondo la stampa giapponese la Casa madre Honda, dopo cinque anni dal ritiro ufficiale, forte di un incremento del fatturato, ha ufficialmente ammesso di riconsiderare la possibilità di un futuro rientro in F. 1. Intanto a Hockenheim la Mugen Honda ha fatto esordire un nuovo motore da qualifica, specifico per i circuiti molto veloci. Ha dato qualche cavallo in più ad alto regime, ma a dire di Trulli, «Non tanti quanti quelli sviluppati da altri "mostri", come il Peugeot».

▼ **GIALLO.** Dopo le bandierine sui tappi dell'airscope, la Ferrari ha adottato in prova una banda gialla sul musetto della monoposto di Irvine, per distinguerla da quella di Schumacher. Un sistema che si usava già ai tempi di Alesi e Berger.

▼ **MAGIA.** Visto ai box della Sauber un pupazzo orrendo, appeso al soffitto, con le sembianze di una strega e la scritta «Ich glaube an Sauber-Zauber», ovvero «credo alla magia Sauber». Forse le pazzesche velocità in rettilineo di Herbert e Fontana avevano una spiegazione esoterica...

▼ **BENETTON.** La squadra inglese sta rafforzando il proprio organico con l'assunzione di tecnici di vari settori. Non si tratta, comunque, di nomi molto conosciuti.

▼ **OMAGGI.** La Mercedes ha messo a disposizione dei piloti McLaren due vetture Classe A (la «piccola» di Stoccarda) dipinte nei colori delle monoposto del team di Ron Dennis. Il bello è che Coulthard e Hakkinen le hanno davvero usate per spostarsi dentro e fuori dal circuito, rimanendo ovviamente intrappolati dai tifosi tedeschi...

PER LA RICONFERMA DEVE RINUNCIARE ALL'AUMENTO

Il futuro di Irvine? Appeso a uno sconto

Proprio mentre questo numero di Autosprint arriva in edicola, la Ferrari decide (ufficialmente) il destino di Eddie Irvine. In realtà, è possibile far scadere l'opzione senza comunicare nulla né al pilota, né al pubblico. Il punto è che la conferma o meno ha ben poco a che fare con il rendimento: il vero problema è dato dai soldi. Questo spiega le voci (circolate già a maggio) di non rinnovo del contratto biennale. E spiega anche il nervosismo del pilota, che a Hockenheim ha cercato un dialogo con Jean Todt sentendosi rimandare al dopo la gara. Al suo secondo anno in Ferrari, Eddie avrebbe dovuto guadagnare circa una volta e

mezzo lo stipendio della prima stagione. Si accontenterebbe di molto meno: un piccolo adeguamento, più i premi-gara, sull'ordine di qualche milione - di lire! - per ogni punto guadagnato in classifica. Per il '98, il pilota

voleva che il criterio del 150 per cento fosse rispettato. E invece Todt non vuole pagarlo di più (che è sempre meno di quanto pagava ad Alesi, che non vinceva) e gli offre più o meno la stessa somma. Mentre tanti altri piloti, - da Mika Salo allo stesso Alesi, annunciandosi un paio di volte a Maranello - fanno la fila per il posto di compagno di squadra di Schumacher. Nel caso di Salo, sarebbe una scelta molto più economica. E la sproporzione con lo stipendio di Schummy? Esiste, certo: ma è anche giusto ricordare che Michael ripaga in gran parte il suo ingaggio, con il ritorno d'immagine e i prodotti legati al suo nome e alla Ferrari.



Sulle tribune a un certo punto sono apparsi persino due cloni cartacei di Michael Schumacher. Il vero spettacolo, però, il tedesco lo ha offerto in pista: eccolo in una curiosa immagine, nella quale sembra partecipare ad un rally con un... mostruoso prototipo Jordan-Ferrari. Il fratellino Ralf «siede» alla sua destra quasi fosse il navigatore!

MENTRE CERCA DI RIAGGANCIARE FISICHELLA...

Jordan si consola con Coulthard

L'annuncio di Fisichella in Benetton per il '98 è arrivato, come previsto, la settimana scorsa: ma la Jordan non ci sta e annuncia battaglia. La trattativa è stata molto delicata anche per via della situazione in Benetton (ne leggete a parte), compreso l'annuncio del motore che tarda ad arrivare. E Giancarlo preferisce non parlare della cosa. In attesa che al suo fianco, sulla Benetton '98, venga confermato Alex Würz, dopo che Berger ha ufficialmente rinunciato. Quello che dà più fastidio a Eddie Jordan è che l'operazione sia stata resa pubblica in un momento nel quale le trattative per altri piloti sono in pieno corso. Sapendo che nel team un posto è vacante, si può tirare sul prezzo. Jordan ha anche preannunciato non meglio precisate azioni di rappresaglia, e nel team si giura che Fisichella può ancora tornare all'ovile. Ma in realtà non c'è molto che possano fare: Flavio Briatore ha riscattato il pilota con un anno di anticipo pagando la penale prevista dal contratto e Jordan ha voluto anche... l'iva! In totale fanno 2.340.000 dollari (quasi quattro miliardi di lire), per la precisione. Ora la Jordan, accanto a Ralf Schumacher, vedrebbe volentieri un pilota britannico. In prima fila c'è David Coulthard. A fine gara lo scozzese si è precipitato al box della Jordan e, incontrato il direttore commerciale del team Ian Philipps, gli ha chiesto: «Eddie (Jordan ndr) dov'è?». Risposta: «È già

nel motorhome». «Ok, comunque ci vediamo domani in fabbrica». Intervistato immediatamente dopo l'appuntamento, David ha minimizzato: «Certo, sto parlando con la Jordan. In questo periodo tutti parlano con tutti, ma la mia prima scelta resta la McLaren. Mi trovo bene e vorrei restare anche l'anno prossimo. Quando deciderò? Spero presto, ma dipende anche dal team».

fotografie ORSI



È questo l'orrendo pupazzo che reca la scritta «credo alla magia Sauber». Franziska Von Almsick, grande del nuoto, si è fatta vedere assieme alla star del rock tedesco Haddaway. Venerdì la pista è rimasta a lungo bagnata per un improvviso temporale, sotto, Nakano

Alla Stewart stress da motori

Tre motori cambiati nell'arco di una mattina: la maratona è stata portata a termine dai meccanici dalla Stewart il sabato, su vetture da gara e muletto. Ma per una volta non si trattava dei soliti cedimenti del V10 Ford. «Abbiamo cercato - precisa il progettista Alan Jenkins - di verificare l'affidabilità dei motori portandoli al massimo del chilometraggio su una pista come Hockenheim, senza cambiarli fra il primo e il secondo giorno di prove. Anche se sapevamo che questo avrebbe richiesto uno sforzo in più». La Stewart è poi stata velocissima sui rettilinei in qualifica; ma il merito, più che del Ford, è sembrato venire dall'alettone quasi del tutto neutro, cioè privo di carico. Benetton Bat



Walkinshaw ha corteggiato Maranello

La Twr, si sa, ha già pronto un programma per realizzarsi il motore in casa, partendo in parte dall'attuale base dello Yamaha. Ma nelle scorse settimane la squadra di Leafield ha tentato un'ultima carta per trovare una soluzione alternativa e più prestigiosa. A tale fine, un responsabile della squadra di Walkinshaw si è incontrato in modo informale con Luca di Montezemolo per cercare di ottenere nientemeno che un motore Ferrari. Una seconda fornitura come quella concessa alla Petronas, in sostanza. Tanto più che la stessa Petronas intende entro due anni realizzare un motore in casa e disporrà dal prossimo anno degli 046/2. Come dire che gli attuali 046/1 saranno disponibili. Ma nel '98 saranno motori vecchi di tre anni... Il che lascia trasparire come le ambizioni della Twr siano un po' in ribasso rispetto ai piani di conquista dello scorso autunno. Le difficoltà a gestire una doppia fornitura «clienti» ha però spinto la Ferrari a declinare la richiesta della Twr.

Ecclestone chiede... protezione

Slitta ancora una volta la quotazione in Borsa della Formula One Holding. O, per meglio dire, cambia il criterio: d'ora in poi non si lavorerà più cercando di ultimare il piano entro una data fissata, ma si sceglierà il momento solo quando tutto sarà pronto. Nei giorni scorsi, gli ambienti finanziari inglesi hanno manifestato una certa inquietudine, e il gruppo bancario Salomon, che in teoria gestisce in esclusiva l'operazione per conto di Ecclestone, ha chiesto di controllare eventuali «intrusioni» di altri gruppi interessati.



Sauber tratta Würz

Peter Sauber lo ha ammesso: «*Ci sono trattative con Alexander Würz*». Nel frattempo, la squadra ha lasciato attendere Gianni Morbidelli, riservandosi di comunicargli all'inizio di questa settimana (questo numero è stato chiuso domenica 27) se avrebbe provato o no la C16 a Fiorano. La cosa incredibile è che la Sauber è legata a doppio filo alla Ferrari per la fornitura dei motori. I responsabili del Cavallino, durante le corse, sono arrivati a

chiedere a Peter Sauber di dare ordini ai suoi piloti perché facessero passare le Rosse. E adesso, invece, permettono che il futuro pilota Benetton accumuli chilometri ed esperienza su una monoposto «alleata»! **«Giusta osservazione»** nota sorridendo Fritz Kaiser, titolare Red Bull e socio di Sauber. **«Però niente è ancora stato deciso»**. E Jean Todt chiosa: **«Ne parleremo quando sarà il momento»**.



Ai box Irvine è stato prodigo di consigli con le tre graziose Tic Tac Toe, le Spice Girls tedesche. Le controversie sui diritti inerenti la vendita dei cappellini non hanno per ora scoraggiato i commercianti. Jackie e Paul Stewart si confidano: chissà, forse parlano dei guai dei motori Ford...



Schummy multato per... eccesso di velocità ai box

Cinquemila dollari a Michael Schumacher per eccesso di velocità in corsia box, sabato: è la prima volta, da quando è in Ferrari, che Schummy incorre in una sanzione disciplinare (in Germania, poi...). Il pilota si è giustificato adducendo un problema con il limitatore di velocità.

▼ **PRECISIONE.** Jackie Stewart ha una mania: quando fa allineare i camion dietro al box, vuole che le scritte dei pneumatici - Bridgestone, ovviamente - siano perfettamente dritte. **«Ci vuole un po' per mettere i camion sul martinetti e girare le ruote - dice - ma il ritorno d'immagine giustifica il lavoro»**.

▼ **HAKKINEN.** Si è appreso a Hockenheim che il pilota McLaren, pur con il contratto in scadenza, ha una opzione «bilaterale» per l'anno prossimo: il rinnovo, cioè, può essere proposto dal pilota stesso o da Ron Dennis.

▼ **PARATA.** Per la gioia dei fans tedeschi, alla fine della sessione di qualifica Michael e Ralf Schumacher sono entrati al box assieme, uno dietro l'altro. Una piccola concessione alla coreografia del Motodrom.

▼ **SPONSOR.** Nuovi marchi per Williams e Stewart. La squadra campione del mondo, sempre per coprire lo spazio lasciato libero dal «buco» Hype sui deviatori di flusso, ha apposto due differenti marchi a sinistra e a destra delle Fw19. Si tratta della Point S (centri di riparazione per auto), e della Burg-Watther, serrature. La Stewart ha invece pubblicizzato la nuova Ford Puma, il cui nome è apparso sul cupolone delle vetture di Barrichello e Magnussen.

Gp a Estoril bocciato dalle squadre

La vicenda Estoril si è conclusa con il semaforo rosso. E a fine luglio, finalmente, le squadre hanno la certezza che il campionato si svolgerà su diciassette gare, uguagliando ma non battendo il record di eventi del '77 e del '95. Il governo portoghese, alle strette, aveva convinto la Fia di essere in grado di realizzare (e finanziare) i lavori di ristrutturazione necessari entro la fine di agosto. Ma determinante è stata l'opposizione dei team: Ferrari, McLaren e Sauber in testa. Per quanto riguarda le ventilate gare in Estremo Oriente, solo la Corea al momento sembra in grado di offrire una struttura completa per ospitare un Gran Premio.

Magny-Cours strizza l'occhio alle gare Indy

Oggi come oggi, il Gp di Francia non rientra nei piani di Ecclestone e non fa parte del suo «personale», provvisorio e segreto calendario del mondiale 1998. Una bozza fatta girare ad arte tra certi addetti ai lavori, onde esercitare le dovute pressioni. Gli organizzatori del Gp di Francia, ai quali vengono rinfacciate certe leggi (in merito ai diritti tv e al divieto della pubblicità al fumo e all'alcool) non stanno però restando con le mani in mano. «Siamo fiduciosi» - ha dichiarato un responsabile dell'organizzazione - anche perché in Francia, nel Paese della Fia e con due motoristi impegnati in F.1, l'annullamento del Gp creerebbe un putiferio. Ci sarebbe forse da divertirsi. Noi, non aspetteremo un secondo di troppo, abbiamo già qualche idea e qualche contatto: chiameremo gli americani della Cart che sono disposti a venire a correre da noi per un costo pari alla metà di quello chiesto da Ecclestone». La minaccia non poteva essere più precisa...

TAJIMA



Hill abbassa le sue pretese

Le sue sparate economiche avevano raggelato più di un team manager, a cominciare da Prost. Hill deve essersene reso conto e, sempre più deciso a mollare l'Arrows-Twr, sta cominciando a rettificare il tiro. In un incontro con la stampa inglese ha infatti dichiarato: «...io ora devo trovare una vettura vincente. I soldi a questo punto sono secondari. Con tutto ciò, però io ho un'esperienza

che ha il suo valore e quest'anno ad alcune squadre è mancata proprio l'esperienza. Ci sono piloti che corrono gratis, io non posso permettermelo». Nessuno ovviamente pretende che Hill corra gratis, ma una giusta via di mezzo rispetto ai dieci milioni di dollari di ingaggio sbandierati a quattro venti, potrebbe aprirgli più facilmente certe porte.

I motori V10 Mécachrome potrebbero essere ribattezzati

L'accordo tra Benetton e Renault per i V10 Mécachrome è già concluso, però Briatore sta cercando di trovare uno sponsor (o una Casa automobilistica pagante) interessata a ribattezzare quel motore. Flavio ha infatti precisato:

«Il motore l'abbiamo eccome da tre o quattro mesi ormai, ma c'è un fatto tecnico per cui non li voglio annunciare in questo momento e ho pregato anche la Renault di non farlo. Posso dire che i nostri ingegneri stanno già lavorando sulla nuova unità, non c'è nessun problema. Non parlo perché bisogna prima definire un aspetto commerciale con un altro partner: non possiamo annunciare un motore Giovanni per poi dire che, invece, si chiamerà Giuseppe».



COLOMBO

Prost non cambia il cambio!

La Prost ha congelato il programma tecnico relativo al cambio rivoluzionario che doveva esordire a metà stagione in vista del prossimo anno. La ragione? Quel cambio, concepito da George Ryton, si sarebbe adattato all'attuale Mugen ma non al futuro motore della Prost, il V10 Peugeot, che ha alloggiato tutti gli accessori proprio nella zona dove dovrebbe estendersi la scatola del cambio. In attesa delle necessarie modifiche (previste per metà della prossima stagione) la squadra transalpina ha avviato un programma parallelo di un cambio longitudinale in sostituzione dell'attuale trasversale. Questo cambio longitudinale è dotato di un carter spostato molto più verso l'avanti della vettura, per ridistribuire le masse in vista dei regolamenti del prossimo anno. Con le carreggiate più strette sarà infatti determinante rivedere tutti gli attacchi delle sospensioni e spostare i pesi più verso il centro della vettura. Questo nuovo cambio è in fase di costruzione e sarà collaudato a metà settembre da Olivier Panis. Ryton lo aveva infatti promesso a suo tempo al pilota francese e intende mantenere fede alla parola data.

ORSI





COLOMBO

IL TEAM DI ENSTONE FA GOLA ALLA BRITISH AMERICAN TOBACCO

Cessione Benetton tutt'altro che in... fumo

Il suo futuro è alla Benetton, ma non sa per quanto. Lo ha dichiarato lo stesso Flavio Briatore, a cui piace fare il misterioso, ma sono molte le indicazioni secondo cui il team manager piemontese lascerà a fine stagione le redini della squadra trevigiana. Viene infatti dato per certo che abbia ceduto le quote che deteneva della Benetton Formula proprio alla famiglia Benetton. Quest'ultima è, in pratica, nella condizione ideale non solo per

gestire, ma anche, eventualmente, per cedere il team alle migliori condizioni. La squadra di Enstone vanta strutture, potenziale e diritti acquisiti (anche tv) che possono far gola a molti. In particolare alla British American Tobacco (B.a.t.),

che con la cordata di Jakobi e Pollock e l'appoggio logistico di Dave Richards e tecnico della Reynard

ORSI



In prova, ad Alesi è andato tutto a rovescio, anche per colpa, sopra, di un... dritto! A Hockenheim, Emerson Fittipaldi ha fatto visita al Circus in veste di ospite Mercedes. Sulle tribune imperversano le bambole gonfiabili, mentre in pit-lane imperano le belle ragazze. Il cantante Phil Collins si è mostrato molto interessato alla F.1, con tanto di cuffia e cappellino della Stewart.

avevano allacciato i primi contatti mesi or sono. Di fronte alle difficoltà la B.a.t si era poi spostata verso la Tyrrell, ma anche questa trattativa, che era stata sul punto di concretizzarsi, ha poi subito uno stop. Il vice-direttore mondiale del marketing e responsabile delle sponsorizzazioni sportive della B.a.t, Tom Moser, presente a Hockenheim, ha incontrato Ecclestone per definire le modalità d'ingresso del colosso del tabacco americano che dovrebbe essere annunciato a tempi brevi. L'operatività reale però è prevista solo nel 1999. La B.a.t, che intende stanziare un budget colossale (di 120 milioni di dollari) è soprattutto interessata ad acquisire il nome ed i diritti, televisivi e non, di una squadra di F.1, più che le strutture operative. In tal senso ha anche valutato, la possibilità di assorbire una squadra piccola come, ad esempio, la Minardi. Da notare che la B.a.t ha acquisito recentemente la marca di sigarette brasiliana Hollywood e sarebbe intenzionata ad investire pubblicitarmente su Tarso Marques, sotto contratto con la squadra faentina anche il prossimo anno.

Ferrari da martedì al Mugello

La Ferrari prova questa settimana sulla pista toscana, da martedì a giovedì. Per i test è previsto l'impiego di Nicola Larini e Eddie Irvine.

▼ **BULLONE.** Patrick Head ha spiegato che il problema avuto a Silverstone sulla vettura di Villeneuve (un dado ruota bloccato al pit-stop) è stato provocato dal sistema di fissaggio, adottato alla fine dell'anno scorso. Le varie parti non sono a stretto contatto e così nessuno si è accorto che una vite era allentata.

▼ **CELEBRITÀ.** Visti ai box il cantante Phil Collins (mentre Michael Jackson si è fatto attendere invano) e il tennista Boris Becker, che di recente ha girato uno spot pubblicitario per la Mercedes con la McLaren di Hakkinen.

▼ **TOP GUN.** Invitato a una prova con un simulatore di volo che riproduce il caccia Harrier, Jan Magnussen ha... abbattuto un ufficiale della Royal Air Force in un «combattimento» aereo. Dimostrando, se non altro, di saperci fare con il pilotaggio in aria.

▼ **FIA VERDE.** La Fia si schiera coi... verdi nella lotta all'inquinamento atmosferico. Per combattere le emissioni di ossido di carbonio dei bolidi d F.1, ma anche di tutti i mezzi di trasporto del Circus, la Federazione partecipa ad un programma di rimboschimento in collaborazione col Governo Messicano e l'Università di Edimburgo. La zona di rinfoltimento si trova nella regione di Chiapas nel Messico.

▼ **FITTIPALDI.** Ha rappresentato una delle attrazioni del week-end. Emerson Fittipaldi era invitato dalla Mercedes ed ha anche guidato per la gioia del pubblico due vecchie e gloriose F.1 della Stella a tre punte.

F.1 Gp Germania

il tabellone



Hockenheim m 6.823



Decima gara del mondiale di F.1
27 Luglio 1997

Circuito: Hockenheim
Distanza: 307,035
Organizzatore: Avd
Direttore di gara: Charlie Whiting
Partenza: 14.04
Spettatori: 139.000
Organizzazione: 5
Sicurezza: 6
Condizioni atmosferiche: venerdì pioggia, sabato sole, domenica mattina pioggia e pomeriggio sereno

COLOMBO



I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nuovo **Gerhard Berger** (Benetton B197) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'41"873 alla media di 241.112 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo **Gerhard Berger** (Benetton B197) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 9. giro in 1'45"747 alla media di 232.279 kmh.

SULLA DISTANZA

Nuovo **Gerhard Berger** (Benetton B197) ha stabilito il nuovo record percorrendo 45 giri pari a km 307,035 in 1.20"59"046 alla media di 227.478.

IN 22 AL VIA

8	Gerhard Berger (Benetton B197) 1'41"873 (241,112)	12	Giancarlo Fisichella (Jordan 197) 1'41"896 (241,058)
9	Mika Hakkinen (McLaren Mp4/12) 1'42"034 (240,732)	5	Michael Schumacher (Ferrari F310B) 1'42"181 (240,385)
4	Heinz-H. Frentzen (Williams Fw19) 1'42"421 (239,822)	7	Jean Alesi (Benetton B197) 1'42"493 (239,653)
11	Ralf Schumacher (Jordan 197) 1'42"498 (239,642)	10	David Coulthard (McLaren Mp4/12) 1'42"687 (239,201)
3	Jacques Villeneuve (Williams Fw19) 1'42"967 (238,550)	6	Eddie Irvine (Ferrari F310B) 1'43"209 (237,991)
14	Jarno Trulli (Prost Js45) 1'43"226 (237,952)	22	Rubens Barrichello (Stewart SF1) 1'43"272 (237,846)
1	Damon Hill (Arrows A18) 1'43"361 (237,641)	16	Johnny Herbert (Sauber C16) 1'43"660 (236,955)
23	Jan Magnussen (Stewart SF1) 1'43"927 (236,347)	2	Pedro Diniz (Arrows A18) 1'44"069 (236,024)
15	Shini Nakano (Prost Js45) 1'44"112 (235,927)	17	Norberto Fontana (Sauber C16) 1'44"552 (234,934)
19	Mika Salo (Tyrrell 025) 1'45"372 (233,106)	18	Jos Verstappen (Tyrrell 025) 1'45"811 (232,138)
21	Tarso Marques (Minardi M 197) 1'45"942 (231,851)	20	Ukyo Katayama (Minardi M 197) 1'46"499 (230,639)

**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. Cerhard Berger	Benetton B197	45	1.20'59"046	227.478	
2. Michael Schumacher	Ferrari F310B	45	1.21'16"573	226.660	17"527
3. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/1245	45	1.21'23"816	226.324	24"770
4. Jarno Trulli	Prost Js45	45	1.21'26"211	226.213	27"165
5. Ralf Schumacher	Jordan 197	45	1.21'29"041	226.082	29"995
6. Jean Alesi	Benetton B197	45	1.21'33"763	225.864	34"717
7. Shini Nakano	Prost Js45	45	1.22'18"768	223.806	1'19"722
8. Damon Hill	Arrows A18	44	1.21'09"273	221.956	1 giro
9. Norberto Fontana	Sauber C16	44	1.21'18"849	221.520	1 giro
10. Jos Verstappen	Tyrrell 025	44	1.22'05"839	219.407	1 giro
11. Giancarlo Fisichella	Jordan 197	40	1.12'51"576	224.750	5 giri

I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Eddie Irvine	Ferrari F310B	1	Incidente	-
Heinz-H. Frentzen	Williams Fw19	1	Incidente	-
David Coulthard	McLaren Mp4/12	1	Trasmissione	-
Pedro Diniz	Arrows A18	8	Incidente	12.
Johnny Herbert	Sauber C16	8	Incidente	11.
Ukyo Katayama	Minardi M 197	23	Fine benzina	14.
Jan Magnussen	Stewart Sf1	27	Motore	11.
Mika Salo	Tyrrell 025	33	Frizione	13.
Rubens Barrichello	Stewart Sf1	33	Motore	9.
Jacques Villeneuve	Williams Fw19	33	Incidente	5.

Ben 139 mila spettatori, sotto, sono accorsi a Hockenheim per applaudire Berger e Schumacher. Fra tanta tecnologia ha trovato posto anche un po' di humor: in alto, a sinistra, ecco come sono stati riprodotti i caschi dei piloti

ORSI



I GIRI PIU VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRI	TEMPO	MEDIA KM/H
Berger (Benetton B197)	9	1'45"747	232.279
Alesi (Benetton B197)	20	1'45"917	231.906
Schumacher (Jordan 197)	24	1'46"127	231.447
Fisichella (Jordan 197)	34	1'46"274	231.127
Hill (Arrows A18)	10	1'46"560	230.507
Schumacher (Ferrari F310B)	43	1'46"603	230.414
Trulli (Prost Js45)	23	1'46"733	230.133
Hakkinen (McLaren Mp4/12)	9	1'46"831	229.922
Villeneuve (Williams Fw19)	24	1'47"044	229.465
Barrichello (Stewart Sf1)	28	1'47"074	229.400
Fontana (Sauber C16)	27	1'47"908	227.627
Nakano (Prost Js45)	24	1'47"939	227.562
Magnussen (Stewart Sf1)	14	1'48"189	227.036
Diniz (Arrows A18)	5	1'48"836	225.686
Herbert (Sauber C16)	3	1'49"184	224.967
Salo (Tyrrell 025)	25	1'49"611	224.091
Verstappen (Tyrrell 025)	4	1'50"159	222.976
Katayama (Minardi M 197)	22	1'50"161	222.972
Coulthard (McLaren Mp4/12)	1	2'22"236	172.690
Frentzen (Williams Fw19)	1	3'13"699	126.809
Irvine (Ferrari F310B)	1	3'16"256	125.157

BRIDGESTONE

Premieri da Pole Position



L'ALTALENA

COSÌ DOPO 12 GIRI

1. **Berger** in 0.21'22"358 (229,853); 2. Fisichella a 9"763; 3. Schumacher a 10"996; 4. Hakkinen a 15"845; 5. Alesi a 16"574; 6. Villeneuve a 22"072; 7. Trulli a 22"542; 8. Schumacher a 23"606; 9. Barrichello a 30"979; 10. Magnussen a 44"018; 11. Fontana a 45"980; 12. Nakano a 46"891; 13. Salo a 54"452; 14. Verstappen a 59"912; 15. Hill a 1'00"017; 16. Katayama a 1'01"530.

COSÌ DOPO 23 GIRI

1. **Fisichella** in 0.41' 8"365 (228,874); 2. Berger a 8"620; 3. Trulli a 21"355; 4. Alesi a 26"749; 5. Schumacher a 27"417; 6. Hakkinen a 41"771; 7. Villeneuve a 45"610; 8. Schumacher a 49"236; 9. Barrichello a 53"760; 10. Nakano a 1'21"502; 11. Magnussen a 1'26"481; 12. Hill a 1'27"117; 13. Fontana a 1'29"347; 14. Katayama a 1'31"060; 15. Salo a 1'33"526; 16. Verstappen a 1 giro.

COSÌ DOPO 34 GIRI

1. **Berger** in 1.00'52"463 (228,650); 2. Fisichella a 15"833; 3. Schumacher a 23"452; 4. Hakkinen a 44"686; 5. Trulli a 48"175; 6. Schumacher a 48"826; 7. Alesi a 49"154; 8. Nakano a 1'31"205; 9. Hill a 2'00"044; 10. Fontana a 1 giro; 11. Verstappen a 1 giro.

VELOCITÀ IN PROVA

VENERDÌ

N. PILOTA	KM/H
16 Herbert	342.800
17 Fontana	342.800
7 Alesi	340.600
9 Hakkinen	339.600
14 Trulli	338.500
3 Villeneuve	338.500
6 Irvine	337.500
23 Magnussen	337.500
4 Frentzen	337.500
12 Fisichella	337.500
11 Schumacher	336.400
8 Berger	336.400
5 Schumacher	335.400
22 Barrichello	335.400
2 Diniz	335.400
10 Coulthard	335.400
1 Hill	331.200
15 Nakano	324.300
18 Verstappen	323.300
19 Salo	321.400
20 Katayama	318.500
21 Marques	316.700

SABATO

N.PILOTA	KM/H
12 Fisichella	349.500
23 Magnussen	346.100
17 Fontana	345.000
16 Herbert	343.900
1 Hill	343.900
6 Irvine	343.900
8 Berger	343.900
4 Frentzen	343.900
9 Hakkinen	343.900
10 Coulthard	342.800
7 Alesi	342.800
11 Schumacher	341.700
5 Schumacher	341.700
22 Barrichello	341.700
14 Trulli	340.600
3 Villeneuve	339.600
2 Diniz	338.500
15 Nakano	338.500
19 Salo	331.200
21 Marques	330.200
20 Katayama	327.200
18 Verstappen	325.300



fotografie ORSI



Tanta grinta ma poca fortuna per Barrichello e Marques. Il pilota della Stewart, sopra, si è ritirato al 22. giro per l'esplosione del motore. Quello della Minardi, a sinistra, non è riuscito neppure a partire a causa della rottura della trasmissione prima del via.

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

N. PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
				I	II	I	II	WARM-UP
8 Berger	Benetton B197	Renault Rs9	GoodYear	1'47"887	1'48"671	1'43"428	1'41"873	1'45"497
12 Fisichella	Jordan 197	Peugeot A14	GoodYear	2'02"031	1'49"010	1'43"349	1'41"896	1'45"403
9 Hakkinen	McLaren Mp4/12	Mercedes Fo110/5	GoodYear	-	1'47"386	1'42"989	1'42"034	1'46"258
5 Schumacher	Ferrari F310B	Ferrari 046/2	GoodYear	1'46"322	1'48"733	1'43"628	1'42"181	1'46"662
4 Frentzen	Williams Fw19	Renault Rs9	GoodYear	1'48"958	1'49"893	1'43"646	1'42"421	1'45"483
7 Alesi	Benetton B197	Renault Rs9	GoodYear	2'38"083	1'48"455	1'43"257	1'42"493	1'46"448
11 Schumacher	Jordan 197	Peugeot A14	GoodYear	1'46"169	2'04"061	1'42"987	1'42"498	1'45"782
10 Coulthard	McLaren Mp4/12	Mercedes Fo110/5	GoodYear	2'08"630	1'48"648	1'43"579	1'42"687	1'46"138
3 Villeneuve	Williams Fw19	Renault Rs9	GoodYear	1'48"639	1'50"858	1'44"291	1'42"967	1'45"006
6 Irvine	Ferrari F310B	Ferrari 046/2	GoodYear	1'47"594	1'49"409	1'44"988	1'43"209	1'47"502
14 Trulli	Prost Js45	Mugen Honda Mf301 Hb	Bridgestone	1'47"784	2'00"383	1'44"328	1'43"226	1'46"560
22 Barrichello	Stewart Sf1	Ford Zetec-R	Bridgestone	1'46"526	1'54"134	1'44"069	1'43"272	1'46"797
1 Hill	Arrows A18	Yamaha OX11/C	Bridgestone	1'47"542	2'03"228	1'44"875	1'43"361	1'45"347
16 Herbert	Sauber C16	Sauber-Petronas V10	GoodYear	1'46"517	1'49"577	1'45"082	1'43"660	1'46"919
23 Magnussen	Stewart Sf1	Ford Zetec-R	Bridgestone	1'47"769	1'59"217	1'45"446	1'43"927	1'50"058
2 Diniz	Arrows A18	Yamaha OX11/C	Bridgestone	1'46"873	1'55"887	1'45"454	1'44"069	1'46"477
15 Nakano	Prost Js45	Mugen Honda Mf301 Hb	Bridgestone	1'47"143	1'58"274	1'44"741	1'44"112	1'46"655
17 Fontana	Sauber C16	Sauber-Petronas V10	GoodYear	1'46"706	1'54"501	1'44"927	1'44"552	1'46"376
19 Salo	Tyrrell 025	Ford Cosworth Ed4	GoodYear	2'08"038	1'49"831	1'45"983	1'45"372	1'48"420
18 Verstappen	Tyrrell 025	Ford Cosworth Ed4	GoodYear	1'47"720	1'51"565	1'46"548	1'45"811	1'49"418
21 Marques	Minardi M 197	Hart 830 Av	Bridgestone	1'49"563	1'57"120	1'46"800	1'45"942	1'47"775
20 Katayama	Minardi M 197	Hart 830 Av	Bridgestone	1'51"058	1'51"587	1'46"569	1'46"499	1'50"614

CLASSIFICA DOPO LA DECIMA 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 UNGHERIA	24/8 BELGIO	7/9 ITALIA	21/9 AUSTRIA	28/9 LUSSEMBURGO	12/10 GIAPPONE	26/10 PORTOGALLO	

MONDIALE PILOTI

1. Schumacher M.	6	2	-	6	10	3	10	10	-	6							53
2. Villeneuve	-	10	10	-	-	10	-	3	10	-							43
3. Alesi	-	1	-	2	-	4	6	2	6	1							22
4. Berger	3	6	1	-	-	-	-	-	-	10							20
5. Frentzen	-	-	-	10	-	-	3	6	-	-							19
6. Irvine	-	-	6	4	4	-	-	4	-	-							18
7. Panis	2	4	-	-	3	6	-	-	-	-							15
8. Coulthard	10	-	-	-	-	1	-	-	3	-							14
Hakkinen	4	3	2	1	-	-	-	-	-	4							14
10. Schumacher R.	-	-	4	-	-	-	-	1	2	2							9
11. Fisichella	-	-	-	3	1	-	4	-	-	-							8
12. Herbert	-	-	3	-	-	2	2	-	-	-							7
13. Barrichello	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-							6
14. Wurz	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-							4
15. Trulli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3							3
16. Salo	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-							2
17. Larini	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-							1
Nakano	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-							1
Hill	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-							1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Ferrari	6	2	6	10	14	3	10	14	-	6							71
2. Williams	-	10	10	10	-	10	3	9	10	-							62
3. Benetton	3	7	1	2	-	4	6	2	10	11							46
4. McLaren	14	3	2	1	-	1	-	-	3	4							28
5. Prost	2	4	-	-	3	6	1	-	-	3							19
6. Jordan	-	-	4	3	1	-	4	1	2	2							17
7. Sauber	1	-	3	-	-	2	2	-	-	-							8
8. Stewart	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-							6
9. Tyrrell	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-							2
10. Arrows	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-							1

F1 i numeri

▼ **BERGER.** Rientro trionfale dopo un'assenza di 3 gare per Gerhard Berger, che per la 2 volta nella lunga carriera ottiene il miglior risultato possibile in un Gp facendo seguire alla pole (la 12.) anche il giro più veloce in corsa e la vittoria. Per Gerhard il precedente in materia risale al Gp di Australia 1987, quando l'austriaco era alla Ferrari. Berger, alla 203. presenza, è al 10. successo e nella graduatoria dei piloti più vittoriosi ha raggiunto James Hunt (92 gp disputati), Jody Scheckter (112) e Ronnie Peterson (123). Berger è anche al 21. giro veloce in corsa.

▼ **BENETTON.** La Benetton è alla 27. vittoria in 244 partecipazioni, la 2. per merito di Berger dopo il precedente del Gp del Messico 1986 con motori Bmw, che era anche stato il primo successo della Casa. I giri veloci della Benetton sono ora 21 e le pole 14. (l'ultima risale al 1995). I propulsori Renault, che contano 279 presenze, sono al 92. successo, il 12. con la Benetton.

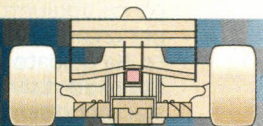
▼ **SCHUMACHER.** Dopo la gara di Hockenheim, Michael Schumacher e la Ferrari hanno aumentato il vantaggio nelle rispettive classifiche mondiali. Michael ha ora la media di 5,30 punti/gara mentre la Ferrari è a 3,55 punti/partecipazione di media.

▼ **FISICHELLA.** Giancarlo Fisichella, alla 18. gara, è partito per la prima volta dalla prima fila dello schieramento; era dal Gp del Giappone 1992 che un simile onore non andava a un italiano, allora era stato Riccardo Patrese su Williams Renault.

▼ **WILLIAMS.** Ad Hockenheim nessuna Williams era in prima fila al via: un tale di circostanza si era verificata per l'ultima volta in occasione del Gp del Giappone 1995 quando Damon Hill era 4. sulla griglia e David Coulthard 6. In particolare Jacques Villeneuve, soltanto 9. nelle qualificazioni, ha ottenuto la peggior prestazione stagionale.

▼ **TRULLI.** Jarno Trulli, su Prost Mugen, è andato a punti per la prima volta alla 9. presenza. Il pilota abruzzese è il 47. italiano che figura in graduatoria iridata. Primatista nazionale per punti conquistati è Riccardo Patrese con 231, davanti a Michele Alboreto con 186,5.

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



le prove

HOCKENHEIM - È una storia da libro Cuore. Racconta di un vecchio leone ammalato (Berger) che un giorno a sorpresa viene rispedito a casa per leccarsi le ferite. Di un giovane leone (Wurz) che viene chiamato al suo posto e che a forza di risultati si conquista la simpatia generale e viene il sospetto che possa anche soffiarglielo definitivamente, quel posto. È un periodo nero per il vecchio leone, e come se non bastasse, gli capita anche una tragedia in famiglia. Roba da kappadò per molti, ma non per uno come Gerhard. Sulla «sua» pista, dove ha sempre fatto vedere i sorci verdi a tutti, l'austriaco rientra e piazza una zampata che farà storia e che ha fatto sicuramente impallidire Alesi. La sua vita e la sua carriera, dirà poi lo stesso Gerhard, sono sempre state caratterizza-



«Fisico» in prima fila

Solo un Berger in forma strepitosa riesce a precedere il romano, mai così in alto in qualifica. Michael Schumacher è quarto dietro ad Hakkinen, mentre deludono le Williams, al quinto posto con Frentzen e al nono con Villeneuve

▲ **PAOLO BOMBARA**

te da alti e bassi: il rientro dopo un periodo così nefasto è perfettamente allineato con questo andamento discontinuo. In ogni caso, la prima pole position stagionale della Benetton è soprattutto merito di Berger che ha visibilmente spremuto l'ultima goccia di competitività dalla sua B197 ed ha aggiunto molto di suo per creare un cocktail vincente. Ha guidato al limite, brutalizzando talvolta i cordoli, staccando sempre più in là, giro dopo giro. Alla fine ha preceduto di appena 23 millesimi di secondo il nostro Fisichella, a suo agio su una pista che conosce a meraviglia dai tempi dell'itc, grazie anche ad una Jordan galvanizzata dal motore serie 5 che la Peugeot ha messo a punto appositamente per le qualificazioni e che ha esordito già in Gran Bretagna. Come al solito, inoltre, la squadra irlandese ha preferito





Nel tentativo di migliorare il suo ottavo posto in griglia di partenza, Coulthard è finito in testacoda a pochi minuti dalla fine della qualifiche e ha dovuto abbandonare la sua McLaren nella zona del Motodrom, sopra. Momento magico, invece, per Fisichella che trova conferma sul monitor, in basso a destra, del suo secondo posto in griglia. Davanti al pilota romano si è issato Berger. L'austriaco, di nuovo in pista dopo due Gp, a Hockenheim è quasi di casa e, in basso, i suoi tifosi lo hanno salutato scrivendo: «il migliore è tornato»!

le gomme dure, contrariamente a Berger e la Benetton, ma anche alla McLaren e a Hakkinen, che ha lottato per il primato, concludendo al terzo posto, dopo aver bruciato quello che doveva essere il suo giro più veloce (era in vantaggio di 2 decimi al primo rilevamento intermedio) con un «dritto» alla terza variante. Gli abituali protagonisti della lotta per la pole position, le Williams e la Ferrari di Schumacher, non sono invece mai stati in grado di primeggiare. Schummy ha, come sempre, dato il massimo, strappando con un motore 046/2 il quarto posto, ma a tre decimi abbondanti di distacco. La Williams è subito dietro, con Frenzen. Villeneuve è molto più staccato e mai veramente a suo agio in tutte le sessioni. Come sempre in termini cronometrici tutto è relativo, perché tra Gerhard e Jacques, nono, il distacco è di un secondo, ma ci sono di mezzo... quattro file! La Prost non è riuscita a trovare un buon compromesso tra velocità (non brillantissima, nonostante l'alettone ridotto) e tenuta, così Trulli si deve accontentare di un posto in sesta fila su un circuito che conosce a menadito e dove in F3 aveva sempre vinto. Non brillano neanche le Minardi: su una pista dove il motore conta più che mai, monopolizzano l'ultima fila. Il distacco dalle Tyrrell è più contenuto di quanto temessero a Faenza, ma dalla pole ci sono ben 4"6. La nota positiva viene dal nuovo sistema frenante che ha dato soddisfazione. Ma non basta. ■



fotografie ORSI

I PIÙ E I MENO



GERHARD BERGER

Come ha detto lui stesso, quasi quasi gli conviene modificare il suo contratto e correre solo una gara ogni tre passate a casa. Scherzi a parte, il rientro della «freccia del Tirolo» sulla sua pista preferita è stato commovente ed esaltante. Le immagini lo hanno mostrato chiaramente al limite in ogni curva, ad ogni cordolo. Quel tempo, Gerhard, lo ha strappato con le unghie e coi denti. E senza un errore alla fine avrebbe forse anche potuto migliorarlo.



JACQUES VILLENEUVE

Come direbbe Niki Lauda, alla fine ha aperto il libro della scuse e ne ha scelte un paio a caso: il motore della sua monoposto che non spingeva come quello della macchina di Frenzen, il muletto con gli assetti per il compagno di squadra che ovviamente lo penalizzavano nei curvoni. Più di Heinz-Harald, però, a giudicare dal cronometro... In sostanza, Jacques non ha mai digerito troppo questo circuito e del resto aveva già messo le mani avanti all'indomani della sua vittoria a Silverstone.

FACCIA A FACCIA

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

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

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
Stewart	17
Moss	16

PILOTI IN ATTIVITÀ

Hill	20
M. Schumacher	16
Berger	12
Villeneuve	9
Coulthard	5
Alesi, Barrichello	1
Frenzen	1
NEL 1997	
Villeneuve	6
M. Schumacher	2
Frenzen, Berger	1

È SUCCESSO

INCIDENTI

venerdì mattina - venerdì pomeriggio
 Hill: testacoda, continua
 R. Schumacher: testacoda, urta le barriere
 Villeneuve: va dritto ad una variante
 M. Schumacher: urta violentemente un cordolo
 Coulthard: dritto ad una variante
sabato mattina
 Berger: dritto alla variante
 Marques: testacoda, rimane fermo
 Diniz: testacoda, continua
 Herbert: escursione fuori pista, continua
sabato pomeriggio
 Coulthard: testacoda, fermo nella sabbia
 Hakkinen: dritto ad una variante
 Alesi: testacoda ed urta le barriere
 Berger: testacoda e continua

warm-up

M. Schumacher: dritto a una variante
 Irvine: dritto a una variante
 Berger: testacoda, continua
 Marques: dritto a una variante
 Marques: dritto a una variante

ROTTURE

venerdì mattina
 Hakkinen: motore
 Salo: cambio
 Barrichello: trasmissione
 Magnussen: freni
venerdì pomeriggio
 Magnussen: cambio
 Alesi: acceleratore
sabato mattina
 Fisichella: differenziale
 Fisichella: motore
 Coulthard: motore
 Barrichello: perde il cofano motore
 Hill: noie elettroniche
 Magnussen: panne elettrica
sabato pomeriggio
 Diniz: motore
warm-up -

Mini ali ma cariche

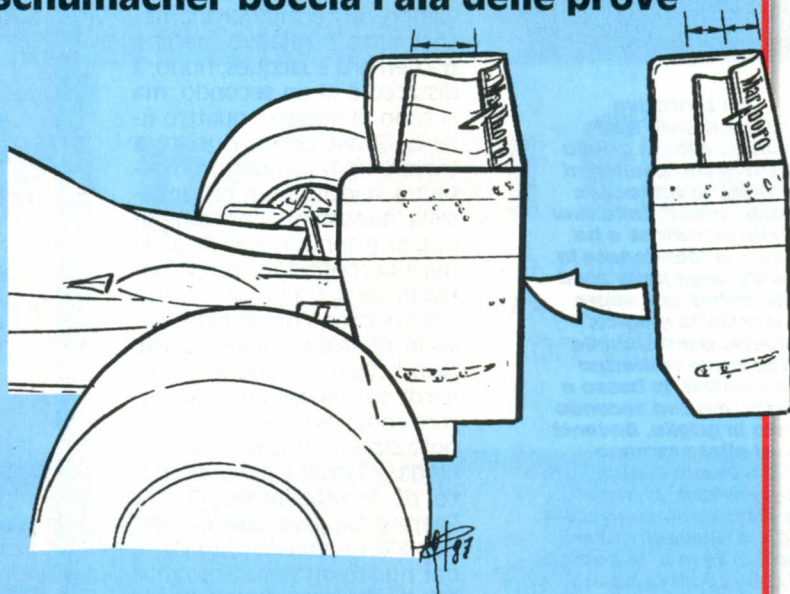
Ci si attendeva il festival degli alettoni di dimensioni molto ridotte, dopo quanto si è visto nei test di Monza, invece sono state scelte soluzioni più prudenti. Le esasperazioni di Ferrari, Prost e Stewart non hanno soddisfatto

▲ **GIORGIO PIOLA**

HOCKENHEIM – Doveva essere il trionfo dei mini alettoni sulla prima pista ultraveloce del mondiale di F. 1, soprattutto dopo le prove svolte sul tracciato «gemello» di Monza, invece le esasperazioni hanno lasciato il posto a soluzioni leggermente più cariche rispetto a quelle previste. La elevata temperatura, le aumentate potenze a disposizione e le diverse caratteristiche delle gomme hanno condizionato la scelta fatta dai tecnici. Non si è visto l'alettone fantasma della Williams quello cioè ridotto ai soli profili inferiori, né tantomeno hanno pagato in termini di prestazioni le soluzioni più scariche provate da Ferrari, Prost e Stewart. Tuttavia a Hockenheim le F.1 toccano il livello di coefficiente di penetrazione più basso, passato a 0,76 contro lo 0,78 della passata stagione (ovviamente facendo un discorso di valore medio con tutte le approssimazioni del caso). È aumentata in genere l'efficienza aerodinamica delle monoposto, cioè il rapporto fra carico deportante e resistenza all'avanzamento con un valore, sempre approssimativo, intorno allo 2,45 rispetto a 2,30 del '96.

FERRARI. La squadra del Cavallino ha in pratica utilizzato la stessa configurazione aerodinamica introdotta lo scorso anno, sempre ad Hockenheim, con l'aggiunta dei deviatori di flusso all'interno delle ruote anteriori montati a sorpresa sabato. Nel '96 questi dispositivi non erano stati montati, segno che quest'anno vi è stato bisogno di aumentare leggermente il carico. La stessa prova fatta da Schumacher di un alettone posteriore a corda ulteriormente ridotta (impiegato a Monza nel '96) non ha dato risultati positivi. Non è stato utilizzato il nuovo alettone anteriore realizzato partendo da quello nuovo introdotto in Francia privilegiando appunto quello del

Schumacher boccia l'ala delle prove



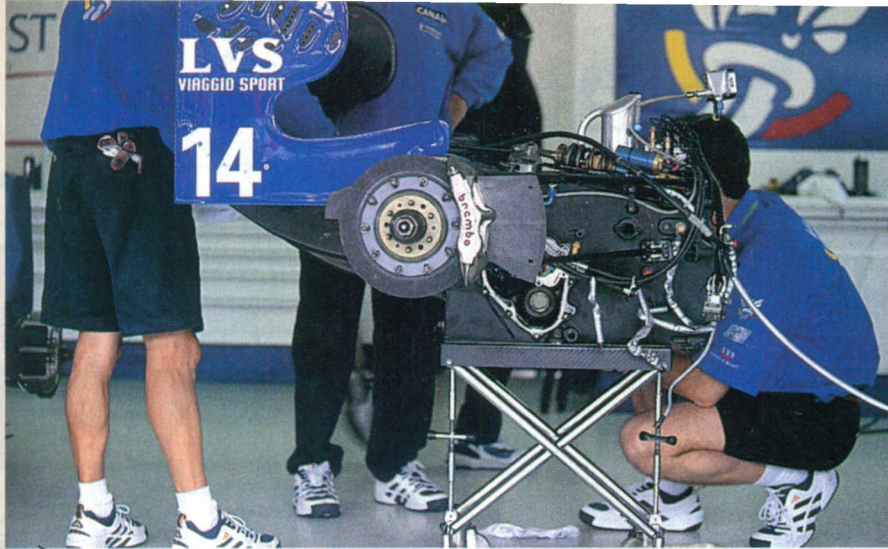
In qualifica Schumacher ha provato anche una soluzione di alettone posteriore più scarica sempre con un biplano ma di corda ridotta e caratterizzate da paratie laterali più piccole. È stata preferita la soluzione più carica già impiegata nel '96.

'96 dotato, ovviamente, di solo flap a corda ridotta. All'ultimo momento non sono stati portati i triangoli inferiori delle sospensioni anteriori a profilo alare, invece utilizzati in Inghilterra. Nuove le prese dei freni posteriori. Lo step 2 dello 046 è stato utilizzato soltanto in qualifica, mentre in gara si è preferito puntare sul più affidabile barra 1.

WILLIAMS. La scuderia di Grove ha fatto il grande sforzo di portare quattro vetture montate per garantire ai propri piloti eguale trattamento. L'alettone posteriore basso con i soli profili inferiori si è visto soltanto alle verifiche tecniche poi non è mai stato montato sulla vettu-

ra. Dopo un breve esperimento senza le pinne davanti alle ruote posteriori le Williams hanno sempre girato con questi dispositivi aerodinamici. L'alettone anteriore era derivato da quello introdotto nel '96 e caratterizzato da due piccoli flap al posto dell'elemento a tutta larghezza. Continua il lavoro di collaudo del controllo elettronico della frenata che però non è stato portato in Germania. Al suo posto ci sono dei sensori a raggi infrarossi per le temperature dei dischi che per la gara erano di 34 mm di spessore per Frenzen.

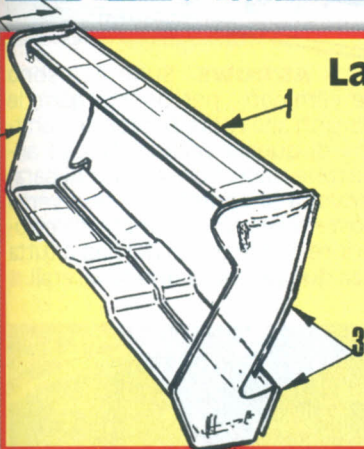
BENETTON. Nuova geometria della sospensione anteriore su tutte le tre vet-



fotografie COLLINS

La Stewart taglia la... corda

Alettone di corda ridottissima sulle SF1 con un unico mini alare (unico esempio) in alto (1). Le paratie sono molto sagomate (2) anche nella parte anteriore, mentre dietro conservano il taglio nella parte bassa e i due nolder (3) verticali.



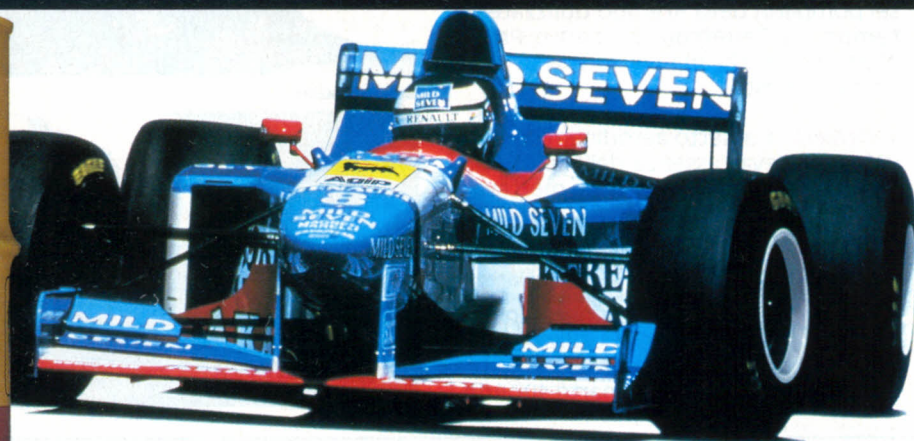
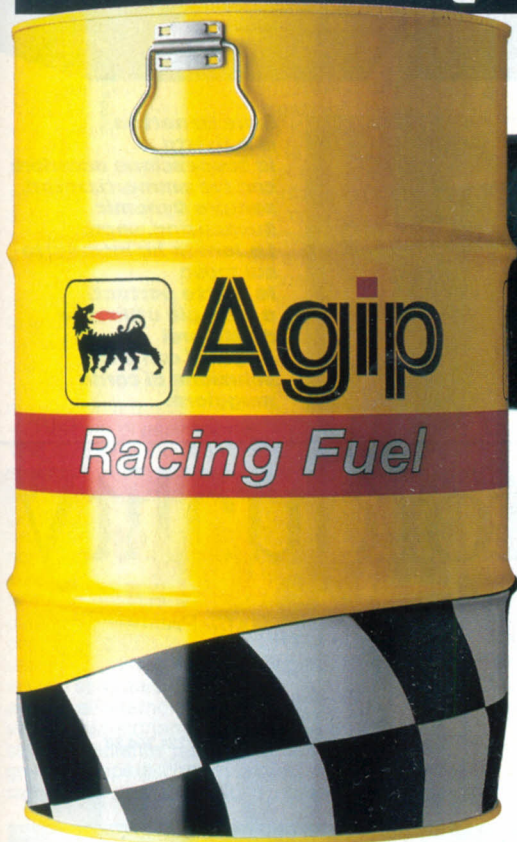
Sulla Prost si è visto un alettone biplano, assai particolare caratterizzato dalla corda estremamente ridotta. Le paratie, che per certi versi risultano ispirate alla Stewart, sono tagliate all'altezza del piano inferiore

ture tornate ad avere tre ammortizzatori, sempre Dynamic Suspensions. Sono stati inoltre montati dei sensori a raggi infrarossi per controllare la temperatura dei dischi. A livello aerodinamico c'è da segnalare un nuovo alettone anteriore con un diverso flap a tutta la larghezza, sempre dotato di due paratie nella parte inferiore. Al retrotreno è stato adottato un biplano con due profili a corda molto ridotta in alto.

MCLAREN. Non sono state eliminate, come nelle prove a Monza, le alette davanti alle ruote posteriori per garantire un maggiore carico assieme a un gruppo alettone posteriore biplano di corda ridotta ma non ridottissima, come è stato fatto da altre scuderie. Le Mp4/12 hanno infatti bisogno di un certo carico per far scaldare le gomme. Non sono stati montati i dischi della Carbon Industrie provati a Monza.

JORDAN. Molte le novità sulle 197 a partire dalle alette portanti ai lati del muso di scuola Minardi e Tyrrell, smontate alla fine delle prove di sabato. Dovevano permettere di spostare la pressione aerodinamica verso la parte centrale della vettura e diminuire la sensibi- ➔

ALTISSIMA QUALITA' DA COMPETIZIONE



Dove i motori devono esprimersi al massimo della potenza, lì trovate i carburanti Agip da competizione. Carburanti ad alto contenuto tecnologico, nati dalla ricerca Agip per superare ogni sfida, su ogni pista e in ogni condizione.

Distribuito da:



Ufficio commerciale:
Via Maniago, 6 - 20134 Milano
Tel. 02/26417091
Telefax 02/2150763



CARBO RACING s.r.l.
Via Fratelli Bandiera, 21
20068 Peschiera Borromeo (MI)
Tel. 02/54745224 - Fax. 02/5471315



AgipPetroli Società dell'  Eni

lità alla variazione di altezza dal suolo. Più importante la modifica attuata alla parte posteriore delle fiancate e al cofano motore. In pratica è stata rifatta tutta la zona della «Coca-Cola» diventata molto scavata, ancora di più che sulla Benetton e con un attacco delle alette davanti alle ruote posteriori integrato nella carrozzeria. Molto più larga la zona orizzontale davanti alle ruote posteriori.

PROST. Molti esperimenti sulla Js45 a partire dal mini alettone posteriore di scuola Stewart, ma con delle inedite novità a livello della parte alta delle paratie laterali svergolata all'interno nel punto dove il flap è attaccato 3 cm sotto il limite massimo verticale. Nuovo anche l'alettone anteriore dotato di un solo flap e privo per la prima volta delle tre paratie verticali inferiori. Venerdì e sabato sulla vettura di Trulli è stato fatto un curioso esperimento impiegando un alettone posteriore asimmetrico, visto che era privo del flap di destra nella parte inferiore vicino al cambio.

SAUBER. Nuovo alettone anteriore caratterizzato da paratie anteriori di scuola Stewart (cioè tagliate nella parte superiore) e con un solo flap e niente paratie verticali nella parte inferiore. Inedite anche le paratie laterali dell'alettone posteriore biplano come sulla maggior parte delle vetture.

MINARDI. Non è stato montato il ripartitore a controllo elettronico della frenata che arriverà forse in Ungheria. Si sono viste invece le nuove pinze al berillio a sei pompanti della Brembo utilizzate da tempo da Benetton, Jordan e Prost. Alettoni scarichi ma senza novità sulle tre monoposti.

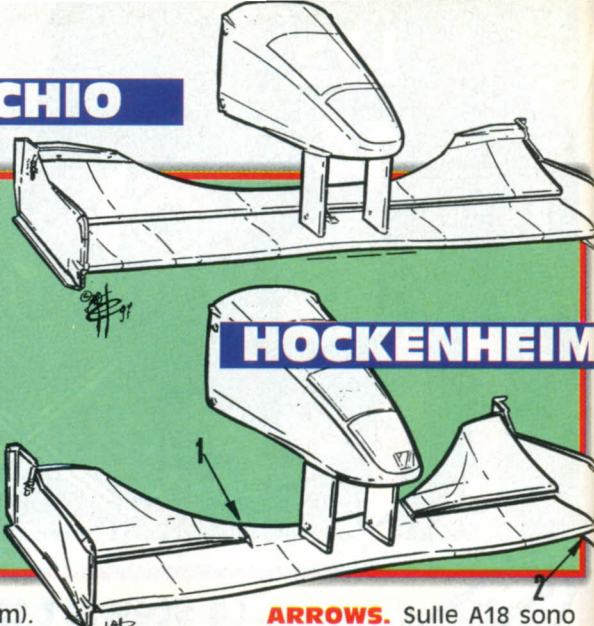
TYRRELL. L'assetto aerodinamico delle 025 prevedeva l'assenza delle alette davanti alle ruote posteriori che metteva a nudo la zona della «Coca-Cola». Sono stati utilizzati due tipi di alettone posteriore, uno biplano e uno triplano.

STEWART. Ancora novità aerodinamiche per le Sf1 uniche a utilizzare un alettone posteriore sempre biplano ma con un solo profilo nella parte superio-

VECCHIO

Diventano sinuosi i baffi sulla Williams

Alettone anteriore da circuiti veloci uguale a quello impiegato nel '96 e caratterizzato da due piccoli flap (1) al posto dell'unico elemento a tutta larghezza. Nuovo anche il profilo principale con un andamento sinuoso a crescere (2) nella zona vicina alle paratie laterali.



re (con una corda di circa 15 cm). Molto nuove le paratie laterali che assomigliano curiosamente a quelle della Prost a sua volta ispirate a quelle montate in precedenza sulle Stewart. Sono state ancora impiegate le nuove paratie anteriori già viste a Silverstone con un alettone dotato di un flap a corda ridotta.

ARROWS. Sulle A18 sono state eliminate, per questa gara, le pinne davanti alle ruote posteriori caratteristiche di questa vettura. Nuovo anche l'alettone posteriore dotato di paratie a L (rivolta al contrario e cioè verso l'asse posteriore). Nuovo anche l'alettone anteriore con al posto del flap a tutta larghezza due piccoli elementi laterali. ■



fotografie COLLINS



Sulle Benetton si è rivista la sospensione anteriore con tre ammortizzatori, sempre Dynamic Suspension, sopra. La Jordan ha introdotto sul muso le alette portanti, a lato, già utilizzate da Minardi e Tyrrell con una soluzione di corda maggiore.



motorquality

“BRAKES ON!”

Dischi Forati e Pastiglie Freno Alte Prestazioni.



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.

NOTIZIARIO CSAI

RIF.: NS15, CAP I, TITOLO II

In considerazione di alcune segnalazioni pervenute da tecnici qualificati presenti sui campi di gara, la Sottocommissione Fuoristrada ritiene opportuno ribadire quanto segue:

1. Motore Gruppo Veicoli Preparati

Si possono presentare i seguenti due casi:

a) *mantenimento del motore originale*

Rispettando questa condizione sono liberi i collettori di aspirazione e di scarico, l'iniezione e la turbina (questi ultimi possono essere montati anche se non previsti di serie in origine). In caso di sovralimentazione libera dovrà essere utilizzata la flangia prevista dall'Allegato J.

b) *sostituzione del motore con un altro della stessa marca, purché omologato.*

Questa condizione non permette di usufruire delle libertà menzionate al punto a). Pertanto, per i seguenti particolari si applicano le prescrizioni dell'Allegato J, e cioè:

- *collettore di scarico*

Può essere modificato in conformità con l'Art. 285.5 che recita testualmente: «...le parti meccaniche di origine necessarie alla propulsione, alla sospensione e tutti gli accessori necessari al loro normale funzionamento, con l'esclusione di tutti i pezzi dello sterzo e dei freni, che abbiano subito tutte le fasi di fabbricazione previste dal costruttore per la produzione in serie, possono essere oggetto di qualsiasi operazione di messa a punto, rifinitura o raschiatura ma non di sostituzione. In altre parole a condizione che sia sempre possibile stabilire indiscutibilmente l'origine del pezzo di serie questo potrà essere rettificato, equilibrato, aggiustato, ridotato o cambiato di forma mediante lavorazione. Inoltre, sono autorizzati i trattamenti chimici o termici. Tuttavia, le modifiche sopra menzionate sono autorizzate a condizione di rispettare i pesi e le dimensioni indicate sulla scheda di omologazione...».

- *Impianto di iniezione*

Si applicano le prescrizioni dell'Art. 285.5.1.8.2: scheda di omologazione del veicolo in questione (per esempio K-Jetronic) deve essere conservato così come la sua collocazione. È permesso modificare gli elementi del dispositivo d'iniezione che regolano il dosaggio della quantità di carburante ammessa al motore, ma non il diametro di apertura della farfalla. Il dispositivo di misura dell'aria è libero. Gli iniettori sono liberi ad eccezione del loro numero, della loro posizione, del loro asse di montaggio e del loro principio di funzionamento. Le canalizzazioni del carburante che li alimentano sono libere. La scatola elettronica d'iniezione (centralina) è libera ma non deve avere funzioni superiori a quella di origine...».

- *Collettore di aspirazione*

Vale quanto detto a proposito del collettore di scarico.

2. Serbatoi di carburante e relative canalizzazioni.

Secondo l'articolo 283.3.2.3 dell'Allegato J non vi devono essere raccordi o connessioni sulle canalizzazioni di carburante o di fluido idraulico passanti per l'abitacolo salvo per le paratie anteriore e posteriore secondo i disegni 253-1 e 253-2. Secondo quanto prescritto dall'articolo 283.14.4 dell'Allegato J, nel caso in cui il serbatoio di sicurezza sia in comunicazione o all'interno dell'abitacolo, esso deve essere obbligatoriamente isolato dall'abitacolo stesso mediante paratie ininfiammabili e stagni che impediscono qualsiasi infiltrazione di carburante nell'abitacolo o qualsiasi contatto

con la tubatura di scarico. Ciò può avvenire utilizzando una vera e propria paratia di separazione tra il vano in cui è ubicato il serbatoio e l'abitacolo oppure chiudendo il serbatoio di sicurezza in una «scatola» metallica stagna ai liquidi e alle fiamme, munita di una finestrella in materiale plastico ininfiammabile e trasparente (in modo da permettere ai Commissari Tecnici di verificare i dati di riconoscimento stampigliati sul serbatoio). In questa scatola andranno anche contenuti gli eventuali raccordi delle tubazioni di entrata e di uscita del carburante nel serbatoio e il bocchettone di riempimento. L'ubicazione e la dimensione dell'orifizio di riempimento così come quella del tappo di chiusura possono essere cambiate liberamente. L'orifizio di riempimento dovrà trovarsi all'esterno, sulla carrozzeria del veicolo o nello spazio riservato ai vetri posteriori ma, in ogni caso, senza sporgere. Se esso si trova all'interno della carrozzeria (tipo quello usato sulle vetture di serie), andrà previsto obbligatoriamente un ricettacolo per l'evacuazione verso l'esterno del carburante che si dovesse versare fuori. In alternativa alla paratia è ammesso montare il bocchettone di riempimento del serbatoio all'interno dell'abitacolo, nel qual caso deve essere adeguatamente protetto in maniera tale da impedire fuoriuscita di carburante o rotture, ad esempio con una doppia protezione con due tappi a chiusura stagna. Sono ammessi i fissaggi del serbatoio alla vettura tramite cinghie metalliche e/o non metalliche che garantiscono un adeguato fissaggio del serbatoio stesso.

RIF.: NS15 CAP. II ART. 20 ORDINE DI PARTENZA

Aggiungere alla fine di questo articolo:

«Il concorrente che si presenta in ritardo al suo turno di partenza verrà penalizzato di 2 minuti e messo in coda a tutti gli altri concorrenti». Se questo ritardo supera 15 minuti verrà escluso dalla gara». Applicazione immediata.

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

SENTENZA N. 4/97 MASSELLI

PIERANGELO:

CHALLENGE FERRARI - Monza 29/6/97; Comportamento scorretto verso altro conduttore: Giorni 45 di sospensione licenze sportive con la sospensione condizionale della sanzione per il periodo di anni uno (decor. 15/7/97).

SENTENZA N. 5/97 Org. C.R. MOTOSPORT: TROFEO MONTI AURTENCI E AUSONI 1997.

Irregolarità organizzative: «sospensione delle licenze di Organizzatrice per giorni 60 con la sospensione condizionale della sanzione per anni uno (decor. 15/7/97).

SENTENZA N. 6/97 MARIO ROVIDA

CIVT - Imola, 8/6/97

«Opposizione»: A parziale modifica del decreto n. 10/97, si riduce la sospensione delle licenze a giorni 90 (decor. 12/6/97) e ammenda di Lire un milione».

SENTENZA N. 7/97 SELLANI ANDREA TROFEO MINI COOPER 15/6/97 MAGIONE

«A Parziale modifica del decreto n. 16/97, si riduce la sospensione delle licenze a giorni 60 (decor. 18/6/97)

SENTENZA N. 8/97 «ODEON»

TROFEO MINI COOPER, MAGIONE 15/6/97

A parziale modifica decreto n. 13/97, si riduce la sospensione a giorni 60 (decor. 18/6/97)

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.

SENTENZA N. 9/97 PAOLO ZADRA TROFEO MINI COOPER Magione 15/6/97

A parziale modifica decreto n. 15/97, si riduce la sospensione delle licenze a giorni 60 (decor. 18/6/97)

DECRETO N. 18/97 UGOLINI PAOLO

DECRETO N. 19/97 PENNACCHINI GILBERTO

RALLY DEL CASENTINO 6/7/97

60 giorni di sospensione licenze per vettura sottopeso decorrenza: 15/7/97

DECRETO N. 20/97 SPONTICCIA LUIGI

Giorni 90 di sospensione licenze per vettura sottopeso decorrenza 15/7/97.

RIF: MODIFICHE AL CAPITOLO «REGOLAMENTAZIONE SPECIFICA DELLE VETTURE FUORISTRADA PREPARATE (GRUPPO T2)» ARTICOLO 285 DELL'ALLEGATO J

285.5.3 Sospensione

La Frase:

«Per i veicoli a ruote indipendenti, i punti di fissaggio inferiori dei triangoli di origine, lato telaio (a +/- 20 mm), dovranno essere conservati. Solo dei rinforzi di questi punti saranno autorizzati».

è modificata come segue:

«Per i veicoli a ruote indipendenti, i punti di fissaggio dei triangoli inferiori di origine, lato telaio (a +/- 20 mm), dovranno essere conservati. Solo dei rinforzi di questi punti saranno autorizzati».

(A partire dal 1. Gennaio 1998).

RIF: MODIFICHE AL CAPITOLO «REGOLAMENTAZIONE SPECIFICA VETTURE DI PRODUZIONE (GRUPPO N)» ARTICOLO 254 DELL'ALLEGATO J

254.6.6.1 Esterno

La frase:

«Il montaggio di protezioni inferiori è autorizzato soltanto nei Rallyes, a condizione che siano effettivamente delle protezioni e che rispettino l'altezza dal suolo, che siano smontabili e che siano concepite esclusivamente e specificamente al fine di proteggere gli elementi seguenti: motore, radiatori, sospensioni, cambio, trasmissione, scarico, estintori, è modificata come segue:

«Il montaggio di protezioni inferiori è autorizzato soltanto nei Rallyes, a condizione che siano effettivamente delle protezioni e che rispettino l'altezza dal suolo, che siano smontabili e che proteggano gli elementi seguenti: motore; radiatori; sospensioni; cambio; serbatoio; trasmissione; sterzo; scarico; bombola dell'estintore».

(Applicazione immediata).

RIUNIONE DELEGATO SPORTIVO AC. VARESE

Si comunica, per opportuna conoscenza, che il Delegato Sportivo dell'A.C. Varese ha indetto una riunione dei licenziati Csaì presso la sede dell'Automobile Club Varese viale Milano 25 alle ore 21.00 di mercoledì 30 luglio 1997, per conoscere le proposte e i suggerimenti riguardanti la normativa sportiva e tecnica del 1998.

F.3 L'analisi

FLUCCO

ALLE POLVERI

In vista delle ultime tre gare il campionato tricolore si scalda: mentre Couto, dato per favorito a inizio stagione, deve dimostrare di non essere in crisi, c'è Barindelli in ascesa che può dare una mano al compagno Martini, leader della serie...

▲ MAURIZIO RAVAGLIA

fotografie COLOMBO





André Couto, sopra, è il pilota più discusso del momento in F.3: il giovane portoghese di Macao, dato per grande favorito, sta segnando il passo con la Dallara 397-Fiat della Prema. Così Oliver Martini, sotto, ha preso il largo conquistando un margine di 21 punti con la Dallara 397-Opel della Rc Motorsport. Nella contesa si è inserito anche Cadei, a lato, che ora occupa il 2. posto grazie a una bella progressione di risultati negli ultimi quattro appuntamenti finiti tutti in zona podio

Che in Italia la Formula 3 non stia attraversando un periodo vincente è un fatto che non può essere negato, né ignorato. Le sedici monoposto dello schieramento di Magione, il settimo del campionato, rappresentano non soltanto il record negativo della stagione ma anche un inequivocabile indizio che la situazione sta sfuggendo di mano. Che cosa stia provocando quella che ormai è un'epidemia, è un interrogativo che affonda principalmente nello scarso afflusso di denaro. Gli investimenti pubblicitari verso la Formula 3 sono calati in maniera evidente, la quasi totalità delle squadre del tricolore ha difficoltà nel far quadrare i conti, alcuni piloti non sanno se riusciranno ad affrontare tutte e tre le gare che ancora mancano alla conclusione. Ecco, dunque, che la Formula 3, perennemente in bilico tra categoria scuola e semi professionismo, e alle prese con costi insostenibili, rischia lo stato di crisi. Trovare una soluzione che rilanci in Italia la specialità prima che sia veramente troppo tardi, spetta adesso alla federazione nazionale. Eppure, messe da parte le questioni economiche, lo scenario in pista è comunque attraente, nella partita che davvero conta, quella per le vittorie e per il titolo, lo spettacolo non è sicuramente di livello modesto, e gli argomenti non mancano. Quali, ad esempio, le scostanti prestazioni del portoghese André Couto, indicato a inizio stagione come l'uomo da battere, e quelle invece convincenti del giovanissimo Marco Barindelli.

IL CASO COUTO

Dicono che sul fronte della prestazione pura André Couto non è secondo a nessuno; un pilota istintivamente veloce e quindi capace di compiere il giro perfetto. Stando agli apprezzamenti di molti, la rincorsa del 20enne portoghese di Macao al titolo tricolore doveva essere una semplice formalità, o poco più. Nel calcolo era pure compreso il materiale di primissimo ordine a sua disposizione: la competitività e l'esperienza della squadra vicentina Prema e l'appoggio della Novamotor, che puntava sul biondo André nella sfida con la Opel-Spiess per la supremazia tra i motori. Ma nelle ultime tre gare, ➔



➔ Varano, Monza e Magione, Couto ha sconfessato chi, ancora ai primi di giugno, lo considerava già campione. Il grossolano errore di Magione, il terzo consecutivo, e i contrattempi nelle qualificazioni sono riconducibili a un certo nervosismo che pare aver preso il sopravvento sull'autocontrollo. Il testacoda compiuto nell'ultimo giro della gara in Umbria, mentre il portoghese era secondo, è un episodio che trova una spiegazione soltanto con la perdita di concentrazione. Chi lo conosce abbastanza da vicino, suggerisce un'interpretazione del caso: André è prigioniero di un'avventura che non ammetteva sconfitte. Dunque, l'effetto del ruolo di grande favorito nella corsa al titolo che gli avevano cucito addosso. Quando le cose hanno cominciato a girare storte, come a Varano e poi a Monza, qualcosa si è incrinata nell'equilibrio psichico del ragazzo, una circostanza che si usa definire con «non c'è con la testa». I due mesi di sosta che precedono la gara di Binetto, terzultima manche del campionato, lo aiuteranno sicuramente a ritrovare la serenità e la concentrazione con le quali tentare un recupero sul leader Oliver Martini, che è difficile ma non già impossibile.

BARINDELLI PRENDE QUOTA

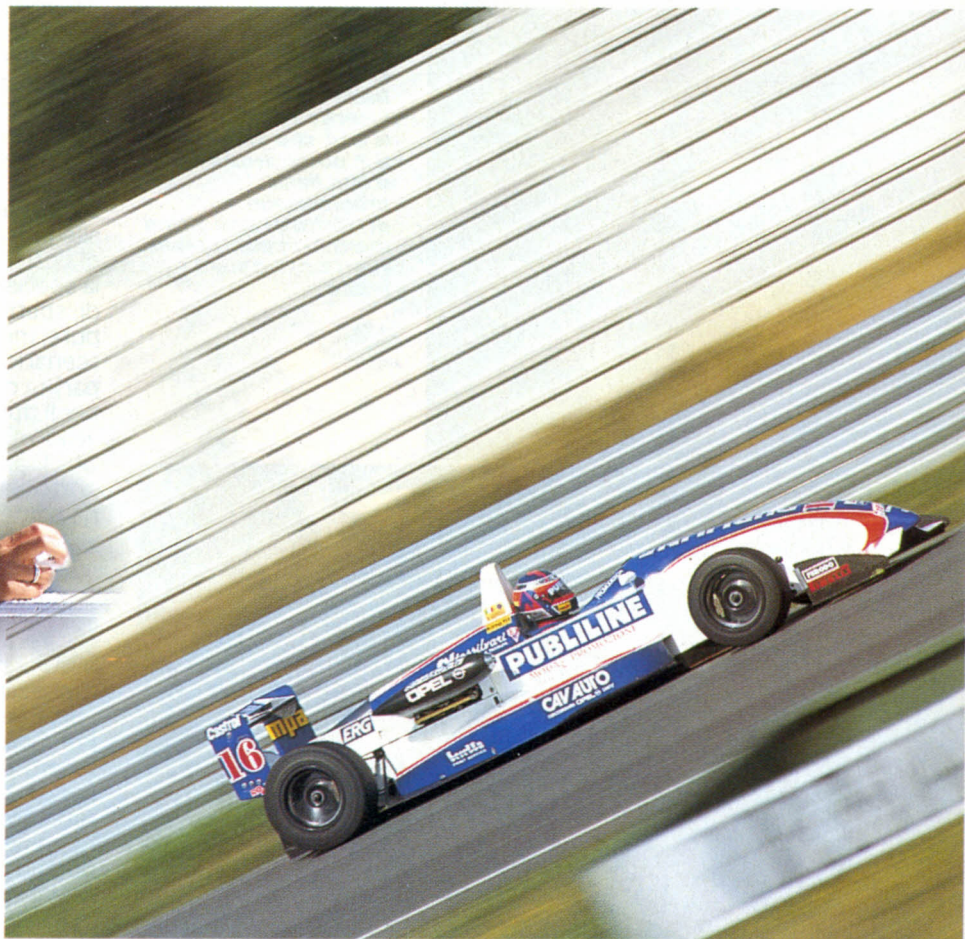
Fosse una società quotata in borsa, le sue azioni potrebbero attirare l'attenzione di qualche investitore e rivelarsi, nel tempo, anche un buon affare. Ventenne comasco, Marco Barindelli è indicato come la rivelazione della stagione, almeno fino a oggi; non avesse disputato l'ultima gara del campionato '96 di Formula 3, me-



fotografie COLOMBO

riterebbe anche lo status di migliore debuttante. È veloce in prova e in gara, nelle sfide ravvicinate ci sa fare, se la cava pure nella messa punto della vettura. A Magione si è infilato in tasca, per la terza volta nelle ultime quattro corse, il terzo posto. D'accordo che Barindelli conosce molto bene il circuito umbro - ha gareggiato l'anno scorso con la Formula Campus, ed esordito con le monoposto cadette, mentre nel '95 aveva affrontato un paio di sfide del Challenge Formula Ford - e alle spalle ha un'organizzazione di primo piano, qual è la Rc Motorsport. Ma i risultati non arriverebbero senza il talento naturale, soprattutto in una categoria che continua a essere frequentata da gente esperta, veterani pronti a usare tutti i trucchi del mestiere. Cosa che, inevitabilmente, ancora manca al giovanissimo lombardo, studente di economia alla prestigiosa Bocconi di Milano. ■

Sopra, Cammarone è stato multato di cinque milioni di lire perché aveva le scritte della Q8 e non quelle della Erg, sponsor ufficiale della F.3 italiana. L'ammenda è frutto di un regolamento assurdo che disincentiva la presenza dei piloti in un momento in cui non ci sono grandi risorse economiche. Sotto, Barindelli l'emergente del momento e una immagine del paddock di Magione: se non altro l'occhio non è rimasto deluso...



E Ghinzani deluso va all'attacco

La Peroni Promotion, società romana cui è affidata la promozione del tricolore Formula 3, rivendica il merito di aver fatto comunque partire il campionato, nonostante fossero saltati in extremis un accordo di sponsorizzazione e l'intesa con la Rai. Ma nella cerchia degli addetti ai lavori non tutti sono d'accordo. Gli scontenti puntano l'indice sugli scarsi risultati raggiunti nella propaganda della serie nazionale: le tribune degli autodromi continuano a essere desolatamente vuote,

l'antagonismo e la propaganda dell'evento attraverso le radio e le televisioni locali. Scommettiamo che qualcosa si muoverebbe? C'è un'altra questione, che non riguarda direttamente la promozione ma, più generalmente, come è trattata e organizzata in Italia la Formula 3. Noi, cioè le squadre, assicuriamo uno spettacolo ma, paradossalmente, dobbiamo pagare, intendo dire per fare spettacolo. Sborsiamo milioni, dall'iscrizione al campionato all'affitto dei box, addirittura al pedaggio per parcheggiare il motorhome nel paddock. Tutto ciò è scoraggiante». Anche il montepremi è una faccenda che fa discutere. Ritenu- ta inadeguata di fronte al mezzo miliardo oggi necessario per affrontare la stagione, la cifra prevista dalla Csaì per il '97 è, complessivamente, di 200 milioni, la metà dei quali messi a disposizione dalla Pirelli. È curioso osservare che le quote di iscrizione al campionato, 10 milioni per ogni monopo- sto, sono versate all'associazione italiana dei circuiti, l'Aica, la quale poi presenta, agli stessi partecipanti, il conto per l'uso dei box e del paddock. Nelle tasche del vincitore del tricolore, comunque, finiscono al massi- mo 70 milioni, 20 della Csaì, altrettanti della Pirelli e 30 quale ricompensa per le singole affermazioni, che rendono ciascuna 3 milioni. Ma per guadagnare tanto, il campione dovrebbe conquistare il primato in tutte e 10 le corse. Cosa che non accadrà quest'anno, con quattro piloti diversi, Martini, Couto, Cadei e Mediani che si sono già alternati in cima alle classifiche.

te, anche in una pista come Magione che storicamente ha sempre richiamato pubblico, e a un passo da un luogo di villeggiatura qual è il lago Trasimeno, mentre la televisione è intervenuta soltanto in occasione del Lotteria di Monza. La Formula 3 pare dunque un prodotto difficile da vendere. «Le cose stanno così, purtroppo - afferma senza peli sulla lingua Piercarlo Ghinzani, il più combattivo ma anche il più amareggiato tra i titolari delle squadre di punta - Mi sembra, però, che non ci sia la volontà di raddrizzare la situazione. Cominciamo a portare la gente negli autodromi, magari con iniziative semplici e a buon mercato, come potrebbero rivelarsi, ad esempio, il vo-

DIRETTAMENTE DALLE CORSE PER LA TUA AUTO



VOLANTI
(oltre 50 modelli)
ALCUNI ESEMPI
PREZZO/QUALITÀ

PRASN	208.000
STYLE	269.000
RACER RN	249.000
EXTREME SR	295.000
LAP AS	211.000
COLOR	272.000
CORSA AS	213.000
SPEED SN	213.000

(IVA esclusa)

Dall'esperienza Sparco nelle corse la più ampia gamma di accessori tecnici per la tua auto. Sviluppata 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 i volanti speciali Sparco, le pedalieri, i pomelli cambio in alluminio o anatomici, i fondini strumentazioni. E molti altri accessori ancora.

VOLANTI SPECIALI, PEDALIERE

PRECURVATE
29.000 (IVA escl.)

Misto CARBONIO
55.000 (IVA escl.)

48.000 (IVA escl.)

SPARCO DISTRIBUISCE IN ESCLUSIVA I FAMOSI FONDINI BIRBA RACING

ALCUNI ESEMPI PREZZO/QUALITÀ	
AUDI A3/A4 (benzina e turbo)	136.000
BMW serie 3 E36	125.000
CITROEN SAXO	125.000
FIAT Cinquecento	125.000
FIAT BRAVO/A	125.000

(IVA esclusa)

L'AUTENTICO POMELLO DELLE CORSE
42.000 (IVA esclusa)

POMELLI CAMBIO, FONDINI BIANCHI



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**

(AS3) Compila con tutti i dati questo coupon e invialo a Sparco: Via Lombardia, 5 - 10071 Borgaro (TO). Riceverai in omaggio il nuovissimo catalogo accessori Sparco per la tua auto e un set di adesivi

Nome _____ Età _____

Via _____ Città _____

CAP _____ Provincia _____ La mia auto è: _____

Primo centro per Scarpetta in Gt special

RIJEKA - Non stava nella pelle Angelo Scarpetta dopo la vittoria nel quinto atto della Coppa Gt Special. Il pilota laziale, alla guida di una Porsche Carrera Rs della classe Gt 2, ha raccolto la sua prima affermazione stagionale. Quando scattava il semaforo verde era Dazzan a prendere il comando, inseguito da Pifferi, Scarpetta, Padovani e «Romoletto». Schenetti era solo settimo. Con Dazzan in fuga tutta la gara viveva sul duello fra Scarpetta e Padovani mentre dalle retrovie si faceva largo De Castro. L'esito della gara cambiava col ritiro di Dazzan tradito dal motore. In testa balzava Scarpetta che s'imponeva davanti a Padovani. (m.m.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Rijeka (Croazia), 20-7-1997

Coppa Gt Special

quinta prova della serie

Assoluta: 1. Scarpetta (Porsche Carrera Rs) a 15 giri in 25'07"031 alla media di 149,347 kmh; 2. Padovani (Porsche Carrera Rs) a 0'523; 3. «Romoletto» (Porsche Carrera Rs) a 3'573; 4. De Castro (Porsche Carrera 911) a 4'015; 5. Viridis (Porsche Carrera Rs) a 9'632; 6. Schenetti (Maserati Ghibli) a 23'642; 7. Martinelli (Maserati Ghibli) a 24'100; 8. Corongi (Porsche 944 Tc) a 1'26'760; 9. Persiani (Nissan 300 Zx) a 1'33'888; 10. M. Benusiglio (Ferrari 348 Challenge) a 1 giro; 11. R. Benusiglio (Porsche 944 Tc) a 1 giro; 12. Pifferi (Maserati Ghibli) a 5 giri.

Giro più veloce: Alessandro Dazzan, in 1'38"131 alla media di 152,905 kmh.

SAXO CUP A RIJEKA IL FRATELLO DI NICOLA NON HA RIVALI

Larini colpisce per la seconda volta

RIJEKA - Quando mancano solo due appuntamenti prima della conclusione del Citroen Saxo Cup '97, Andrea Larini si è regalato un'altra vittoria dopo quella conquistata sotto il diluvio di Magliane. Il pilota toscano si è battuto come un mastino per tutta la gara, e a nulla sono valsi gli sforzi di Giuseppe Burlotti per tentare di spiazzarlo dalla leadership della corsa. Al secondo via, dopo che il primo era stato invalidato per l'uscita di pista di Panzani, il portacolori del team Tamburini si è fatto largo fra il poleman Tobia Masini e Paolo De Cristofaro per conquistare la leadership della corsa davanti a Massimiliano Mugelli e a Walter Morelli. Solo per due giri Larini si è dovuto piegare alla sferzata grinta di Mugelli e Morelli che prendevano il comando delle operazioni per poi ristabilire i valori in campo e cercare di guadagnare terreno davanti a Burlotti e a Riccardo Raimondi. Intanto il romano De Cristofaro ritornava a piedi ai box dopo aver avuto la meglio dal contatto diretto con Masini, mentre più indietro Cassi e Fulgenzi erano in lotta per la sesta piazza, insieme a Gentili e a Raimondi. Con il susse-



guirsi dei giri l'atmosfera raggiungeva i livelli di guardia fra il battistrada toscano e il pericoloso Burlotti pronto a sferrare l'attacco non appena si presentava l'occasione. A cinque giri dall'epilogo la classifica vedeva in testa Larini, seguito da Burlotti, Riccardo Raimondi, Masini, Morelli, Cassi e Mugelli e con Stefania Bragiotti leader fra le «lady» pre-

senti nell'appuntamento croato. Nel finale, quando Larini pensava di spingere al massimo per mettere un margine di sicurezza sulla leadership della corsa, tutte le attenzioni della corsa si spostavano sul duello fra Riccardo Raimondi e Giuseppe Burlotti. A spuntarla era il bresciano che si aggiudicava la vittoria negli Under 25.

Massimo Manfredola

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Rijeka (Croazia), 20 luglio 1997

Citroën Saxo Cup

quinta prova della serie

Assoluta: 1. Larini, 14 giri in 25'49"556 alla media di 135,566 kmh; 2. Burlotti a 0"001; 3. R. Raimondi a 1"825; 4. Morelli a 1"948; 5. Mugelli a 5"626; 6. Masini a 13"939; 7. R. Raimondi a 14"410; 8. Cassi a 14"717; 9. Giraldi a 17"615; 10. Langella a 17"977; 11. Gentili a 19"233; 12. Fulgenzi a 20"370; 13. Baldan a 20"497; 14. Galluzzo a 22"082; 15. Mancini a 22"588; 16. Tagliavia a 30"719; 17. Scarpis a 42"867; 18. Callera a 44"009; 19. Braggiotti a 44"190; 20. Pergetti a 44"473; 21. Assirati a 44"605; 22. Grimoldi a 51"117; 23. Voltolina a 1'03"757; 25. Burlotti a 1'07"858; 26. Polmonari a 1'34"237; 27. Cremonesini a 1'34"437; 28. Bulgarelli a 2 giri.

Giro più veloce: Tobia Masini in 1'48"803 alla media di 137,907 kmh.

RIJEKA - È stata una volata a tre quella che ha regalato a Cristiano Coscarella la vittoria nel sesto appuntamento del monarca della Rover Italia. La gara è finita dunque al fotofinish in uno scontro diretto a tre che ha visto protagonisti oltre al portacolori dell'Emiliano anche il leader Pietro Giuliani e Matteo Milani. Dopo il via è stato Milani prendere il comando delle operazioni dopo aver superato il poleman Mario Sakamoto e Italo Cantera, mentre dalle retrovie si facevano largo Pietro Giuliani e Cristiano Coscarella. Bastavano pochi giri perché il quartetto di testa prendesse la fuga sul resto degli inseguitori. Il primo ad uscire dal gruppo nel corso del secondo giro è proprio Cantera della Sportauto autore di un'ottima partenza dalla seconda fila. In testa



Nella gara della Saxo Cup disputata a Rijeka, il vincitore Larini, sotto, precede Burlotti e Riccardo Raimondi. In basso nell'altra pagina, Scarpetta in trionfo dopo la prima vittoria stagionale in Coppa Special Gt ottenuta al volante di una Porsche Carrera Rs



CHALLENGE F355 IN ENTRAMBE LE GARE

Un Bertuzzi travolgente



Sopra, Bertuzzi è già al comando subito dopo il primo via, a testimonianza della sua schiacciante supremazia. A lato, Schenetti mentre sta per investire una postazione dei commissari di gara fortunatamente senza conseguenze

RIJEKA - È stato un Bertuzzi travolgente quello che ha strapazzato gli avversari nella quarta prova del Ferrari Challenge 355. Il piacentino, non ha avuto praticamente avversari in grado di contrastarlo in Croazia. Adesso, dopo la doppietta di Rijeka, la sua leadership è sempre meno vulnerabile dagli attacchi dei suoi avversari. «Avrei potuto forzare anche di più la mia andatura nel corso della gara-1, ma non sarebbe servito a nulla se non a prendere rischi inutili - ha affermato il vincitore - La mia Ferrari era praticamente perfetta: vincere è stato comunque facile anche se con avversari come De Cecco e Perazzini è preferibile non abbassare mai la guardia». Dopo aver conquistato la pole in prova per Bertuzzi non è stato difficile scattare in testa in gara-1 per poi prendere la fuga davanti al competitivo De Iturbe, De Cecco, Ragazzi e Perazzini. Con Bertuzzi che faceva l'andatura, De Cecco attaccava De Iturbe per portarsi alle spalle del battistrada insieme a Beppe Schenetti che dalle retrovie entrava nella scia di Scapini per poi risalire le posizioni di testa. Al traguardo finivano nell'ordine Bertuzzi, De Cecco e De Iturbe, con quest'ultimo che si fregiava della vittoria nella speciale classifica riservata ai «Gentlemen», davanti a Perazzini e Garbagnati. In gara-2 la musica non cambia: Bertuzzi con uno scatto da felino si porta in testa al gruppo e va in fuga, mentre De Cecco, sbagliando la partenza, viene risucchiato nelle retrovie fino al sesto posto. Intanto alle spalle dell'alfiere della scuderia Rossocorsa si inseriscono Perazzini, De Iturbe, Ragazzi, Scapini e De Cecco che comincia la sua marcia di avvicinamento per risalire la china. Il pilota abruzzese al quarto giro era già terzo a ridosso del pilota della Motor Perazzini. Infine, Perazzini, che ha concluso al terzo posto sotto la bandiera a scacchi a nove secondi di distacco dal vincitore, si è aggiudicato anche il primo posto nella speciale classifica «Gentlemen Conchiglia Shell».

foto grafie SPEEDY

MINI COOPER DAVANTI A MILANI E A GIULIANI...

Coscarella vince in volata

alla gara c'è un continuo scambio di posizioni fra l'alfiere del team Adolfo e Coscarella, incalzato a sua volta dal grintoso Giuliani. Fra i piloti di testa si innesca un confronto che prosegue per tutto il resto della gara. A contendersi la penultima posizione si sono Sharon Chiesa con la vettura di Autosprint,

nella foto sotto, e Silvano Ancarani. La giovane studentessa di Lecco lotta con il rappresentante della Rubicone Corse, che riesce spuntarla solo nell'ultima parte della competizione. Sul traguardo Coscarella precede quindi di un soffio Milani e Giuliani, con Sakamoto quarto e staccato di oltre sei secondi.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Rijeka (Croazia), 20 luglio 1997

Mini Cooper Trophy

sesta prova della serie

Assoluta: 1. Coscarella, 11 giri in 22'10"931 alla media di 124,013 kmh; 2. Milani a 0"001; 3. Giuliani a 0"002; 4. Sakamoto a 6"497; 5. Venturi a 11"487; 6. Concetti a 11"487; 7. Claudio Germoni a 13"188; 8. Carlo Germoni a 13"305; 9. Questa a 21"533; 10. Leogrande a 21"610; 11. Famà a 21"610; 12. Giovannetti a 22"807; 13. Gentili a 29"204; 14. Pizzicannella a 29"856; 15. Vitello a 29"856; 16. Squillace a 48"417; 17. De Luca a 48"771; 18. Addari a 49"510; 19. Bravo a 51"746; 20. Ancarani a 1'29"538; 21. Chiesa a 1'47"707.

Giro più veloce: Pietro Giuliani in 1'59"240 alla media di 125,836 kmh.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Rijeka (Croazia), 20 luglio 1997

Ferrari Challenge 355

quarta prova della serie

Assoluta (gara-1): 1. Bertuzzi, 13 giri in 21'43"825 alla media di 149,607 kmh; 2. De Cecco a 8"477; 3. De Iturbe a 14"171; 4. Perazzini a 16"200; 5. Ragazzi a 16"910; 6. Schenetti a 17"052; 7. Scapini a 24"587; 8. Baso a 35"017; 9. Garbagnati a 42"246; 10. Masselli a 43"475; 11. Lusuardi a 47"080; 12. Pellin a 1'23"074; 13. Capitani a 1'31"457; 14. Braggiotti a 1'31"687; 15. Bertoletti a 1 giro; 16. Beneventano a 1 giro.

Giro più veloce: Bertuzzi in 1'38"984 alla media di 151,588 kmh.

Assoluta (gara-2): 1. Bertuzzi, 13 giri in 21'46"251 alla media di 149,329 kmh; 2. De Cecco a 7"781; 3. Perazzini a 9"272; 4. Benaduce a 13"084; 5. De Iturbe a 13"084; 6. Baso a 16"740; 7. Schenetti a 17"294; 8. Scapini a 24"002; 9. Garbagnati a 32"495; 10. Masselli a 34"495; 11. Ragazzi a 39"574; 12. Lusuardi a 45"595; 13. Pellin a 54"856; 14. Capitani a 1'05"588; 15. Braggiotti a 1'31"602; 16. Beneventano a 1 giro; 17. Bertoletti a 1 giro.

Giro più veloce: Bertuzzi in 1'38"804 alla media di 151,864 kmh.



A Frosinini il Trofeo Pergusa

PERGUSA - Non ce l'hanno fatta i piloti siciliani a contrastare Duilio Frosinini (nella foto sotto), che alla prima partecipazione al Trofeo Pergusa di Formula Junior si è aggiudicato la serie. Il pilota di Gallarate ha vinto le due ultime combattutissime gare - disputatesi a contorno del Gran Premio del Mediterraneo di Formula 3.000 - nonostante i piloti di casa abbiano fatto di tutto per impedirglielo. Ma sia nella 1. che nella 2. manche Maneschi e Anastasi si sono piazzati in quest'ordine alle sue spalle.

Piero Libro

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 3 luglio 1997

Formula Junior Trofeo Pergusa

quarta prova

Prima gara: 1. Duilio Frosinini (Reggiani) 8 giri in 17'33"216, media 135,35 kmh; 2. Maneschi (Cavallini) a 0'910; 3. Anastasi N. (Reggiani) a 1'013; 4. Strano (Corsini) a 1'343; 5. Picciurro (Cavallini) a 20'272; 6. Tartamella (Cavallini) a 25'852; 7. Auteri (Ermolli) a 36'985; 8. Damigella (Corsini) a 39'798; 9. Mentoli P. (Tecno) a 57'023; 10. Ciantia (Reggiani) a 1'08'703; 11. De Filippis (Cavallini) a 1'31'071.

Giro più veloce: Strano in 2'09"478, media 137,629 kmh.

Seconda gara: 1. Duilio Frosinini (Reggiani) 8 giri in 17'23"697, media 136,591 kmh; 2. Maneschi (Cavallini) a 1'982; 3. Anastasi N. (Reggiani) a 2'202; 4. Tartamella (Cavallini) a 24'190; 5. Strano (Corsini) a 24'354; 6. Ilacqua (Reggiani) a 29'290; 7. Auteri (Ermolli) a 29'394; 8. Picciurro (Cavallini) a 29'576; 9. Anastasi G. (Corsini) a 31'387; 10. Ciantia (Reggiani) a 41'758; 11. De Filippis (Cavallini) a 1'38'551.

Giro più veloce: Maneschi in 2'09"026, media 138,111 kmh.

La classifica finale del Trofeo: 1. Frosinini punti 49; 2. Maneschi 36; 3. Spampinato 27; 4. Strano 17; 5. Anastasi G. 15; 6. Anastasi N. 14; 7. Tartamella e Ferraro 11; 9. Ilacqua 10; 10. Mentoli 3.

PROTOTIPI IL COMASCO ARRIVA SECONDO DIETRO AL SOLITO SANESI

Merzario entusiasmo con una splendida rimonta

MAGIONE - Per la quinta volta stagionale e la quarta consecutiva Stefano Sanesi ha colto la vittoria. Il toscano fin dalle prove del sabato ha dimostrato tutta la sua classe siglando quasi a tempo scaduto la settimana pole in 7 gare. Al semaforo verde Saccomanno parte bene e raggiunge Sanesi, i 2 procedono appaiati per alcuni metri, ma il toscano riesce a prendere la testa della gara. Alle loro spalle sfilano Pardini e Peroni, Li Calzi, Mancini e Francisci. Solo ottavo Merzario, partito dalla quinta fila per problemi accusati in prova dal motore «stanco» della sua Centenari. Al quinto giro, il duo di testa continua a darsi battaglia. Al 6. giro Merzario è quinto e supera al curvone Li Calzi in difficoltà con i freni posteriori, che lo costringono ad una fermata ai box. Più staccati Francisci e il campione in carica Ronca in difficoltà con il cambio. Ad un terzo della gara Sanesi precede di un soffio Saccomanno seguito da Pardini che intravede negli specchietti un minaccioso Merzario. Saccomanno, che fino al 15. giro aveva pressato da vicino il leader, è costretto al ritiro per problemi dell'acceleratore e Merzario, superando magistralmente Pardini alla staccata del Curvone, si insedia alle spalle del battistrada. Sanesi continua così la sua gara amministrando il vantaggio; Merzario rosicchia qualche secondo ma, a causa di uno specchietto staccatosi dalla sua carrozzeria, alla fine, si è accontentata della conquista della seconda piazza.

Tonino Menichetti

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 20 luglio 1997

Campionato Prototipi

settima prova

Absoluta: 1. Sanesi (Lucchini P3 97) 30 giri in 35'25"412 alla media di 132,116 kmh; 2. Merzario (Centenari M/1E) a 7'864; 3. Pardini (Lucchini P3 96) a 23'592; 4. Peroni (Lucchini P3 96) a 27'246; 5. Francisci (Tiga 97) a 37'120; 6. Ronca (Lucchini P3 97) a 1 giro; 7. Prospero (Lucchini P3 96) a 1 giro; 8. Meneghetti (Lucchini P3 96) a 1 giro; 9. Vallebona (Lucchini Sp 91) a 1 giro; 10. Chiminelli (Lucchini P3 95) a 2 giri; 11. Mancini (Tampolli) a 8 giri; 12. Li Calzi (Lucchini P3 97) a 9 giri; 13. Saccomanno (Lucchini P3 96) a 15 giri.

Giro più veloce

24 valvole: 1. Sanesi (Lucchini P3 97) 30 giri in 35'25"412 alla media di 132,116; 2. Merzario (Centenari M/1E) a 7'864; 3. Pardini (Lucchini P3 96) a 23'592; 4. Peroni (Lucchini P3 96) a 27'246; 5. Francisci (Tiga 97) a 37'129; 6. Ronca (Lucchini P3 97) a 1 giro; 7. Prospero (Lucchini P3 96) a 1 giro; 8. Mancini (Tampolli) a 8 giri; 9. Li Camzo (Lucchini P3 97) a 9 giri; 10. Saccomanno (Lucchini P3 96) a 15 giri.

12 valvole: 1. Meneghetti (Lucchini P3 96) 29 giri in 35'46"212; 2. Vallebona (Lucchini Sp 91) a 27'2; 3. Chiminelli (Lucchini P3 95) a 1 giro.

Giro più veloce: Meneghetti 1'12"494 alla media di 129,09 kmh.



PHOTO4

LOTUS ELISE TROPHY PAGNI E TONETTI COSTRETTI ALLA RESA

Giannini principe in Croazia

RJEKA - Nel sesto appuntamento del Lotus Elise Trophy nulla ha potuto fermare Luigi Giannini (nella foto mentre guida la pattuglia di Lotus). Il pilota romano a Rijeka ha messo a segno una brillante vittoria che ha ancora più valore se si considera che è stata conquistata in condizioni fisiche precarie, a seguito di un fastidiosissimo stato influenzale. A rendere la vita difficile a Giannini ci ha pensato Alessandro Pagni che dopo aver centrato una partenza da manuale dalla seconda fila, ha bruciato sullo scatto sia il poleman Giannini che Alberto Pedemonte andando così in fuga per le prime due tornate davanti allo stesso Giannini, Pedemonte e Tonetti. Poi a ristabilire i valori in campo ci ha pensato il romano che ha messo alle sue spalle il pilota toscano. Pedemonte, Tonetti, il rientrante Manetti, Porello e Bertuzzi. Mentre con il susseguirsi dei giri il plotone delle barchette inglesi tende

a sgranarsi e le posizioni di testa si consolidano sempre più, dalle retrovie la lotta si fa serrata con Manetti che recupera posizioni per riportarsi nella scia dei primi. Il pilota forlivese comincia la sua forsennata rimonta prima ai danni di Roberto Tonetti per la conquista della quarta posizione e poi ai danni di Pedemonte per cercare di avere la meglio anche sul pilota genovese che a sua volta forza l'andatura per guadagnare la seconda piazza (alla 6. tornata) dopo aver superato Pagni. Fra Manetti e Pedemonte lo scontro diretto raggiunge il suo culmine a due giri dall'epilogo: Manetti tenta il sorpasso sul pilota del team Audisio nel rettilineo di partenza, ma Pedemonte chiude la porta ed entrambi entrano in contatto finendo in testa-coda sul filo dei 180 kmh! Pedemonte riesce a partire e a concludere quarto mentre il rivale si ritira.

Massimo Manfredola

PHOTO4





Al volante della fida Lucchini P3/96, Meneghetti, a sinistra, ha conquistato la vittoria fra i prototipi 12 valvole. Sotto a sinistra, ecco il via della settima gara stagionale del Campionato italiano prototipi dove Stefano Sanesi è andato a cogliere la quinta affermazione imponendosi al cospetto dell'inossidabile Arturo Merzario...



fotografie COLOMBO



F. JUNIOR ROVINI ANCORA LEADER DEL TROFEO AICA

Cazzaniga non cede e trionfa in Umbria

MAGIONE - Al termine di una gara divertente e dall'esito incerto, come è nella tradizione della Formula Junior, Davide Cazzaniga è riuscito a salire sul gradino più alto del podio nella quinta prova del Trofeo Aica. Al pilota della Corsini Corse va il merito di aver amministrato con freddezza la gara approfittando dell'uscita del duo di testa e rintuzzando gli attacchi del più esperto rivale. Al semaforo verde Barbieri, partito dalla pole, prende il comando seguito da Rovini, Dubbini, Rivolta, Cristaldi, De Luca e Cazzaniga. Nei primi giri si susseguono numerosi sorpassi mentre Dubbini, che aveva scavalcato Rovini, è costretto al ritiro per un testacoda al tornantino e la conseguente rottura della sospensione posteriore destra. Al 7. giro Barbieri e Rovini sono molto vicini e si danno battaglia, mentre Rivolta precede Cazzaniga che si è sbarazzato di De Luca e Sabbatini incalza Crispoldi. Al 9. giro Cazzaniga supera Rivolta alla Merzario insediandosi alle spalle del duo di testa. E nel corso del 10. giro, Barbieri tocca il battistrada Rovini ed entrambi finiscono fuori. Rovini è il più lesto a riprendere la corsa perdendo posizioni mentre Barbieri è costretto al

ritiro. Il comando della corsa passa nelle mani di Cazzaniga seguito da Cristaldi, Sabbatini e Rovini che si danno battaglia per la piazza d'onore. Rovini supera Sabbatini alla Merzario e Cristaldi al curvone. Negli ultimi giri

Rovini rosicchia secondi a Cazzaniga. Ma quest'ultimo riesce a vincere di misura davanti allo stesso Rovini e Cristaldi. Dopo 5 prove Rovini comanda la graduatoria con 70 punti seguono Barbieri (55) e Spoldi (34). **(t.m.)**



Amministrando con grande oculatezza il vantaggio acquisito, Cazzaniga, sopra, è riuscito a salire sul gradino più alto del podio a Magione nella quinta prova del Trofeo Aica. In alto Cristaldi, giunto terzo dietro a Rovini.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Rijeka (Croazia), 20 luglio 1997

Lotus Elise Trophy

(sesta gara della serie)

Assoluta: 1. Giannini, 15 giri in 26'12"802 alla media di 143,102 kmh; 2. Pagni a 3'505; 3. Tonet-

ti a 4'311; 4. Pedemonte a 5'793; 5. Porello a 35'391; 6. Nobili a 37'932; 7. Bertozzi a 47'235; 8. Zadra a 47'474; 9. Conti a 50'092; 10. Dall'Olmo a 1'21"177.

Giro più veloce: Giannini in 1'42"926 alla media di 145,782 kmh.



SPEEDY

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 20 luglio 1997

Trofeo Aica F. Junior

quinta prova

Assoluta: 1. Cazzaniga (Corsini) 21 giri in 28'41"032 alla media di 114,211 kmh; 2. Rovini (Locatelli) a 0'989; 3. Cristaldi (Benvissuto) a 8'025; 4. De Luca (Corsini) a 9'301; 5. Musani (Corsini) a 9'663; 6. Sabbatini (Reggiani) a 18'841; 7. Spoldi (Reggiani) a 19'23; 8. Molteni (Corsini) a 20'342; 9. Pampado (Reggiani) a 35'168; 10. Roscio (Reggiani) a 47'028; 11. Pazzaglia (Reggiani) a 1'00"595; 12. Barozzi (Benvissuto) a 1'00"920; 13. Linossi (Reggiani) a 1'07"613; 14. Feltrin (Locatelli) a 1'08"754; 15. Ragendorfer (Casvallini) a 1'12"429; 16. Terrani (Corsini) a 1'18"722; 17. Barbieri (Reggiani) 5 giri.

Giro più veloce: Rovini (Locatelli) 1'20"585 alla media di 116,15 kmh.

A Terrinca trionfo per Cesari

SLALOM

Terrinca (Lu), 20 luglio 1997
Assoluta: 1. Cesari (Osella Pa9) punti 135,64; 2. Rizzi (Fiat X1/9 Dallara) 151,72; 3. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 152,20; 4. De Martini (Fiat X1/9) 154,61; 5. Mossia (Fiat Uno 60) 161,78; 6. Mantovani (Fiat 500 Honda) 161,76; 7. Tosi (Peugeot Rallye) 166,73; 8. Nieddu (Peugeot Rallye) 167,09; 9. Carabelli (Vw Golf Gti) 167,39; 10. Fontanini (Peugeot 106 Rallye) 167,90.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Nieddu punti 167,09; 2. Martinetti 176,10; 3. Simonini 177,79; 4. Vene 160,69. Tutti su Peugeot 205 Rallye.

Classe 1600: 1. Fontanini (Peugeot 106 Rallye) punti 167,90.

Classe oltre 2000: 1. Pagliari (Renault 5 Gt Turbo) 170,06.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Tosi (Peugeot 205 Rallye) punti 166,73.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Bisio (Fiat 500/700) punti 180,16.

Classe 1000: 1. Matana (A112 Abarth) punti 179,08.

Classe 1150: 1. Moggia (Fiat Uno) punti 161,35.

Classe 1300: 1. Cosentino (Simca R2) punti 186,84.

Classe 1600: 1. Rizzi (Fiat X1/9 Dallara) punti 152,86; 2. De Martini (Fiat X1/9) 154,61; 3. Pallini (Fiat Uno).

Classe 2000: 1. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) punti 152,20; 2. Carabelli (Vw Golf Gti) 168,69.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Mantovani (Fiat 500 Honda) punti 161,76.

GRUPPO SPECIALE PROTOTIPI

Classe Unica: 1. Cesari (Osella Pa9) 135,54.

▼ **DEDICA.** «Ricky» Braconi, vincitore per la terza volta della Coppa Teodori ad Ascoli Piceno, ha voluto dedicare il successo al suo giovane amico Max di Arezzo, deceduto nel corso della settimana alla vigilia della gara in seguito ad una complicazione dopo essere rimasto folgorato dalla corrente elettrica.

▼ **GUBBIO.** In occasione del Trofeo Faggioli che si disputa il prossimo 10 agosto verrà messo in palio un trofeo alla memoria del compianto presidente Balducci.

SALITA BIELANSKI E PACINI DEBBONO ARRENDERSI

Braconi davanti a tutti sul Colle San Giacomo

ASCOLI PICENO - Terzo successo per Fulvio «Ricky» Braconi nella Coppa Paolino Teodori, giunta alla 36. edizione. Una vittoria che ha inaugurato la nuova «veste» della classica cronoscalata marchigiana impostata ora su due manche di 1885 metri in luogo dei precedenti 10 km circa. Ne ha parzialmente risentito il fascino di questa che rimane una delle più datate gare su strada dell'Italia centrale, ma a tutto vantaggio della logistica dei partecipanti presso la nuova partenza a Colle San Marco, della qualità organizzativa e dello spettacolo del pubblico che si gusta un passaggio in più. Il successo di Braconi con l'Osella Pa20S era da pronostico, dopo il dominio nelle due salite di prova. Bielanski e Pacini hanno provato ad attaccare, ma il pilota della Lucchini si è lamentato di una non perfetta regolazione dell'avantreno che faceva prediligere al mezzo solo i tratti veloci. Per Pacini una gara che lui stesso ha definito «in difesa» non potendo affondare di più per problemi di assetto. Dietro ai tre piloti da podio, che avevano già tutti vinto ad Ascoli, si sono piazzati l'avellinese De Donato ed il trentino Biasioli, presenti per doveri di Coppa Italia, davanti all'eugubino Rampini ed al pilota di casa Fabrizio Peroni che ha conquistato il trofeo Paolo Zippi per la migliore prestazione ascolana. Una gara che ha convinto tut-



fotografie SALUZZI

Seppur in veste rinnovata il percorso della Coppa Paolino Teodori, ancora una volta, si è rivelato pieno zeppo di insidie, come testimonia l'immagine sopra. Sotto, in azione «Ricky» Braconi che ad Ascoli ha colto la terza vittoria in carriera.

tutto, soprattutto chi è salito per la prima volta verso Colle San Giacomo. Alle spalle dei prototipi, i migliori sono stati i protagonisti della Supersalita: Roberto Di Giuseppe ha messo a frutto la sua migliore esperienza con la Delta per mettere dietro il pilota di casa Alessandro Gabrielli, mentre la supremazia di Gruppo A è andata al bresciano Casimiro Barbieri con l'M3 E36 della Sport Racing. Nel Gruppo N netto successo per Antonio Mastronicola con l'Escort Cosworth, mentre sono meritevoli di menzione per i successi in classe Giuseppe Madonna (N-1300), Alfio Bennati (N-2000) e Massimo Tirabassi (A-1600) con un crono di tutto rilievo. Nella gara club solita supremazia di Marco Gramenzi con la

Delta S4 che ha dato il solito spettacolo, precedendo Antonino Savoca su Alpine V6 turbo.

Giuseppe Saluzzi

VELOCITÀ IN SALITA

Ascoli Piceno, 20 luglio 1997

36. Coppa Paolino Teodori cronoscalata valida per la Coppa Italia

Assoluta: 1. Braconi (Osella Pa20S-Bmw) 4'52"41; 2. Bielanski (Lucchini P3 96-Bmw) 4'57"24; 3. Pacini (Osella Bardahl-Bmw) 5'05"76; 4. De Donato (Osella Pa20S-Bmw) 5'14"52; 5. Biasioli (Lucchini-Bmw) 5'14"85; 6. Rampini (Osella Pa20-Bmw) 5'17"42; 7. Peroni F. (Lucchini-Ford) 5'19"54; 8. Faggioli (Osella Pa20S-Renault) 5'20"10; 9. Scola D. (Osella Pa20S-Bmw) 5'22"25; 10. Amodeo (Osella Pa20S-Bmw) 5'23"29.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Madonna 6'33"39; 2. Armuzzi 6'36"00; 3. «Giovanni» (Peugeot 106 Rallye) 6'38"49; 4. Giuliani 6'38"58; 5. Palma (Peugeot 106 Rallye) 6'38"87; 6. Ferriozzi 6'39"47; 7. Pangrazi (Peugeot 106 Rallye) 6'40"28; 8. Ciardini 6'42"11; 9. Pomante 6'42"58; 10. Tonelli 6'43"10; 11. Nenna 6'45"74; 12. Romoli C.A. (Peugeot 106 Rallye) 6'49"25; 13. Febbo 6'53"83; 14. Massimi (Citroën Ax Sport) 6'56"77. Gli altri su Peugeot 205 Rallye.

Classe 1400: 1. Nuti (Rover 114 Gsi) 7'04"87.

Classe 2000: 1. Bennati (Opel Kadett Gsi) 6'13"70; 2. Torbi 6'13"94; 3. Pancotti (Alfa Romeo 33 16v) 6'14"71; 4. Faggioli S. 6'15"60; 5. Ronchi 6'18"75; 6. Rocchetti 6'20"67; 7. Facchetti 6'23"16; 8. baíta 6'23"27; 9. Perotti (Opel Astra Gsi) 6'31"68; 10. Di Giambattista (Opel Kadett Gsi)

6'35"80; 11. Valentini 6'38"13; 12. Petrocco 6'45"60 (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. «Eva» 6'13"10; 2. Cuccioloni 6'28"84; 3. Chiavari 6'34"83; 4. Delle Fave (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Mastronicola (Ford Escort Cosworth) 6'07"92.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Forti 7'34"58; 2. Gabrielli G. 7'42"08 (tutti su Fiat Cinquecento).

Classe 1300: 1. Grifoni 6'22"96; 2. Palocchi 6'32"25; 3. Morganti 6'36"00 (Peugeot 106 Rallye); 4. Candini 6'47"34; 5. Savini (Peugeot 106 Rallye) 6'49"22.

Classe 1600: 1. Tirabassi (Citroën Saxo) 6'10"06; 2. Marchesin (Honda Civic Vti) 6'19"65; 3. Laureati 6'22"28; 4. Campogiani 6'27"11; 5. Grossi 6'28"19; 6. Fillaggi 6'30"20; 7. Bianchini 6'35"65; 8. Pennesi 6'52"64 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Di Fulvio R. (Opel Kadett Gsi) 6'18"78; 2. Baresi (Ford Escort Rs) 6'36"58; 3. Costantini (Fiat Tipo 16v) 6'45"33; 4. D'Agostini (Peugeot 205 Cti) 6'59"76.

Classe 2500: 1. Iacovella (Bmw M3) 6'04"59; 2. Campoli (Alfa Romeo 75) 6'28"58.

Classe oltre 2500: 1. Barbieri (Bmw M3 E36) 5'57"91.

SUPERSALITA

Classe A1: 1. Piccin (Honda Civic Vti) 6'10"94; 2. Piccioni (Peugeot 106 Rallye) 6'27"60; 3. Romoli D. (Citroën Ax) 6'32"76.

Classe A2: 1. Filippo (Fiat Cinquecento) 6'06"52; 2. Carpani (Renault 5 Gt Turbo) 6'20"70.

Classe A3: 1. Di Giuseppe R. (Lancia Delta Integrale) 5'29"99; 3. Gabrielli A. (Lancia Delta Integrale) 5'32"19; 3. Iacoangeli (Bmw M3 Evo) 5'33"49; 4. Gerardi (Alfa Romeo 75) 6'29"40; 5. Terribili (Ford Escort Rs) 6'31"87.

SUPERCAR GT

Classe C1: 1. Spada (Porsche 911 Carrera) 6'37"57.

PROTOTIPI

Classe P4: 1. Radicci (Lucchini Honda) 5'55"31.

Classe P3: 1. Peroni F. (Lucchini-Ford) 5'19"54; 2. Faggioli M. (Osella Pa20S-Renault) 5'20"10.

Classe P2: 1. Biasioli (Lucchini-Bmw) 5'14"85; 2. Scola E. (Osella Pa20S-Alfa Romeo) 5'23"35; 3. Giorio (Osella Pa20S-Alfa Romeo) 5'23"75; 4. Peroni S. (Lucchini-Alfa Romeo) 5'42"27; 5. Ruffini (Osella Pa20S-Alfa Romeo) 5'46"72.

Classe P1: 1. Braconi 4'52"41; 2. Bielanski (Lucchini P3 96-Bmw) 4'57"24; 3. Pacini (Osella Bardahl-Bmw) 5'05"76; 4. De Donato 5'14"52; 5. Rampini 5'17"42; 6. Scola D. 5'22"25; 7. Amodeo 5'23"29; 8. Cappelli (Tiga-Alfa Romeo) 5'49"17 (tutti gli altri su Osella Pa20S-Bmw).

GARA CLUB

Classe N-1150: 1. Tosti (A112 Abarth) 7'29"72.

Classe A-1150: 1. Balloni (Fiat 127 Sport) 7'34"27.

Classe B-2500: 1. Gramenzi (Lancia Delta S4) 5'24"19.

Classe Special Car-1000: 1. Vellei (Fiat 600) 6'50"67.

Classe Speciale Car-1150: 1. Di Martino (A112 Abarth) 6'49"14; 2. Marini (A112 Abarth) 6'59"57; 3. Di Muzio (Fiat 127 SPort) 7'36"32.

Classe Special Car-1300: 1. Di Giuseppe G. (Fiat Ritmo) 6'34"72; 2. Di Fulvio L. (Fiat X1/9) 7'20"80.



SALITA RONCHI CONCLUDE SECONDO A 13" DALLA VETTA

Baribbi in scioltezza assalta Romagnano

ROMAGNANO - Giunta alla terza edizione, la breve salita - quattro chilometri in tutto - che porta ad Azzago ha visto ben 15 partenti al via nella categoria prototipi. La presenza di Ezio Baribbi non ha posto dubbi sul nome del vincitore: il bresciano ha fatto sua la gara guidando in scioltezza. Imprevisto solo il distacco inflitto agli avversari: quasi 13" al secondo arrivato Giancarlo Ronchi (nella foto sopra a destra) che ha preceduto di misura Romano De Gan. Di tutto rilievo le gare di Anzeloni, 5. assoluto con l'Alfa 155 Supersalita, Grobberio, vincitore del gruppo A e 11. assoluto, e Bruno Negrente, 1. di

gruppo N nonostante la sua Clio abbia perso un paraurti lungo il percorso. Mentre Baribbi padre ha dominato fra i prototipi, anche il figlio si è fatto onore: Claudio si è infatti aggiudicato la corsa di contorno per autostoriche. La gara è stata caratterizzata anche da qualche spettacolare incidente. Uno dei più rovinosi è stato quello di Serpelloni, finito violentemente a muro con la propria Opel Astra, che è così la terza vettura da lui distrutta nelle ultime quattro gare disputate... Da segnalare inoltre che da parte di alcuni piloti è stata fatta richiesta agli organizzatori di far disputare in futuro

la corsa in due manche perché attualmente il percorso, pur essendo molto bello e impegnativo, risulta un po' troppo corto.

Aldo Antolini

SALITA

Romagnano, 20 luglio 1997

Salita di Romagnano

Assoluta: 1. Baribbi (Osella Pa205-3000 Bmw) 2'05"00; 2. Ronchi (Symbol-A.R.) 2'17"70; 3. De Gan (Gipi-Opel) 2'18"09; 4. Benelli (Osella Pa205-Bmw) 2'18"27; 5. Anzeloni (Alfa Romeo 155 Gta) 2'18"56; 6. Cianchini (Lucchini 2500) 2'19"89; 7. Ferrais (Bmw M3 Sport) 2'20"02; 8. «Kabibo» (Lucchini-Bmw) 2'21"34; 9. Giovannini (Lucchini-A.R. 2500) 2'21"93; 10. Sanetti (Sanetti-Honda Sport Prototipo) 2'25"78.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tomasi (Citroën



EXPRESS

Ax Sport) 2'42"03; 2. Cescato (Peugeot 205 Rallye) 2'42"48; 3. Ceccato (Peugeot 106 Rallye) 2'45"27; 4. Galletti (Peugeot 205 Rallye) 2'47"40; 5. Vettorel (Peugeot 106 Rallye) 2'50"91; 6. Graziani (Peugeot 106 Rallye) 3'13"71.

Classe 1600: 1. Accorsi (Peugeot 106 Rallye) 2'47"11; 2. Tumolo (Opel Corsa Gsi 16v) 2'52"99.

Classe 2000: 1. Negrente (Renault Clio Williams) 2'29"26; 2. Traverso (Peugeot 205 Rallye) 2'45"44; 3. Appiotti (Opel Kadett Gsi) 2'58"73.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Merzi (Peugeot 205 Rallye) 2'45"99; 2. Mori (Peugeot 205 Rallye) 2'50"49.

Classe 1600: 1. De Gasperi (Alfa Romeo 33) 2'32"52; 2. Costa (Alfa Romeo 33) 2'38"12; 3. Apuzzo (Opel Corsa) 2'41"61.

Classe 2000: 1. Grobberio (Renault Clio Williams) 2'27"11; 2. Ciresola (Opel Astra Gsi 16v) 2'31"29; 3. Tosetto (Opel Kadett

16v) 2'33"25; 4. De Nale (Vw Golf Cti 16v) 2'33"80.

Classe A/2: 1. Gromeneda (Vw Golf Gti 16v) 2'30"98.

Classe A/3: 1. Anzeloni (Alfa Romeo 155 Gta) 2'18"56; 2. Ferrais (Bmw M3 Sport) 2'20"02.

Classe P1: 1. Baribbi (Osella PA205-3000 Bmw) 2'05"00; 2. Benelli (Osella Pa205-Bmw) 2'18"27; 3. «Kabibo» (Lucchini-Bmw) 2'21"34.

GRUPPO CN

Classe P2: 1. Ronchi (Symbol-A.R.) 2'17"70; 2. Casagrande (Lucchini Sp91-Alfa Romeo) 2'27"49; 3. Lieto (Hydra-Alfa Romeo) 2'42"43.

Classe P3: 1. De Gan (Gipi-Opel) 2'18"09; 2. Cianchini (Lucchini 2500) 2'19"89; 3. Giovannini (Lucchini AR 2500) 2'21"93.

Classe P4: 1. Sanetti Luca (Sanetti-Honda Sport Prot.) 2'25"78; 2. Viali (Viali-Tipo 2) 2'33"56; 3. Sanetti Guido (Sanetti-Honda Sport Prot.) 2'35"32.

Classe P5: 1. Viali (Viali-Tipo 1) 2'28"55.

QUESTO PICCOLO, GRANDE ANTIFURTO

ASTRO

LO SNODATO
l'evoluzione della catena antifurto



mod. 100: estensibile fino a 100 cm

Nei modelli:
cm 80 - 100 - 120 - 140

**TASCABILE
ANTITAGLIO
ANTITRAPANO
ANTITORSIONE**
acciai speciali inox
e carbonitrurati.

BULLOCK
Snake

IN VENDITA PRESSO
ACCESSORISTI RICAMBISTI
MOTO-AUTO E FERRAMENTA

Numero Verde, CHIAMATA GRATUITA
1678-57066

L'ANTIFURTO CON LE PALLE DI SICUREZZA

INTERNATIONAL PATENT

Castelgrande applaude lacampo

SLALOM

Castelgrande (Pz), 20 luglio 1997

1. Trofeo Comune di Castelgrande gara nazionale

1. lacampo (Fiat X 1/9) 145,49; 2. Pepe (Fiat X 1/9) 152,79; 3. Nicoloro (Lancia Delta Ev) 153,79; 4. Perrotta (Renault 5 Gt Turbo) 154,52; 5. Ciaglia (Citroën Saxo 1600) 157,97; 6. D'Amanda (Renault 5 Gt Turbo) 158,54; 7. De Stefano (A112) 159,24; 8. Ciaglia (Peugeot 106 Rally) 159,86; 9. Tramutola (Peugeot 205 Rally) 159,94; 10. Basile (A112) 160,72.

GRUPPO N1

Classe 1300: 1. Ciaglia (Peugeot 106 Rally) 159,86; 2. Tramutola (Peugeot 205 Rally) 159,94; 3. Pepe (Peugeot 205 Rally) 164,23; 4. Piscitiello (Peugeot 205 Rally) 167,18; 5. Ferro (Peugeot 205 Rally) 169,23.

Classe 1600: 1. Trinchillo (Opel Corsa Gsi) 177,18.

Classe 2000: 1. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 168,31.

Classe oltre 2000: 1. Nicoloro (Lancia Delta Ev) 153,79; 2. Perrotta (Renault 5 Gt Turbo) 154,52; 3. D'Amanda (Renault 5 Gt Turbo) 158,54.

Classe A: 1. Ciaglia (Citroën Saxo 1600) 157,97; 2. Conforti (Peugeot 205) 163,73.

Classe S3-1150: 1. De Stefano (A112) 159,24; 2. Basile (A112) 160,72.

Classe S6-2000: 1. Pepe (Fiat X 1/9) 152,79; 2. De Vito (Fiat Ritmo 125) 162,81.

Classe P2-2050: 1. lacampo (Fiat X 1/9) 145,49.

Trofeo Fiat: 1. Meneghetti (Trofeo Fiat 500 Si) 174,49.

▼ **FINLANDIA.** Nuova trasferta nel mondiale per l'Italia rally fans club di Pisa. Il sodalizio toscano ha in previsione di partire adesso per il 1000 Laghi che si disputa dal 26 agosto al 1 settembre. Il costo del viaggio è di 2 milioni e 99 mila lire. Per informazioni telefonare allo 050/80.33.21.

▼ **ROVINI.** Con il 2. posto conquistato a Magione Riccardo Rovini si è insediato al comando della classifica del Trofeo Aica con 70 punti.

▼ **DUBBINI.** È stata una trasferta nera, quella di Dubbini in terra umbra per la quinta edizione del Trofeo Aica di Formula Junior. Il pilota della Reggiani, infatti, ha collezionato due ritiri in entrambe le manche.

Sotto i faentini Errani e Casadio festeggiano sul podio la vittoria al rally del Calatino. In terra di Sicilia i due romagnoli hanno preceduto i piemontesi Borsa-Berra giunti secondi al termine di una grandissima battaglia. A destra, invece, il leader della Coppa Italia 5. zona Laganà che con una Subaru Legacy ha concluso al terzo posto accusando un ritardo di più di un minuto dalla coppia di testa...



RALLY SOLO 7" HANNO DIVISO I DUE PROTAGONISTI

Errani sconfigge Borsa nella sfida del Calatino

CALTAGIRONE – Capita raramente di assistere ad un rally così incerto ed entusiasmante che ha visto tre equipaggi contendersi la vittoria dal primo all'ultimo metro delle dieci prove speciali. È successo al «Rally del Calatino» (organizzato dalla Provincia Regionale e dall'Azienda Turismo di Catania con la collaborazione tecnica del Team Palikè) dove Errani, Borsa e Laganà si sono inseguiti, senza riuscire a sganciarsi l'uno dall'altro. Alla fine hanno avuto la meglio Errani-Casadio (Ford Escort Cosworth) che inseguivano la vittoria per riaprire la corsa al titolo della Coppa Italia quinta zona che vede al comando Laganà. Errani ha attaccato a fondo, vincendo 7 delle 10 speciali, ma sempre con distacchi irrisori, spesso anche un solo secondo. Peraltro quando a vincere nelle altre tre è stato Borsa (con Alessandra Berra su Escort), i tempi sono stati pressoché identici. Al traguardo solo 7" hanno diviso il vincitore da Borsa, giunto secondo. Laganà iscritto con la Subaru Impreza, si è presentato per necessità a Caltagirone con la Legacy che come diceva l'interessato «soffre un po' nel veloce». E Laganà ha accusato proprio questo lieve gap nella maggior parte delle prove speciali, quasi tutte medio veloci. Ma non inganni il suo distacco di 1'05". Di questi, 21" li ha presi nell'ultima speciale per un lungo che lo ha mandato contro un albero e costretto ad una marcia indietro per rimettersi in marcia. Strenua lotta anche per il quarto posto

andato a Fatuzzo-Guzzardi. Serrata la contesa anche nella sezione riservata alle «storiche» dove Verso-Bentivegna si sono imposti dopo un'accesa battaglia contro i rivali Varsallona-Grazioso.

Edo Murabito

RALLY

Caltagirone (Ct), 19-20 luglio 1997

Rally del Calatino

valida per la Coppa Italia 5. Zona Assoluta: 1. Errani-Casadio

(Ford Escort Cosworth) in 48'48"; 2. Borsa-Berra (Ford Escort Cosworth) a 7"; 3. Laganà-Guglielmi (Subaru Legacy) a 1'05"; 4. Fatuzzo-Guzzardi (Ford Escort) a 5'08"; 5. Vara-Mogavero a 5'09"; 6. Molè-Albani (Renault Clio Williams) a 5'52"; 7. Castellani-Cerboni (Renault Clio Williams) a 6'55"; 8. Casa-Gurrieri (Peugeot 205 Gti) a 7'46"; 9. Ciffo-Gismondo (Peugeot 106) a 7'51"; 10. Terracchio-Plazzotto (Opel Kadett Gsi) a 7'58".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ciffo-Gismondo (Peugeot 106) 56'39"; 2. Calabrò-Vercelli a 19"; 3. Scannella-Cannella a 56"; 4. Ventura-Fornaro a 1'53"; 5. Furnari-Nania a 2'26"; 6.

Cavalleri-Bonocore a 2'55"; 7. Scarlata-Micalizzi a 4'19" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Vara-Mogavero (Renault Clio Williams) 53'57"; 2. Molè-Albani (Renault Clio Williams) a 43"; 3. Castellani-Cerboni a 1'46"; 4. Casa-Gurrieri (Peugeot 205 Gti) a 2'37"; 5. Allibrando-Messina (Opel Corsa Gsi) a 3'19"; 6. Casablanca-Foscolo (Opel Corsa Gsi) a 3'54"; 7. Pezzano-Marzo (Renault Clio Williams) a 3'54"; 8. Impollonia-Impollonia (Opel Astra Gsi) a 4'52"; 9. Caramazza-Caramazza (Peugeot 309 Gti) a 8'02".

Classe 2500: 1. Di Perna-Bartolotta 57'56"; 2. Schepisi-Biondo a 24"; 3. Padova-Cannizzaro a 55" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Fatuzzo-Guzzardi 53'56"; 2. Falzone-Chiofalo a 16'34" (entrambi su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Stracuzzi-Smirolto 57'45"; 2. Imbrò-Corso a 3'17"; 3. Parnasso-Fedele (Fiat 500) a 5'10" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Terracchio-Palazzotto (Opel Kadett Gsi) 56'46"; 2. Coriglio-De Cio (Fiat Uno 70) a 1'29"; 3. Li Fonti-Giannone (Opel Kadett Gsi) a 1'41".

Classe oltre 2500: 1. Errani-Casadio 48'48"; 2. Borsa-Berra a 7"; 3. Laganà-Guglielmi (Subaru Legacy) a 1'05" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

Autostoriche: 1. Verso-Bentivegna (Austin Morris) in 1.00'35"; 2. Varsallona-Grazioso (Ar Giulia Gt) a 22"; 3. Salerno-Feo (Porsche 911) a 2'36"; 4. Naso-Nobile (Ar Giulia) a 3'11"; 5. Marino-Marcinò (Lancia Fulvia) a 3'36"; 6. Aiello-Matina (Fiat 850 coupé) a 5'05"; 7. Lo Presti-Mantia (Fiat 850 coupé) a 8'05"; 8. Alla-Cangemi (Fiat Ab 695) a 11'02".



foto: GALLA



RALLYSPRINT A FOLIGNO IL PILOTA SPEZZINO CON LA CLIO HA PRECEDUTO SCATTOLON DI 11 SECONDI

Figoli detta legge dall'inizio alla fine

FOLIGNO - Marco Figoli ha vinto la prima edizione del rallysprint Valle Umbria Sud. Nel pieno rispetto dei pronostici, il pilota spezzino si è aggiudicato tutte le sei prove speciali in programma aumentando prova dopo prova, il distacco dal diretto inseguitore, Scattolon, alla fine secondo a 11 secondi. Nella seconda prova il vogherese riusciva a vincere eguagliando il tempo di Figoli ma poi, nella quarta, arrivato «lungo» un paio di volte, per un secondo lasciava il secondo posto a Lo Coco. Per quest'ultimo si è trattato dell'unica prova in cui non si è piazzato terzo, posizione che di conseguenza ha mantenuto anche nella classifica finale. Immediatamente alle spalle del terzetto di testa si accende-

va una lotta che vedeva costantemente alternarsi Schenetti, Berretti e l'esperto Guarducci, che poi concludevano nell'ordine. Tra questi, nel corso della gara, si sono inseriti occasionalmente Simoncelli - suo miglior risultato, quarto posto assieme a Guarducci nella quinta speciale) e Sangermani in evidenza nelle due prove centrali quarto nella terza assieme a Guarducci e quinto nella quarta insieme a Schenetti - i quali hanno terminato la gara rispettivamente settimo e ottavo. Primo di Gruppo N è risultato, senza fatica, Guarducci. Inizialmente al comando del Produzione si era portato Tesi, ma nella seconda prova un problema al cambio lo fermava lasciando via libera al pratese. Dei 38 equipaggi

partiti (32, hanno concluso). Sfortunata la trasferta dell'equipaggio romano Fabiano - Gianiorio, uscito di strada durante il terzo tratto cronometrato: dopo qualche minuto quando già i due erano già fuori dalla loro Peugeot 205 Rallye, la vettura ha preso fuoco. Alla fine, grandi complimenti per la gara. Si sono detti soddisfatti per l'esito della 1. edizione sia i partecipanti, che hanno giudicato il percorso molto valido, sia gli organizzatori che promettono di ripetere l'iniziativa.

Francesco Fatichenti

RALLYSPRINT

Foligno (Pg), 20 luglio 1997

1. Rallysprint Valle Umbra Sud

Assoluta: 1. Figoli-Baruzzo (Renault Clio Williams) in 13'22"; 2.

Scattolon-Soncini (Vauxhall Astra Gsi) a 11"; 3. Lo Coco-Fontana (Renault Clio Williams) a 16"; 4. Schenetti-Borellini (Peugeot 106 Xsi) a 38"; 5. Berpetti-Guidi (Opel Astra Gsi) a 38"; 6. Guarducci-Sanesi (Renault Clio Williams) a 43"; 7. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa 33 Q.V.) a 47"; 8. Sangermani-Tinozzi (Opel Kadett Gsi) a 53"; 9. Vescovi-Berberio (Peugeot 205 Rallye) a 1'01"; 10. Cenni-Materozzi (Honda Civic Vti) a 1'06"

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Leonardi-Beccarelli (Peugeot 106 Rallye) in 14'47"; 2. Mazzuoli-Ortali (Peugeot 106 Rallye) a 14"; 3. Guarnieri-Suzzi (Peugeot 205 Rallye) a 16"; 4. Minelli-Minelli (Peugeot 106 Rallye) a 1'27".

Classe 1600: 1. Cenni-Materozzi (Honda Civic Vti) in 14'28"; 2. Loiacconi-Clarke (Honda Civic Vti) a 30"; 3. Bianchi-Bernardi (Peugeot 205 Gti) a 55"; 4. Cecchini-Zinanni (Opel Corsa Gsi 16v) a 3'15".

Classe 2000: 1. Guarducci-Sanesi (Renault Clio Williams) in 14'05"; 2. Ciufoli-Ciufoli (Peugeot 205 Gti) a 2'01".

Classe oltre 2500: 1. D'Agata-

Profilì in 14'41"; 2. Cardinali-Chiantelli a 44"; 3. Bellezza-Garbinato a 2'07" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Vescovi-Berberio (Peugeot 205 Rallye) in 14'23"; 2. Coruzzi-Marcomini (Peugeot 205 Rallye) a 16"; 3. Colombini-Cecchi (Peugeot 205 Rallye) a 23"; 4. Andreucci-De Luca (Fiat Cinquecento Sport) a 2'41"; 5. Ferri-Bocci (Fiat Cinquecento Sport) a 2'55".

Classe 1600: 1. Schenetti-Borellini (Peugeot 106 Xsi) in 14'00"; 2. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa 33 Q.V.) a 9"; 3. Martinetti-Rubini (Peugeot 205 Gti) a 34"; 4. Rosetti-Zanfini (Alfa 33 Q.V.) a 1'13"; 5. Sabatino-Butelli (Opel Corsa Gsi) a 1'42".

Classe 2000: 1. Figoli-Baruzzo (Renault Clio Williams) in 13'22"; 2. Scattolon-Soncini (Vauxhall Astra Gsi) a 11"; 3. Lo Coco-Fontana (Renault Clio Williams) a 16"; 4. Berretti-Guidi (Opel Astra Gsi) a 38"; 5. Sangermani-Tinozzi (Opel Kadett Gsi) a 53"; 6. Ravaglioli-Villa (Renault Clio Williams) a 1'10"; 7. Madama-Vercesi (Opel Kadett Gsi) a 1'15".

CLAC. FATTO! ALLA MOTO CI PENSO IO

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



ANTITAGLIO
ANTITRAPANO
ANTITORSIONE

BULLOCK[®] bike

IN VENDITA PRESSO
ACCESSORISTI RICAMBISTI
MOTO-AUTO E FERRAMENTA

1678-57066

L'ANTIFURTO CON LE PALLE DI SICUREZZA

A Stillo il re è Loddo

SLALOM

Stillo, 20 luglio 1997

Slalom città di Stillo

Assoluta: 1. Loddo (Lucchini A3) 151,10; 2. Dragone (Fiat X1/9) 153,91; 3. Fortuna (Osella Bmw) 155,89; 4. Fallara (Fiat 127) 162,25; 5. Surace (Fiat X1/9) 163,02; 6. Crupi (Fiat 500) 165,65; 7. Bevacqua (Renault 5 Gt Turbo) 165,82; 8. Grandinetti (A112) 165,56; 9. Bruno (Renault 5 Gt Turbo) 167,10; 10. Arcidiacono (Renault 5 Gt Turbo) 167,70.

Fiat Cinquecento: 1. Carelli 205,08; 2. Tenuta 206,99.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Denisi 173,23; 2. Rodinò 174,95; 3. Raco 179,55; 4. Mendicino 182,79 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Curci (Peugeot 205 Gti) 171,82.

Classe oltre 2000: 1. Bevacqua 165,82; 2. Bruno 167,10; 3. Arcidiacono 167,70; 4. Marchio 168,01; 5. Mangiacasale 171,77 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Berilla (Fiat Uno 70) 173,41; 2. Calarco (Fiat Uno 70) 177,37.

Classe oltre 1600: 1. Ligato (Peugeot 309) 169,54.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Crupi (Fiat 500) 165,65; 2. Crisalli (Fiat 500) 168,23.

Classe 1000: 1. De Gregorio (A112 Abarth) 176,83; 2. Barca (Fiat 600/850) 177,13; 3. Abate (Fiat 600/850) 184,73; 4. De Santis (Fiat Panda) 185,98.

Classe 1150: 1. Fallara Bruno (Fiat 127) 162,25; 2. Grandinetti (A112) 165,56; 3. Sinopoli (A112) 175,68.

Classe 1300: 1. Germanò (Fiat Uno) 170,10; 2. Tropeano (Simca Rallye2) 171,90; 3. Lenzo (Rover Mg Metro) 180,94.

Classe 1600: 1. Surace (Fiat X1/9) 163,02.

Classe 2000: 1. Dragone (Fiat X1/9) 153,91.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe P1 fino a 2000: 1. Bruzzese (Fiat 850 coupé) 169,54; 2. Veltrano (Fiat 126) 174,06; 3. Putrino Giovanni (A112 Prototipo) 176,38.

Classe Unica fino a 2000: 1. Loddo (Lucchini A3) 151,10; 2. Fortuna (Osella Bmw) 155,89.

▼ **DE PICCOLI.** Il Sagittario non fa proprio per il pilota De Piccoli: l'anno scorso era stato il primo dei ritirati, fermandosi dopo una sola prova speciale. Quest'anno ha fatto... di meglio, iscrivendosi alla gara ma poi non presentandosi alle verifiche. Su 129 iscritti, infatti, sono stati 126 (una cifra molto alta) i partenti. Con De Piccoli-Marangon, non si sono visti in gara Meneghelli-Candoni e Broetto-Fochesato.

RALLYSPRINT CON LA DISCRIMINANTE DELLA PRIMA PROVA SPECIALE

Nel segno del Sagittario vince Zanin per un soffio

MEDUNO - Un arrivo in volata da far invidia al Tour de France. C'è voluto il «fotofinish» (ossia la discriminante della prima prova speciale) per decidere il vincitore della nona edizione del rally-sprint Sagittario, disputato sabato 19 luglio a Meduno, in provincia di Pordenone. Gli equipaggi Zanin-Serena su Opel Kadett Gsi della Vimotor-sport e Chiappo-Sincerotto (Renault Clio Williams del team Friuli) hanno fermato i cronometri, al termine dei 18,10 chilometri di speciali, sul tempo complessivo di 14'46": perfetta identità di tempi, come si dice alla radio per il calcio. Il fatto di aver coperto il primo tratto cronometrato (Casasola, di 4 km) in 2'45" contro i 2'50" di Chiappo, ha permesso a Leo Zanin di iscrivere il proprio nome nell'albo d'oro della gara al primo posto. Zanin, infatti, aveva sfiorato il successo al Sagittario per ben 4 volte nel passato, con due secondi posti (annate 1991 e '94) e due terzi (nel biennio 1992-'93). Stavolta il meritato assoluto, il primo della carriera dell'orafa di Spilimbergo, città dei mosaici, che corre nell'abitacolo con la moglie Annapaola Serena. Per Fausto Chiappo e Giorgio Sincerotto, rispettivamente meccanico e navigatore di Claudio De Cecco «prestati» per l'occasione alla causa del rally-sprint, un po' d'amaro in bocca: primi al riordino, due p.s. vinte su 4, hanno gettato via 4" di vantaggio su Zanin-Serena sui 5 chilometri dell'ultima «piesse», la Pradis. In ogni caso, anche per loro una gara da protagonisti. Il Sagittario, articolato sulla formula delle 4 prove speciali in linea (più lunghe dei classici «sprint» e tutte diverse), è stato concentrato in tre ore, dalla 17 alle 20 e si è dimostrato assai selettivo quanto impegnativo.

Elio Bozzo



fotografie FOTOSPORT

RALLYSPRINT

Meduno (Pn), 19 luglio 1997

Rally-sprint Sagittario

Assoluta: 1. Zanin-Serena (Opel Kadett Gsi) in 14'46"; 2. Chiappo-Sincerotto (Renault Clio Williams) a pari merito; 3. Eugeni-Meloni (Opel Astra) a 10"; 4. Fachin-Da Ros (Renault Clio Williams) a 16"; 5. Doretto-Tolin (Honda Civic) a 19"; 6. Zaupa-Finato (Renault Clio Williams) a 22"; 7. Graffi-Del Giudice (Opel Corsa Gsi) a 23"; 8. Acco-Amadio (Opel Kadett Gsi) a 23"; 9. Pezzato-Dalla Via (Renault Clio Williams) a 24"; 10. Sacher-Armelao (Renault Clio Williams) a 24".

GRUPPO N
Classe 1300: 1. Sikur-Furlan (Peugeot 205) in 16'06"; 2. Pianca-Bazzi (Peugeot 205) a 3"; 3. Freschi-De Nardi (Peugeot 205) a 10"; 4. Donadon-Conz (Peugeot 106) a 16"; 5. Angeli-Angeli (Peugeot 205) a 24"; 6. Menin-Tronchin (Peugeot 205) a 26";

7. De Pizzol-Toldo (Peugeot 205) a 32"; 8. Birarda-Birarda (Peugeot 205) a 36"; 9. Ferragotto-Cargnelutti (Peugeot 205) a 37"; 10. De Nardi-Marzocco (Peugeot 106) a 38"; 11. Durat-Pecile (Peugeot 205) a 38"; 12. Simonetti-Magro (Peugeot 205) a 40"; 13. Burigo-Sogne (Peugeot 205) a 41"; 14. Vidapussig (Peugeot 205) a 51"; 15. Terpin-Valle (Peugeot 106) a 1'02"; 16. Devetta-Milanese (Peugeot 205) a 1'09"; 17. Trantomina-Giangiacomo (Peu-



A Meduno la Opel Kadett di Zanin e Serena, sotto, si è aggiudicata il rallysprint del Sagittario. Zaupa-Finato su Clio Williams, in basso a sinistra, hanno vinto in Gr.N



SPORTFOTO

geot 106) a 1'16"; 18. Castellan-Panigatti (Peugeot 106) a 1'18"; 19. Carlet-Grillo (Peugeot 205) a 1'28"; 20. Brosolo-Clemente (Peugeot 205) a 1'29"; 21. Rosso-Tomasini (Fiat 500) a 3'27".

Classe 1600: 1. Brizzi-Colja (Peugeot 205) in 16'2"; 2. Laurencich-Mlakar (Opel Corsa) a 7"; 3. Stella-Zago (Opel Corsa Gsi) a 30"; 4. Gneccchi-Acerboni (Peugeot 106 Xsi) a 312; 5. Amodio-Sperandio (Opel Corsa Gsi) a 32"; 6. Peccolo-Cattellan (Peugeot 106) a 38"; 7. Martin-Polloni (Opel Corsa) a 50"; 8. Pilotto-Campagnerutto (Peugeot 205) a 59"; 9. Allegro-Sgambaro (Peugeot 106 Xsi) a 59"; 10. Loy-Favento (Citroën Ax Gti) a 1'29"; 11. Crozzoli-Donadi (Citroën Saxo) a 1'55"; 12. Amati-Venerus (Opel Corsa) a 23172; 13. Bertoia-Carrara (Opel Corsa Gsi) a 2'25".

Classe 2000: 1. Zaupa-Finato (Renault Clio Williams) in 15'08; 2. Pezzato-Dalla Via (Renault Clio Williams) a 2"; 3. Sacher-Armelao (Renault Clio Williams) a 2"; 4. Moretto-Floean (Renault Clio Williams) a 10"; 5. Marsura-Tessari (Renault Clio Williams) a 24"; 6. Peccolo-Agosti (Renault Mégane) a 26"; 7. Pagatto-Baiocco (Renault Clio Williams) a 30"; 8. Zanon-Fagian (Renault Clio Williams) a 46"; 9. Mason-Giacomin (Peugeot 309 Gti) a 38"; 10. Bertolutti-Valent (Peugeot 309 Gti) a 39"; 11. Cordenos-Maniago (Opel Kadett Gsi) a 54"; 12. Perrin-Isacchini (Opel Kadett Gsi) a 1'03"; 13. Sartori-Zotta (Peugeot 309 Gti) a 1'23"; 14. Daniel-Vardanega (Renault Clio Williams) a 1'46"; 15. Bandiera-Soldan (Peugeot 309 Gti) a 1'49"; 16. Grendene-Grendene (Peugeot 309 Gti) a 2'31".

Classe 2500: 1. Marchiol-De Colle (Renault R5 Gt Turbo) in 15'11"; 2. Ianesi-Bello (Renault R5 Gt Turbo) a 4"; 3. Boria-Billiani (Renault 5 Gt Turbo) a 15"; 4. D'Ispe-Lovati (Renault R5 Gt Turbo) a 18"; 5. Zanini-Valente (Fiat Uno Turbo) a 20"; 6. Pasquallini-De Sabbata (Fiat Uno Turbo) a 27"; 7. Alzetta-Antonini (Fiat Uno Turbo) a 48"; 8. Rossi-Osvaldini (Fiat Uno Turbo) a 55"; 9. Rovedo-Tomasini (Fiat Uno Turbo) a 2'11"; 10. Trevisan-Michellini (Renault R5 Gt Turbo) a 2'22".

GRUPPO A
Classe 1300: 1. Intilla-Cortiala (Peugeot 106) in 15'47"; 2. Maset-Gulotto (Peugeot 205) a 4"; 3. Della Vedova-Battaino (Peugeot 205) a 11"; 4. Cristofoli-Benatti (Peugeot 205) a 17"; 5. Savador-Zanchetta (Peugeot 205) a 22"; 6. Pellachin-Ferraro (Peugeot 205) a 1'25"; 7. Scartone-De Gan (Skoda Favorit) a 1'47"; 8. Giarrizzi-Baruzzo (Opel Corsa) a 3'28"; 9. De Nobili-Rovedo (Fiat 500) a 4".

Classe 1600: 1. Doretto-Tolino (Honda Civic) in 15'05"; 2. Graf-Del Giudice (Opel Corsa Gsi)

a 4"; 3. Casagrande-Tamigi (Opel Corsa Gsi) a 292; 4. Pezzato-Carlet (Opel Corsa Gsi) a 30"; 5. Vallisneri-Nucifora (Peugeot 106 Xsi) a 511; 6. Maccagnan-Soppelsa (Peugeot 205 Gti) a 1'04"; 7. Guarini-Celiot (Peugeot 205 Gti) a 1'32"; 8. Da Pieve-Giarrizzi (Alfa Romeo 33) a 2'02"; 9. Dalla Palma-Vanzo (Alfa Romeo 33) a 2'17"; 10. Filippi Chelli-Zoccarato (Fiat Uno 70) a 2'25"; 11. Delle Monache-Mongiat (Fiat Uno 70) a 2'43"; 12. Fistarol-Bordin (Opel Corsa Gsi) a 3'06"; 13. Michelutti-Metus (Fiat Uno Sx) a 3'13"; Fantin-Saccon (Alfa Romeo 33) a 4'27".

Classe 2000: 1. Zanin-Serena (Opel Kadett Gsi) in 14'46"; 2. Chiappo-Sincerotto (Renault Clio Williams) a 0"; 3. Eugeni-Meloni (Opel Astra) a 10"; 4. Fachin-Da Ros (Renault Clio Williams) a 16"; 5. Acco-Amadio (Opel Kadett Gsi) a 23"; 6. Chivelli-Borghese (Opel Kadett Gsi) a 25"; 7. Ferragotto-Nonini (Peugeot 309 Gti) a 26"; 8. Crozzoli-Durat (Opel Kadett Gsi) a 27"; 9. «Brik»-De Barba (Peugeot 309 Gti) a 30"; 10. Barina-Ferrioli (Vw Golf Gti 16v) a 1'13"; 14. Martina-Rover (Opel Astra Gsi) a 4'14".

F.CHALLENGE A GAZOLDO

L'Osella Pa 9 di Massola è imprendibile



LIUKEEYS

Massola, in alto, con la sua intramontabile Osella Pa 9 ha fatto segnare il miglior tempo assoluto nel F.Challenge disputato a Gazoldo, dove ha dominato anche la 7. divisione. Nel 6. raggruppamento è invece emerso nettamente Vettore, sopra, che con una Lancia Delta HF è arrivato davanti a Giovannini, staccato al traguardo di oltre cinque secondi

SLALOM CON UNA FIAT X1/9

Sambuco si erge maestro tra i birilli

SLALOM

Avezzano (Aq), 20 luglio 1997

2. Slalom Salviano

Assoluta: 1. Sambuco (Fiat X1/9) punti 167,01; 2. Frioni (Fiat X1/9) 167,55; 3. Cerroni (Fiat X1/9) 171,76; 4. Perciballi (Fiat X1/9) 178,48; 5. Visconti (Fiat X1/9) 178,63; 6. Persichelli (Fiat X1/9) 180,94; 7. Frioni (Fiat X1/9) 183,22; 8. Finotti (Peugeot 309) 183,41; 9. Tuffino (Fiat X1/9) 185,05; 10. Tarquini (Porsche 911) 188,37.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tersigni (Peugeot 106) 207,66; 2. Filliasi (Peugeot 205) 211,42; 3. Di Marco (Peugeot 205) 211,68.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. D'Amato (Peugeot 106) 204,62.

Classe fino 2000: 1. Finotti (Peugeot 309) 183,41; 2. D'Annibale (Renault 5 Gt) 188,73.

GRUPPO S

Classe 1000: 1. Bol (Fiat 127) 195,24; 2. Fracassi R. 197,74; 3. Fracassi F. 198,32; 4. Mari (Fiat 600) 200,55; 5. Maceroni

206,17; 6. Crecco (Fiat 127) 206,67 (tutti gli altri su A112).

Classe 1150: 1. Ranaletta 202,68; 2. Giovannone 204,28; 3. Triburzio 206,59; 4. Chiarelli 206,84 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Persichelli (Fiat X1/9) 180,94; 2. Marcoccia (Lancia Delta) 200,20; 3. Sari (Lancia Fulvia) 206,24; 4. Pendenza (Alfa Sud) 210,37.

Classe oltre 2000: 1. Tarquini (Porsche 911) 188,37.

Classe unica: 1. Visconti (Fiat X1/9) 178,53; 2. Frioni (Fiat X1/9) 183,22.

Classe fino a 2000: 1. Tuffino (Fiat X1/9) 185,05; 2. Baiano (Renault Clio) 193,20; 3. Mancini (Fiat 131) 194,10; 4. Cirillo (Opel Kadett) 199,66; 5. Aurelli (Fiat Ritmo 130) 202,64.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe P1: 1. Coppola (Y10) 188,96; 2. Cerro (Fiat Honda) 196,73.

Classe P2: 1. Sambuco 167,01; 2. Frioni 167,55; 3. Cerroni 171,76; 4. Perciballi 178,48; 5. Sarandrea (Fiat 500) 200,11 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

SLALOM DAVANTI A MULAS

A Ittiri Mezzasalma s'impone di misura

SLALOM

Ittiri (Ss), 20 luglio 1997

Slalom Città di Ittiri

Assoluta: 1. Mezzasalma (Fiat X1/9) punti 172,29; 2. Mulas (Renault 5 Gt Turbo) 173; 3. Piras (Fiat X1/9) 174,17; 4. Giraldi 174,28; 5. Catglu 174,72; 6. Pittalis (Vw Golf) 176,80; 7. Angioy (Fiat X-1/9) 178,78; 8. Serra (Beta Montecarlo) 179,68; 9. Littera (Peugeot 205 Rallye) 182,10; 10. Mannoni (A 112) 182,36.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Sollinas punti 183,85; 2. Debidda 184,70; 3. Uselli 187,40; 4. Amecroni 191,24; 5. Cucca 195,97; 6. Mattama 241,27.

Classe 1600: 1. Erre (Citroen Ax Gt) punti 182,04.

Classe 2000: 1. Canu punti 182,63; 2. Ezza 184,76; 3. Chessa 189,34. Tutti su Renault 5 Gt Turbo.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Sanna punti 183,99; 2. Casu 184,61. Tutti su Peugeot 205 Rallye.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Mannoni punti 182,36; 2. Costa 191,53; 3. Uras 192,36; 4. Podda 204,19. Tutti su A 112.

Classe 1150: 1. Giraldi punti 174,28; 2. Catglu 174,72; 3. Cosu 216,55. Tutti su A 112 Abarth.

Classe 1300: 1. Littera (Peugeot 205 Rallye) punti 182,10; 2. Tillocca (Fiat Uno) 188,88; 3. Scarpa (Fiat Uno) 203,07.

Classe 1600: 1. Mezzasalma punti 172,29; 2. Piras 174,17; 3. Angioy (Fiat X-1/9) 178,78.

Classe 2000: 1. Pittalis punti (Volkswagen Golf Gti) punti 176,80; 2. Serra (Lancia Beta Montecarlo) 179,68; 3. Cannoni (Fiat Ritmo 130 Tc) 185,70.

Classe oltre 2000: 1. Mulas (Renault R5 Gt Turbo) punti 173,00. **Fiat Cinquecento:** 1. Pittalis punti 204,87.

Romagnano ai piedi di Lusenti

SLALOM

Assoluta: 1. Lusenti (Lancia Delta S4) 144,67; 2. Antonazzo (Osella-Bmw) 146,97; 3. Massola (Osella-Pa9) 149,9; 4. Zandonà (Viali-C3) 150,94; 5. Zusi (Zusi-Prototipo) 158,17; 6. Ciresola (Opel Astra Gsi 16v) 161,5; 7. Guerato (Yamaha-Prototipo) 163,69; 8. Incerti (Fiat Uno 70) 164,24; 9. Ciriello (Rg 001) 164,75; 10. Sabattini (Fiat X1/9) 166,38.

Classe TR: 1. Lo Voi (Fiat Cinquecento Trofeo) 181,31; 2. Cavallini (Fiat Cinquecento Trofeo) 183,28.

Classe N1: 1. Galletti (Peugeot 205 Rallye) 174,78.

Classe N3: 1. Panato (Peugeot 309 Gti) 178,8; 2. Miragliotta (Opel Kadett Gsi 16v) 186,51.

Classe N4: 1. Chirardo (Renault 5 Gt Turbo) 167,96; 2. Filini (Renault 5 Gt Turbo) 182,54.

Classe S2: 1. Chiodini (Autobianchi A112) 170,64; 2. Olivieri (Fiat 127) 176,16.

Classe S6: 1. Gottardelli (Peugeot 205 Gti) 166,49.

Classe S7: 1. Lusenti (Lancia Delta S4) 144,67; 2. Ravelli (Lancia Delta Int.) 187,72.

Classe P2: 1. Rossini (Fiat 500) 167,52.

Classe N2: 1. Griso (Peugeot 205) 184,53; 2. Tacchella (Opel Corsa) 184,61; 3. Tumolo (Opel Corsa Gsi 16v) 193,64; 4. Spandri (Peugeot 106 Xsi) 194,7.

Classe A1: 1. Lovato (Peugeot 205 Rallye) 174,98; 2. Merzi (Peugeot 205 Rallye) 181,19; 3. Savino (Peugeot 205 Rallye) 182,43; 4. Capuzzo (Opel Corsa) 182,75; 5. Mori (Peugeot 205 Rallye) 188,69.

Classe A2: 1. Ciresola (Opel Astra Gsi 16v) 161,5; 2. Avesani (Peugeot 205) 175,86.

Classe S3: 1. Benetti (Fiat 127 Sport) 168,51; 2. Bergomi (Autobianchi A112) 175,58; 3. Alberti (Abarth A112) 184,76; 4. Lovato (Fiat 127 Sport) 185,54; 5. Zamplieri (Autobianchi Abarth A112) 201,76; 6. Panepinto (Abarth A112) 220,67.

Classe S4: 1. Sabattini (Fiat X1/9) 166,38; 2. Galbiati (Fiat X1/9) 174,6; 3. Dal Corso (Fiat 128 SL) 184,04; 4. Ruggeri (Alfa Romeo 33) 195,99.

Classe S5: 1. Incerti (Fiat Uno 70) 164,24; 2. Mantovani (Fiat X1/9) 172,32.

Classe P1: 1. Guerato (Yamaha Prototipo) 163,69; 2. Scopel (Fiat 126) 166,61; 3. Gallina (Fiat 126) 168,84; 4. Pezzo (Fiat 126-Honda) 177,75.

Classe SPS: 1. Antonazzo (Osella-Bmw) 146,97; 2. Masola (Osella-Pa9) 149,9; 3. Zandonà (Viali-C3) 150,94; 4. Zusi (Zusi-Prototipo) 158,17; 5. Ciriello (Rg-001) 164,75.

SLALOM PROSEGUE LA SAGA DELLE BATTAGLIE TRA I BIRILLI IN SICILIA

Barbaccia conquista Alcamo

Genova ancora una volta secondo

SLALOM

Alcamo, 20 luglio 1997

1. Slalom «Bianco» Doc Alcamo»

gara nazionale

Assoluta: 1. Barbaccia (Fiat X1/9) 201,36; 2. Genova (Lancia Beta) 202,43; 3. Castiglione (Fiat 600) 207,65; 4. Irato (Fiat X1/9) 219,17; 5. Tafuri (Renault 5 Gt Turbo) 217,63; 6. Trinca (Porsche 911) 221,33; 7. Trupiano (Renault Clio Williams) 219,05; 8. De Giorgio (A.R. Duetto) 221,84; 9. Mistretta (Peugeot 205 Gti) 221,04; 10. Giametta (Peugeot 205 Gti) 221,63.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Migliore (Peugeot 205 R) 233,45; 2. Gentile (Peugeot 205 R) 237,06; 3. Di Gregorio (Peugeot 205 R) 239,65; 4. Russo (Peugeot 205 R) 254,96; 5. Birra (Peugeot 205 R) 252,60.

Classe N2: 1. (Peugeot 205 Gti) 231,32; 2. Adragaz (Peugeot 205 Gti) 245,06; 3. Trapani (Opel Corsa) 258,26; 4. Culla (Opel Corsa) 258,75.

Classe N3: 1. Trupiano (Renault Clio Williams) 219,05; 2. Mistretta (Peugeot 205 Gti) 221,04; 3. Petrolito (Peugeot 205 Gti) 234,46.

Classe N4: 1. Tafuri (Renault 5 Gt Turbo) 216,69; 2. Ingrassia (Renault 5 Gt Turbo) 225,53; 3. Tusa (Renault 5 Gt Turbo) 231,01; 4. Catalogna (Fiat Uno Turbo) 250,43.



SPITALERI

GRUPPO A

Classe A1: 1. Miletta (Alfa Romeo 33) 235,07; 2. Tilotta (Peugeot 205 R) 237,70.

Classe A2: 1. Canzoni (Opel Kadett Gsi) 232,80; 2. Calandrino (Opel Kadett Gsi) 243,96.

GRUPPO S

Classe S1: 1. Reina (Fiat 126) 224,03; 2. Longo (Fiat 126) 248,02; 3. Poleo (Fiat 126) 248,92.

Classe S2: 1. Centonze (A.R. 112)

231,96; 2. Bonsignore (A.R. A112 Abarth) 233,02; 3. Arresta (Fiat Panda) 233,15; 4. Dattolo (Fiat 127) 236,04.

Classe S3: 1. Giametta (A.R. A112 Abarth) 221,63; 2. Palermo (A.R. A112 Abarth) 224,67; 3. Diana (A.R. 112) 225,08; 4. Livorsi (A.R. A112 Abarth) 227,31; 5. Poma (Fiat 127 Sport) 227,49; 6. Sensa (A.R. A112 Abarth) 227,60; 7. Pulio (A.R. A112) 233,35; 8. Mazane-

se (Fiat 127 Sport) 234,09; 9. Leonardi (Fiat Uno 55) 235,62; 10. Amari (A.R. A112) 237,97; 11. Gugliuzza (Fiat 127) 230,94; 12. Tinnervia (A.R. A112 Abarth) 240,36; 13. De Martino (Fiat 127 Sport) 240,74; 14. Cartolina (Fiat 127 Sport) 245,42.

Classe S4: 1. Irato (Fiat X1/9) 216,73; 2. Piazza (Fiat X1/9) 222,26; 3. Gallia (Fiat X1/9) 226,67; 4. Amato (Fiat X1/9) 245,40; 5. Giordano (Fiat X1/9) 216,73.

Classe S5: 1. Barraccia (Fiat X1/9) 201,36; 2. Evola (Fiat X1/9) 225,77; 3. Bonsignore (Alfa Sud Sprint) 259,88.

Classe S6: 1. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 202,43; 2. De Giorgio (A.R.) 220,64; 3. Corso (Fiat X1/9) 225,17; 4. Piccolo (Fiat X1/9) 253,25; 5. Cillari (Lancia Beta Montecarlo) 225,33.

Classe S7: 1. Trinca (Porsche 911) 218,41; 2. Cassarà (Lancia Delta Integrale) 238,58; 3. Spinelli (Alfa Romeo) 254,44.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe P1: 1. Giacconi (Fiat 500) 222,94; 2. Cialona (Fiat Abarth 1000) 226,62; 3. Ingardia (Fiat Abarth 100) 229,03; 4. Amorello (Fiat 600) 234,57.

Classe P2: 1. Castiglione (Fiat 600) 202,65.

Caccia al pilota: 1. Gambini 267,28; 2. Calandrino 268,90; 3. Saverino 270,00; 4. Cianti 272,55; 5. Agosta 274,06; 6. Ospedale 270,54. Tutti su Fiat 500 Sporting.

NEL CUNEESE PEROSINO S'ARRENDE

Super Cremonesi sbanca Dronero

SLALOM

Dronero (Cn), 20 luglio 1997

2. Slalom

Dronero-Montemale

gara valida per la coppa Csal di prima zona e per il Superslalom

Assoluta: 1. Cremonesi (Osella-Alfa Romeo) 161,01; 2. Perosino (Fiat X1/9) 171,18; 3. Lanteri (Renault 5 Gt Turbo) 175,09; 4. Franzero (A112 70 Hp) 180,48; 5. Vigo (Renault 5 Gt Turbo) 181,59; 6. Gulli (Fiat 500-Suzuki) 181,70; 7. Bottero (Renault Clio Williams) 184,12; 8. Meoni (A112 Abarth) 184,80; 9. Millitello (Fiat 126-Yamaha) 184,90; 10. Bonardo (Peugeot 106) 185,33.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Corona 193,59; 2. Lanteri 195,24; 3. Campus 195,63; 4. Malvasio 197,51; 5. Guidotti 198,40; 6. Franchino 199,64; 7. Maia 209,22.

Caccia al pilota: 1. Manfrinati 214,39; 2. Betti 216,55; 3. Zaccarelli 217,57; 4. Bertone 220,79; 5. Sollai 223,73; 6. Fioravanti 224,28 (tutti su Fiat Cinquecento Sporting).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Falasco 189,16; 2. Giordano 190,69; 3. Beltramo (Peugeot 205 Rallye) 196,28; 4. Briatore (Peugeot 205 Rallye) 198,69 (gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 1600: 1. Cedroni 192,67; 2. Baruzzi (Peugeot 106 Rallye) 201,50; 3. Issoglio 212,19 (gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Bottero (Renault Clio Williams) 184,12; 2. Blandrino 194,23; 3. Ghio 194,29 (gli altri su Peugeot 309 16v).

Classe oltre 2000: 1. Lanteri 175,09; 2. Vigo 181,59; 3. Bonaveri 185,86; 4. Mesenaco 208,52 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Bonardo 185,33; 2. Rissone 186,23 (tutti su Peugeot 106 Xsi).

Classe oltre 1600: 1. Serembe 189,07; 2. Vola (Peugeot 309 Gti) 194,60; 3. Germano 195,63 (gli altri su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Meoni 184,80; 2. Tassisto 189,17; 3. Firpo 197,34 (tutti su A112 Abarth).

Classe 1150: 1. Franzero 180,48; 2.



SPORTFOTO

In alto, la Fiat 600 con la quale Castiglione ha colto il terzo posto nello slalom di Alcamo. Sopra in azione Cremonesi che con la fedele Osella ha conquistato la vittoria nello slalom Dronero-Montemale in provincia di Cuneo.

Pastorino (Fiat 127 Sport) 186,58; 3. Donabel (Fiat 127 Sport) 188,18; 4. Torchibello 188,73; 5. D'Acunto (Fiat 127 Sport) 196,37; 6. Amanzio 202,20; 7. Bramante (Fiat Ritmo 60) 230,53 (gli altri su A112 70 Hp).

Classe 1300: 1. Griffo (Fiat X1/9) 187,95; 2. Drago (Mini De Tomaso) 205,31.

Classe 1600: 1. Ambrosiani (Fiat X1/9) 186,30.

Classe 2000: 1. Cerutti (Opel Kadett Gti) 187,02; 2. Papinutto (Peugeot 205 Gti) 187,69.

Classe oltre 2000: 1. Porrati (Porsche Carrera) 195,14; 2. Tornatore (Renault 5 Gt Turbo) 197,14.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1200: 1. Gulli (Fiat 500-Suzuki) 181,70; 2. Millitello (Fiat 126-Yamaha) 184,90; 3. Esposito (Fiat 126/128) 189,51.

Classe 2050: 1. Perosino (Fiat X1/9) 171,18.

GRUPPO SPORT PROTOTIPO
Classe 2000: 1. Cremonesi (Osella-Alfa Romeo) 161,01.

A Bondone Zandonà da applausi

SLALOM

Bondone (Tn), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Zandonà (850 Coupé) pen. 165,92; 2. Zusi (Zusi) 173,09; 3. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo) 178,72; 4. Landi (Fiat X1/9) 179,19; 5. Dell'Antonla (Fiat 500 Prototipo) 181,65; 6. Sabatelli (Fiat X1/9) 183,39; 7. Quintarelli (Fiat 127) 185,69; 8. Pezzo (Fiat 126) 186,19; 9. Goffi (Fiat 127) 186,63; 10. Marchi (Vw Golf Gti) 186,97.

Colonella cade ai piedi di Peroni

SLALOM

Colonella (Te), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Peroni (Lucchini Ford) pen. 158,69; 2. Gramenzi (Lancia Delta S4) 159,37; 3. Sassa (Lola) 178,47; 4. Mori (Alfa 33) 178,94; 5. Testa (Fiat 600) 181,01; 6. Tirabassi (Peugeot 205 Rallye) 181,74; 7. Di Ruscio (Fiat X1/9) 182,15; 8. Rocchetti (Renault 5 Gt Turbo) 182,84; 9. Campanile (Fiat X1/9) 184,74; 10. Pomezzi (Renault 5 Gt Turbo) a 185,73.

Pezzolla s'impone a Fasano

FASANO – Oronzo Pezzolla ha vinto la 40. edizione della Coppa Selva di Fasano precedendo Cassibba di 9 centesimi. In P2 successo di Savoldi davanti a laiquinta e alla rivelazione Crescenza. La Vecchia ha mantenuto la sua imbattibilità in Supersalita, mentre Bicciato è salito sul gradino più alto in Gruppo N.

VELOCITÀ IN SALITA

Fasano (Br), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Pezzolla (Osella Pa20) in 4'31"75; 2. Cassibba (Osella Pa20) a 0"09; 3. Savoldi (Lucchini Bmw) a 6"08; 4. laiquinta (Sighinolfi) a 11"40; 5. Crescenza (Osella Pa20) a 12"34; 6. Scola D. (Osella Pa20) a 13"18; 7. Ritacca (Osella Pa20) a 14"80; 8. La Vecchia (Alfa Romeo 155 V6 TI) a 14"85; 9. Biasioli (Lucchini Bmw) a 19"49; 10. De Donato (Osella Pa20) a 22"18.

SPEEDY



Ritorno alla vittoria per Busseni, in alto a destra, che al Valli Bresciane ha trionfato con la Toyota. Sopra, Bicciato giunto primo di Gruppo N a Fasano

Trumatola, Morlino è un mago

SLALOM

Trumatola (Pz), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Morlino (Renault 5 Gt Turbo) pen. 183,30; 2. Laudato (Fiat 127) 187,75; 3. Scolaro (Renault Clio) 187,80; 4. Santoriello (A112) 188,46; 5. Vigorito (A112) 190,15; 6. Pepe (Fiat X1/9) 205,32; 7. Russo (Peugeot 205 Gti) 222,71; 8. Pacifico (Peugeot 309 Gti) a 194,55; 9. Giullano (Renault 5 Gt Turbo) 194,75; 10. Basile (A112) 195,79.

Palomba in volo ai Tramonti

SLALOM

Tramonti (Sa), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Palomba (Fiat 600) pen. 100,72; 2. Giordano (Fiat X1/9) 104,48; 3. Esposito (Peugeot 205 Gti) 104,54; 4. Prisco (Fiat 127) 104,79; 5. Attanasio (Fiat X1/9) 106,21; 6. Russo (Peugeot 205 Gti) 106,66; 7. Carratù (Fiat 126) 110,16; 8. Pirone (Renault 5) 110,46; 9. Buonocore (Fiat 126) 110,61; 10. Russo (Renault 5 Gt Turbo) 110,96.



SPORTFOTO

Il solito Riolo passeggia a Torregrotta

SLALOM

Torregrotta (Me), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Riolo (Gmg Sport) pen. 153,39; 2. Fortuna (Osella) 158,95; 3. Cassisi (Fiat X1/9) 169,55; 4. Margareci (Fiat 127) 170,33; 5. Fallara (Fiat 127 Sport) 170,96; 6. Munafò (Fiat 127) 171,74; 7. Testa (Autobianchi A112); 8. Serpa (Peugeot 205 Gti) 173,18; 9. Giambol (Fiat X1/9) 173,73; 10. Riggio (Renault 5 Gt Turbo) 174,51.

Aosta, tutto ok per Benvegna e Cremonesi

FORMULA CHALLENGE

Aosta, 27 luglio 1997

1. Raggruppamento: 1. Sabena (Fiat X/19).
2. Raggruppamento: 1. Michela (Peugeot 405 M16v).
3. Raggruppamento: 1. Costa (A112 Proto).
4. Raggruppamento: 1. Stocco (Fiat X/19).
5. Raggruppamento: 1. Perosino (Fiat X1/9).
5A. Raggruppamento: 1. Ferron (Opel Kadett Gte).
6. Raggruppamento: 1. Plsano (Delta Proto).
6A. Raggruppamento: 1. Benvegna (Lancia Delta evo).
7. Raggruppamento: 1. Cremonesi (Osella).

Il De Fuentes va a Massola

FORMULA CHALLENGE

Colico (Cr), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Massola (Osella) 2'11"89; 2. Galli (Delta S4) 2'12"39; 3. Maroni (Suzuki Prototipo) 2'12"61; 4. Boetto (Delta S4) 2'14"71; 5. Nandini (Osella) 2'16"63; 6. Flamberti (A112 Proto) 2'21"21; 7. Zaniboni (Fiat X1/9) 2'22"45; 8. Pironaci (Mini) 2'23"51; 9. Pandolfi (Fiat Cinquecento Proto) 2'25"52; 10. Bottecchia (Escort Rs) 2'27"80.

Valli Bresciane, Nick Busseni domina sulle strade di casa

MONTICHIARI – Nicola Busseni in coppia con Giovanni Agnese, su Toyota Celica Gt Four, ha vinto a mani basse la decima edizione del rally Valli Bresciane. Sulle strade di casa, «Nick Piede di Piombo» ha preceduto le Renault Clio Williams Gruppo A di Bottarelli, Fontana e Oldrati che si sono piazzati nell'ordine alla spalle del vincitore. Quinta piazza per Spallino che si è piazzato davanti a Dainesi e Tomasini, quest'ultimo al debutto su una Subaru Legacy.

COPPA ITALIA

ontichiari (Bs), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Busseni-Agnese (Toyota Celica) in 49'34"; 2. Bottarelli-Piardi (Clio Williams) 2'19"; 3. Fontana-Pellucconi (Clio Williams) a 2'37"; 4. Oldrati-Lombardi (Clio Williams) a 3'17"; 5. Spallino-Valmassola (Ford Escort Cosworth) a 3'28"; 6. Dainesi-Antonelli (Toyota Celica) a 3'39"; 7. Tomasini-Filippini (Subaru Legacy) a 3'40"; 8. Grazioli-Cinelli (Mitsubishi Lancer) a 4'18"; 9. Gallio (Mitsubishi Lancer) a 4'58"; 10. Cremonesi-Baruffa (Ford Escort Cosworth) a 5'02".

Rizzi sconfigge Consani sul circuito di Magione

FORMULA CHALLENGE

Magione (Pg), 27 luglio 1997

Assoluta: 1. Rizzi (Fiat X1/9) 6 giri alla media di 80,206 km/h; 2. Consani (Opel Kadett) a 5'670; 3. Mantellini (Alfa Romeo 75) a 7'633; 4. Tarozzi (Alfa Romeo 75) a 9'564; 5. Bennati (Peugeot 205 Gti) a 10'415; 6. Necchi (Peugeot 205 Gti) a 13'228; 7. Branducci (Lucchini Alfa Romeo) a 13'485; 8. Falchi (Fiat X1/9) a 14'030; 9. Merli (Peugeot 205 Gti) a 21'533; 10. Micheletti (Peugeot 205 Gti)

Una notte di gran Vita alla Coppa Città di Lucca

LUCCA – Vincendo 7 delle 8 prove in programma, Vita e Caliro si sono imposti nella Coppa Città di Lucca. Con una Toyota Celica di Orlando i due si sono imposti davanti ai leader di zona Bini-Marchi con una Subaru Legacy. In Gruppo N la vittoria è andata ai liguri Ameglio-Marinotto a bordo di una Peugeot 309 Gti.

COPPA ITALIA

Lucca, 26-27 luglio 1997

Assoluta: 1. Vita-Caliro (Toyota Celica) in 1.00'35"; 2. Bini-Marchi (Subaru Legacy) a 1'30"; 3. Vanni-Taccini (Subaru Impreza) a 1'39"; 4. Tarulli-Castiglioni (Lancia Delta) a 2'39"; 5. Pieretti-Della Santa (Renault Clio Williams) a 4'03"; 6. Franchi-Valeri (Renault Clio Williams) a 4'17"; 7. Ameglio-Marinotto (Peugeot 309) a 4'53"; 8. De Bellis-Lucchesi (Peugeot 205) a 5'09"; 9. Marucci-Bigliarini (Renault Clio Williams) a 5'25"; 10. Zangheri-De Candia (Ford Escort) a 5'26"

COROLLA d'assalto COROLLA

Poco appariscente ma progettata con soluzioni anche innovative, la vettura con la quale il Toyota Team Europe ritorna all'attività di più alto internazionale livello, è pronta per il debutto in gara. Ecco come è fatta l'erede della Celica

▲ MAURIZIO RAVAGLIA

BRUXELLES - Le disposizioni impartite da Tokyo agli ingegneri del Toyota Team Europe erano precise: la versione da rally della Corolla doveva ricondurre immediatamente al corrispondente modello stradale, sul quale Toyota Motor Corporation sta puntando forte nei mercati di tutto il mondo. Il divieto, quindi, di alterarne la silhouette stravolgendola con interventi audaci. Il risultato finale è la vettura da rally meno «muscolosa» e appariscente tra quelle dell'ultima generazione. Trenta centimetri più corta della Celica 4Wd, della quale utilizza lo stesso motore, il tipo di sospensione e lo schema della trasmissione, la nuova Corolla World Rally Car con la quale la Toyota ritorna a tempo pieno nei rally, rivela invece nella scelta delle soluzioni meccaniche la complessità del progetto. A cominciare dalle difficoltà incontrate dallo staff tecnico dell'ingegnere Dagoberth Roher nell'installazione del propulsore della Celica, soprattutto degli accessori, nel vano motore della Corolla, progettato per motori più compatti. Alcuni obiettivi sono già stati raggiunti nella fase di progettazione. La nuova World Rally Car, ad esempio, ha una ripartizione dei pesi tra anteriore e posteriore migliore della Celica 4Wd, la cui caratteristica negativa era rappresentata dalla scadente maneggevolezza soprattutto nei percorsi molto tortuosi. Inoltre, la possibilità di partire da un modello stradale dal peso contenuto, ha dato agli ingegneri di Colonia il van-

taggio di scendere sotto il peso minimo regolamentare, fissato in 1230 chilogrammi, quindi bilanciare la vettura posizionando la zavorra nel punto più favorevole. La trasmissione, invece, riprende quella, a sistema idraulico e controllo elettronico, della precedente Toyota da rally. L'ultima evoluzione del dispositivo, tuttavia, ha suggerito ai tecnici del Tte di perfezionare il differenziale posteriore elettronico «hang-on», cioè un giunto idraulico che mette in azione una combinazione di frizioni, mentre in particolari condizioni di utilizzo il differenziale anteriore potrà essere sostituito con uno di tipo meccanico, come è già stato evidenziato durante i collaudi. Nei quali la Corolla Wrc ha già percorso oltre 2500 chilometri, spartiti tra Francia, Spagna, Grecia e Finlandia. Il Tte, intanto, ha già stabilito quali piloti si alterneranno sulla seconda vettura - quella di punta sarà affidata a Didier Auriol - nelle gare che la squadra nippono-tedesca affronterà quest'anno. Al 1000 Laghi correrà Gronholm, in Australia il locale Neil Bates, in Indonesia il giapponese Fujimoto mentre per il Sanremo l'intenzione è di utilizzare Aghini. Il piano per il Rac, invece, è ancora da decidere ma è stato suggerito il nome di Schwarz.



taggio di scendere sotto il peso minimo regolamentare, fissato in 1230 chilogrammi, quindi bilanciare la vettura posizionando la zavorra nel punto più favorevole. La trasmissione, invece, riprende quella, a sistema idraulico e controllo elettronico, della precedente Toyota da rally. L'ultima evoluzione del dispositivo, tuttavia, ha suggerito ai tecnici del Tte di perfezionare il differenziale posteriore elettronico «hang-on», cioè un giunto idraulico che mette in azione una combinazione di frizioni, mentre in particolari condizioni di utilizzo il differenziale anteriore potrà essere sostituito con uno di tipo meccanico, come è già stato evidenziato durante i collaudi. Nei quali la Corolla Wrc ha già percorso oltre 2500 chilometri, spartiti tra Francia, Spagna, Grecia e Finlandia. Il Tte, intanto, ha già stabilito quali piloti si alterneranno sulla seconda vettura - quella di punta sarà affidata a Didier Auriol - nelle gare che la squadra nippono-tedesca affronterà quest'anno. Al 1000 Laghi correrà Gronholm, in Australia il locale Neil Bates, in Indonesia il giapponese Fujimoto mentre per il Sanremo l'intenzione è di utilizzare Aghini. Il piano per il Rac, invece, è ancora da decidere ma è stato suggerito il nome di Schwarz.



La semplicità con cui sono realizzati parecchi particolari, quali le sospensioni, dovrebbe rendere rapida e agevole la messa a punto della Corolla Wrc anche dai team privati. Da prove recenti, la vettura risulta più maneggevole della Celica 4Wd

l'installazione del propulsore della Celica, soprattutto degli accessori, nel vano motore della Corolla, progettato per motori più compatti. Alcuni obiettivi sono già stati raggiunti nella fase di progettazione. La nuova World Rally Car, ad esempio, ha una ripartizione dei pesi tra anteriore e posteriore migliore della Celica 4Wd, la cui caratteristica negativa era rappresentata dalla scadente maneggevolezza soprattutto nei percorsi molto tortuosi. Inoltre, la possibilità di partire da un modello stradale dal peso contenuto, ha dato agli ingegneri di Colonia il van-



La configurazione aerodinamica della Toyota Corolla Wrc è stata perfezionata alla galleria del vento del centro di ricerca Dnw, in Olanda, ed è stata sviluppata considerando tre obiettivi: favorire il bilanciamento tra anteriore e posteriore, assicurare il raffreddamento ottimale del vano motore e, infine, produrre un certo vantaggio aerodinamico anche alle basse velocità

Il motore è inclinato

Motore: anteriore trasversale inclinato indietro di 25 gradi; tipo 3S-Cte; 4 cilindri in linea; 4 valvole per cilindro; cilindrata 1972,3 cc; alesaggio per corsa 85,44x86 mm; compressione 8,5:1; sovralimentazione mediante turbocompressore Toyota Ct20 con intercooler raffreddato ad aria; potenza max 300 cavalli a 5700 giri/minuto; coppia motrice 52 kgm; lubrificazione a carter secco; alimentazione Denso Efi. Lubrificanti Castrol.



HUIT

Telaio: carrozzeria a due porte; roll bar in acciaio saldato alla scocca; sospensioni anteriore e posteriore tipo McPherson, a ruote indipendenti con barra stabilizzatrice; ammortizzatori regolabili Ohlins. Impianto frenante, 4 freni a disco autoventilanti. Trazione integrale con differenziali anteriore, posteriore a controllo elettronico e posteriore con sistema «hang-on» a giunto idraulico; cambio sequenziale X-Trac a 6 rapporti+RM. Ripartizione dei pesi (con equipaggio a bordo) 54,6 per cento anteriormente; 45,4 per cento posteriormente. Cerchi Speedline da 18 pollici. Pneumatici Michelin.

Dimensioni e pesi: lunghezza mm 4100; larghezza mm 1770; passo mm 2489; carreggiata anteriore mm 1564; carreggiata posteriore mm 1556. Peso kg 1230. Serbatoio da 80 litri.

Cambiare tenendo le mani sul volante

Una delle soluzioni più interessanti escogitate dai tecnici del Tte per la Corolla Wrc è la leva del cambio sequenziale posizionata sulla colonna dello sterzo, tipo «joystick» dei videogame. I vantaggi di questa scelta, ha raccontato Auriol, sono evidenti soprattutto nei percorsi molti tortuosi: col comando a «joystick», il pilota non deve più togliere la mano dal volante e, addirittura, ha la possibilità di cambiare a metà curva. Ciò permette di avere sempre il motore in coppia. Il comando è elettronico ed è collegato con l'impianto idraulico che agisce anche sull'idroguida: in caso di rottura del sistema, si utilizza la leva tradizionale, posta sul tunnel, che adesso è considerata di emergenza



Al 1000 Laghi debutta l'Octavia Kit

Abbandonato già dalla fine dell'anno scorso il progetto World Rally Car, la ceka Skoda farà esordire al 1000 Laghi la Octavia, a trazione anteriore, in versione Kit per la categoria 2 Litri. La vettura utilizza un motore, di derivazione Audi, 5 cilindri di 1995 cc da 250 cavalli e un cambio sequenziale a 6 rapporti. Al rally di Finlandia, a fine agosto, la squadra Skoda schiererà due esemplari della Octavia, che sostituirà la Felicia anche nel campionato britannico.

▼ **MEHTA..** La presentazione della nuova Toyota Corolla World Rally Car ha rappresentato anche la prima uscita del 52enne Shekhar Mehta da presidente della commissione rally della Fia.

▼ **BERNACCHINI.** Arnaldo Bernacchini tornerà a leggere le note. Qualche giorno dopo le polemiche per l'esito della battaglia di Gr. N a Biella. Dove Bedini per protesta contro la Mitsubishi ha «regalato» la vittoria a Manfrinato. A ufficializzare il ritorno in attività di uno dei navigatori più apprezzati del giro, ci ha pensato Lucio Guizzardi, attualmente secondo nella graduatoria del Produzione tricolore. «Alla vittoria del campionato - ha spiegato il piemontese - ci credo ancora. Soprattutto adesso che si sono verificate alcune situazioni spiacevoli. Così senza nulla togliere a Mometti che ritengo un bravissimo copilota, ho deciso di disputare Messina e Sanremo coadiuvato dal grande Bernacchini. E abbiamo tutta l'intenzione di vincere il titolo...».

▼ **POLIRPO.** Dopo la disputa del rally della Lana, il fiorentino Mauro Polirpo è balzato in testa alla classifica riservata ai gentleman. Con una Ford Escort Cosworth C. N preparata da Sattin il toscano con 72 punti precede di 2 lunghezze De Marco.

2 Litri, anche a Ceccano tutti a caccia di Travaglia

Ancora una maratona notturna. Ancora una notte di passione per il campionato 2 Litri che per la prima volta piazza le sue tende a Ceccano. Debutta nel tricolore la gara laziale e subito si pone come tappa importante per il proseguo della serie a livello di classifica. Più di 12 ore di battaglia da sciopparsi tutte d'un fiato. E la solita agguerrita pattuglia pronta a sbrinarsi su speciali non molto lunghe ma particolarmente infide. Al di là di questo si presenta davanti agli occhi di tutti la solita storia della caccia spietata al leader incontrastato Renato Travaglia che, come in una tradizione consolidata, quando è al via di una gara del 2 Litri parte coi favori del pronostico. A contrastare il suo



cammino ci proveranno il suo compagno di squadra Della, Alex Fiorio con la Bmw, e il rientrante Cantamessa (nella foto a sinistra) assente nell'ultima gara della serie a Reggio Emilia. In Gruppo N solita sfida tra il leader Masetti e Biasiotto.

GLI ORARI

Partenza Ceccano	00.01
Parco assistenza Frosinone	00.21
Ps 1 Torrice (km 11,040)	00.49
Ps 2 Isola del Liri-Arpino (km 19,660)	01.37
Riordino Isola del Liri	02.17
Parco assistenza Frosinone	03.12
Ps 3 Ripi (km 9,470)	04.00
Ps 4 Pofi (km 9,600)	04.23
Ps 5 Ceccano (km 8,450)	04.51
Parco assistenza Frosinone	05.21
Ps 6 Torrice (km 11,040)	05.59
Ps 7 Isola del Liri-Arpino (km 19,660)	06.47
Riordino Isola del Liri	07.27
Parco assistenza Frosinone	08.22
Ps 8 Ripi (km 9,470)	09.10
Ps 9 Pofi (km 9,600)	09.33
Ps 10 Ceccano (km 8,450)	10.01
Riordino Ceccano	10.16
Ps 11 Ceccano (km 8,450)	11.34
Ps 12 Ripi (km 9,470)	12.12
Parco assistenza Frosinone	12.47
Arrivo Ceccano	13.12

INTERESSA ALLA TOYOTA, LO CONTATTA LA MITSUBISHI

Sainz nel centro del mirino

In occasione della presentazione della nuova Corolla World Car, la scorsa settimana in Belgio, sulla questione Carlos Sainz, Ove Andersson, presidente di Toyota Motorsport, è stato esplicito: «Dipende da Carlos». Rivelando, quindi, che un incontro tra i due c'è già stato ma che la faccenda è abbastanza complicata. La squadra ufficiale Toyota è spalleggiata dalla Castrol, e potrebbe avere anche l'appoggio della Marlboro, mentre l'asso

spagnolo, che comunque ha un'opzione con la Ford, non vorrebbe rinunciare alla partnership con la Repsol e pure con l'in-

dustria del tabacco Fortuna. Anche la Mitsubishi si è fatta avanti con Sainz. Messa in allarme dalla imprevedibile proposta fatta a Makinen dalla Prodrive, la «Mitsu» ha risposto contattando il madrileni.

Niente di già certo su entrambi i fronti, e le indiscrezioni restano al momento tali, ma sicuramente

il ritorno in grandi forze della Toyota sta agitando le acque. Ciò che non è affatto chiaro, invece, è la mossa della Prodrive-Subaru con Makinen. La posizione di McRae è intoccabile; lo scozzese ha il sostegno incondizionato della squadra e un accordo che scade alla fine dell'anno prossimo, mentre Piero Liatti ha in mano l'intesa per il '98, che prevede l'impiego dell'italiano come seconda guida in tutte le gare del mondiale. Fuori dal «blue team» pare invece lo svedese Eriksson, che infatti si sta guardando attorno e si è già offerto alla Toyota. Come accaduto altre volte in passato, è perciò Sainz a comandare il gioco; la prima mossa spetta a lui. Ma prima di uscire allo scoperto, lo spagnolo sembra aspettare di vedere in azione la Corolla Wrc. Dunque al 1000 Laghi di fine agosto.

(m. rav.)



PHOTO 4



MCKLEIN

La Cina rischia la bocciatura

Bisognerà attendere la riunione del consiglio mondiale Fia del 9 settembre, per conoscere il calendario definitivo del campionato del mondo dell'anno prossimo. Tuttavia, il disegno della Federazione di elevare, già nel '98, a 16 il numero delle prove titolate, pare stia tramontando, anche di fronte alle contestazioni dei piloti più rappresentativi del rallyismo internazionale. Inoltre, non è affatto certo che nel calendario '98 sarà inserito il rally di Cina, il cui ingresso pareva cosa fatta. Il rapporto degli osservatori della Fia inviati a Pechino per valutare la manifestazione è già stato consegnato. Nonostante il contenuto del dossier sia riservato, si sa, ad esempio, che il rally cinese è stato penalizzato sulla questione dogana. Molti concorrenti hanno incontrato parecchie difficoltà, e tempi lunghi, nello sdoganamento del materiale a causa della burocrazia locale. Anche l'Acropolis sta rischiando il posto nel calendario '98: gli organizzatori della prestigioso rally di Grecia, che già quest'anno hanno avuto problemi finanziari, ancora non hanno la certezza della copertura economica per la prossima edizione.



Liatti-Thiry è super sfida a Madeira

Vacanze? Ma quali vacanze... Quest'anno a Madeira c'è poco tempo per prendere il sole. Da sempre isola del tesoro per rallyisti in cerca di gloria europea, la classica sfida estiva che scatta da Funchal (valida per il campionato europeo a coeff. 20) si presenta come una super sfida tutta da seguire. Con tanti pretendenti alla vittoria finale ad iniziare da Piero Liatti in gara con una Impreza della Procar. Il biellese dovrà scontrarsi contro una concorrenza capitanata da Thiry e Aghini e dai lusitani Peres e Madeira. Questi i top al via: 1 Liatti-Pons (Subaru Impreza); 2 Thiry-Prevot (Ford Escort Cosworth); 3 Aghini-Roggia (Toyota Celica); 4 Peres-Caldera (Ford Escort Wrc); 5 Bugalski-Chiaroni (Mégane Maxi); 6 Madeira-Silva (Subaru Impreza); 7 Holowczyc-Wistawski (Subaru Impreza); 8 Avci-Gur (Mégane Maxi); 9 Lopes-Lisboa (Peugeot 306 Maxi); 10 Macedo-Borges (Mégane Maxi).

Più potenza per l'Escort Kit evoluzione 2

Eccola. È la nuova versione della Ford Escort Rs2000 (nella foto in basso a sinistra) che debutta questo fine settimana all'Ulster rally nell'Irlanda del Nord. Realizzata dalla Gordon Spooner Engineering, la vettura sarà condotta al debutto dal gallese Gwyndaf Evans. L'Escort Kit evo 2 si differenzia dal precedente esemplare specialmente nel propulsore 2 litri-16 valvole. La potenza è stata incrementata passando da 270 a 282 cavalli, grazie all'impiego di nuove cammes e all'impianto di scarico. Anche la coppia motrice, è migliorata. Di dettaglio, invece, le modifiche alla carrozzeria.

RALLY NEW ZEALAND

La sfida per il titolo riprende dagli Antipodi

Da come dicono siano andati i test effettuati dalla Prodrive da quelle parti, Colin McRae ha la possibilità di conquistare il poker in Nuova Zelanda, rimediando perciò al ritiro al rally di Grecia. Dopo due mesi di sosta, la sfida per il mondiale riprende quindi dagli sterrati della Nuova Zelanda. Laddove, 12 mesi fa, nell'edizione non valida per il campionato del mondo, spuntò fuori l'inglese Burns. Il quale, oggi, può realisticamente dare una mano al compagno di squadra Makinen contro McRae, Sainz e ora anche Kankkunen.



PHOTO4

Il percorso

Sabato 2 agosto-Domenica 3 agosto

Prima tappa, km 573 con 10 prove speciali pari a km 142

Lunedì 4 giugno

Seconda tappa, km 638 con 8 prove speciali pari a km 161

Mercoledì 10 giugno

Terza tappa (finale), km 407 con 6 prove speciali pari a km 95

Percorso totale: km 1619 con 24 prove speciali pari a km 400

Partenza e arrivo sono a Auckland-Manukau

Il campionato

Il 27esimo rally Nuova Zelanda è valido quale nona prova del campionato Piloti e Costruttori. La gara è anche prova della Coppa Fia Piloti Gr. N e della Coppa Fia Marche 2 Litri. Ecco le classifiche provvisorie.

PILOTI - 1. Makinen punti 42; 2. McRae 32; 3. Sainz 28; 4. Liatti 18; 5. Eriksson 14; 6. Schwarz 11; 7. Burns 9; 8. Panizzi 8.

COSTRUTTORI - 1. Subaru punti 64; 2. Mitsubishi 53; 3. Ford 45.

GRUPPO N - 1. Trelles punti 68; 2. Stohl 22; 3. Santoni Hellier, Backlund 13; 6. Sanchez, Andreani, Fidanza, Zasada, Walfridsson, Kremer 8.

MARCHE 2 LITRI - 1. Seat punti 42; 2. Peugeot 39; 3. Skoda 34; 4. Volkswagen 24; 5. Renault 16.

I principali iscritti

EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	GR.
Sainz-Moya	E-E	Ford Escort Wrc	A
Eriksson-Parmander	S-S	Subaru Impreza Wrc97	A
Makinen-Harjanne	FIN-FIN	Mitsubishi Lancer Evo4	A
Kankkunen-Repo	FIN-FIN	Ford Escort Wrc	A
McRae-Crist	GB-GB	Subaru Impreza Wrc97	A
Burns-Reid	GB-GB	Mitsubishi Carisma Ct	A
Bates-Taylor	AUS-AUST	Toyota Celica 4Wd	A
Gomez-Marti	E-E	Seat Ibiza Evo2	A
Rovanpera-Silander	FIN-FIN	Seat Ibiza Evo2	A
Trelles-Del Buono	ROU-RA	Mitsubishi Lancer Evo3	N
Kataoka-Hyashi	J-J	Mitsubishi Lancer Evo3	N
Bourme-Vincent	NZ-NZ	Subaru Impreza Wrx	A
Miyoshi-Nakahara	J-J	Subaru Impreza Wrx	N
Tajima-Runnals	J-AUS	Suzuki-Baleno Wagon	A
Dor-Gormley	F-GB	Subaru Impreza Wrx	A
Sufan-Christie	RA-RA	Toyota Celica 4Wd	A
Bell-Stewart	AUS-AUS	Hyundai Coupé	A

In verde sono indicati gli equipaggi designati dalle Case per il punteggio del campionato Costruttori.

COSENZA – Come da copione «Pucci» Grossi ha centrato, con due gare d'anticipo (anche se l'effettuazione del rally del Vulture appare molto in forse), il suo quarto titolo nel Trofeo Tradizione Terra. Il pilota riminese, in coppia con Massimo Sacchettino e al volante della Toyota Celica ha conquistato la vittoria al Sila. La terza edizione del rally organizzato dalla Cosenza Corse ha premiato quindi un Grossi in versione lupo della Sila che ha ottenuto il successo in tutte le sei prove speciali disputate nel corso della giornata, distanziando quanto basta Michele Gregis, sceso in terra calabra per giocarsi le residue chance di conquista del titolo. Il dottore bergamasco ha accusato 13" di ritardo sulla prima speciale della giornata. Gli impegnativi 24 chilometri di Fago del Soldato, con le loro pietraie in stile Acropoli hanno fatto la differenza, imprimendo la fisionomia della giornata e dando un notevole vantaggio psicologico al futuro vincitore ai danni del pilota della Subaru-Procar. Ripresosi da un malessere fisico accusato nelle prime battute di gara, Gregis ha poi tentato in tutti i modi di contenere i danni

PHOTO4



Grossi, una tradizione

Nessun fuori programma, nessun sussulto: in Calabria il pilota riminese conquista la quinta vittoria della stagione e con due gare d'anticipo si mette in tasca il quarto titolo della sua carriera. Secondo chiude il rivale Gregis che...

▲ ROSARIO MOSELLI

sferrando un grande attacco nella ripetizione di Fago, vanificatosi nella polvere alzata dalla Clio Williams di Fabbri che lo precedeva. Festa grande, quindi, in casa Grifone per il titolo conquistato con matematica certezza; certezza che manca invece a Marco Tempestini che, però, ha posto una seria ipoteca sul titolo di Produzione, con la Mitsubishi Lancer di Terrosi sul cui sedile di destra sedeva, stavolta l'immarcescibile Max Sghedoni. I circa tre minuti e mezzo persi da Baldini-Agostinelli sulla prima speciale a causa di una foratura, hanno imposto a Tempestini una gara giudiziaria terminata addirittura sul podio. Antonio Manfrinato ha tentato, con grande impegno, di difendere la seconda posizione di Gruppo N dalla furiosa rimonta di Baldini. Ma non ce l'ha fatta. Tra le due ruote motrici, la gara è vissuta sul duello tra il citato Fabbri e Scalcon, ritiratosi durante la quarta prova. Alla fine il romagnolo ha conquistato il titolo. Giornata tranquilla per Fabrizio Martinis che ha colto, con la sua Opel Astra, l'ottava posizione assoluta e la prima tra le vetture di produzione a due



RICCIOTTI

In alto, festa grande per «Pucci» Grossi e il suo copilota Massimo Sacchettino che al Sila non hanno avuto problemi a bloccare i propositi velleitari della concorrenza. Sopra, il veneto Tempestini, coadiuvato per l'occasione da Max Sghedoni, ha concluso al terzo posto assoluto cogliendo la vittoria in Gruppo N.

ruote motrici, rinsaldando, in assenza di avversari diretti, la leadership in classifica. Round favorevole a Stefano Marrini tra gli Under 25 che ha approfittato al meglio dei problemi incontrati da Umberto Cini.

LA CRONACA. Sono 22 gli equipaggi al via da Cosenza. Grossi mette subito le cose in chiaro e rifila 13" a Gregis afflitto da problemi allo stomaco. Tempestini fa segnare il terzo tempo, mentre Baldini fora. Secondo impegno sui 15 chilometri di Lagarò e Grossi incrementa il proprio vantaggio e si porta a 23" da Gregis. Sulla terza prova il dottore di Albino riesce a contenere lo svantaggio in 7" con Baldini che blocca i cronometri sul terzo tempo assoluto. Superato il giro di boa, Gregis riesce a rimediare appena 2" da Grossi nonostante alcuni chilometri percorsi nella polvere alzata da Fabbri. In questa prova esce di scena Scalcon e Fabbri, tranquillizzato in chiave campionato, al parco assistenza di Camigliatello paga 2' al controllo orario in modo da non creare ulteriori problemi a Gregis. Ultimi due impegni senza problemi per Grossi che chiude al comando gara e campionato. ■

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

LE CLASSIFICHE

TROFEO TRADIZIONE TERRA

Cosenza, 26 luglio 1997

3. Rally della Sila

gara valida per il trofeo tradizione terra

Le classifiche

Assoluta: 1. Grossi-Sacchettiino (Toyota Celica) in 1.24'40"; 2. Gregis-Concaro (Subaru Impreza) a 51"; 3. Tempestini-Sghedoni (Mitsubishi Lancer) a 4'30"; 4. Baldini-Agostinelli (Mitsubishi Lancer) a 6'50"; 5. Fabbri-Picchi (Renault Clio Williams) a 8'12"; 6. Manfrinato-Banzato (Ford Escort Cosworth) a 9'23"; 7. Marrini-Sandroni (Ford Escort Cosworth) a 13'34"; 8. Martinis-Marzocco (Opel Astra Gsi) a 14'19"; 9. Bombardi-Ponte (Fiat Coupé) a 25'48"; 10. Misasi-Marchese (Opel Corsa Gsi) a 27'20".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Martinis-Marzocco (Opel Astra Gsi) in 1.38'59"; 2. Misasi-Marchese a 13'01"; 3. Saccilotto-Michelini (Opel Astra Gsi) 16'59"; 4. Gervasi-Zupo a 18'03"; 5. Pantano-Salvo a 20'37" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe oltre 2000: 1. Tempestini-Sghedoni (Mitsubishi Lancer) in 1.29'10"; 2. Baldini-Agostinelli (Mitsubishi Lancer) a 2'20"; 3. Manfrinato-Banzato a 4'53"; 4. Marrini-Sandroni a 9'04"; 5. Bombardi-Ponte (Fiat Coupé) a 21'18"; 6. Cini-Serra a 26'09" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

classe 2000: 1. Fabbri-Picchi (Renault Clio Williams) in 1.32'52".

Classe oltre 2000: 1. Grossi-Sacchettiino (Toyota Celica) in 1.24'40"; 2. Gregis-Concaro (Subaru Impreza) a 51".

▼ **TOUT TERRAIN.** Al rally della Sila era abbinata anche una prova, con coeff. 2, del campionato italiano Tout Terrain. Solo 4 i partecipanti. Questa la classifica: 1. Fortuna-Visconti (Lancia Delta Proto) in 2.38'51"; 2. Venturini-Farace (Mitsubishi Pajero) a 1'57"; 3. Rovegno-Passarella (Mitsubishi Pajero) a 9'43"; 4. Iannogangemi (Suzuki) a 39'01".

Per Informazioni

Numero Verde

167-200404

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

Per Sanna e Scassellati test in F3 F

Valerio Scassellati e Giorgio Sanna all'inizio di agosto faranno un test a Magione in vista del loro debutto nella F3 F. I due giovani piloti, che si sono messi in mostra nel Challenge F.Ford organizzato da Henry Morrogh, potranno così fare il salto di categoria con la squadra dell'istruttore irlandese. Inoltre nei giorni 4, 5 e 6 agosto durante il corso di pilotaggio di F.Ford, gli allievi che hanno già frequentato la scuola gestita da Morrogh potranno provare le F3F e, perfino, affrontare dei veri e propri stage di preparazione alla serie addestrativa.

FIORI D'ARANCIO.

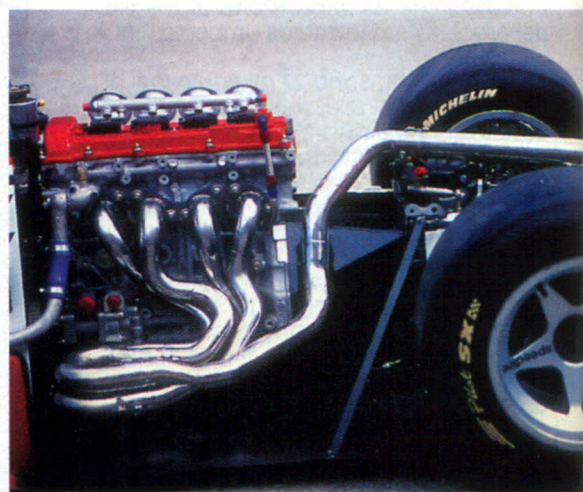
Tempo di confetti alla Super Sport, società romana che coadiuva Renault Italia nella gestione del campionato riservato alle Mégane. Il suo numero uno, Marco Rogano, giovedì scorso ha sposato Marilena. A Marco, figlio dell'ex Presidente della Csa Alberto Rogano, e a Marilena, gli auguri della redazione di Autosprint.

▼ **SPINO.** Piatto davvero ricco alla salita dello Spino, a Pieve S.Stefano (Arezzo), dove, oltre ai prototipi e alle vetture di Gr. N e A, saranno di scena anche le Club suddivise in N, A, B, Hobby Car e Special Car. La gara è prevista per domenica 3 agosto alle ore 10,00. Per informazioni contattare il numero 0575-303611.

Autosprint in lutto

La scorsa settimana un grave lutto ha colpito Giordano Capelli, responsabile dei grafici di Autosprint. A soli 31 anni è scomparso suo fratello Mauro, che lottava da tempo contro un male incurabile. In questo momento di dolore, tutta la redazione si stringe attorno a Giordano e alla sua famiglia, esprimendo profonde condoglianze per la perdita del caro Mauro.

La nuova monoposto per il campionato spagnolo Open Fortuna by Nissan è stata realizzata dalla Coloni Motorsport ed è una congiunzione fra la F.3 e la F.3000. Per quanto riguarda il motore, è stato scelto il Nissan Primera 2.0 16v da 250 cv, a destra. Il montepremi sarà di 1,2 miliardi di lire!



SUPERFORMULA ADDIO. DAL '98 MONOMARCA NISSAN-COLONI

La... Fortuna arriva dalla Spagna

La Spagna vuole rilanciare l'attività sportiva nazionale per riportare i propri piloti in F.1. Ha deciso così di dar vita a una nuova formula di raccordo, fra l'attività di base e quella di punta, che consenta di raggiungere questo obiettivo. E ha deciso, a quanto pare, di farlo in grande stile. Nel '98 in Spagna nascerà infatti un nuovo campionato denominato Open Fortuna by Nissan, tecnicamente e concettualmente di congiunzione fra la F.3 e la F.3000. Al tempo stesso, sparirà invece la Superformula. La nuova serie, aperta anche agli stranieri, ha per ora un programma di tre anni, nel '98 si disputerà su sette gare - di cui una all'estero, con tutta probabilità in Italia - e avrà un montepremi di ben un miliardo e duecento milioni di lire. Il suo aspetto promozionale è di fondamentale importanza. Voluta da

Fortuna, azienda pubblica spagnola produttrice di sigarette, e Nissan, tale serie può già contare sulle dirette della televisione nazionale spagnola e di Eurosport e per ogni manche - se ne correranno due per appuntamento - distribuirà premi fino al

24esimo posto, con 20 milioni al primo e 4 all'ultimo. La Open Fortuna by Nissan di fatto è una formula monomarca, alla cui nascita ha dato un contributo tecnico fondamentale anche un costruttore italiano, Coloni, incaricato di

realizzare le scocche. L'azienda di Passignano, che per questo progetto si avvale della collaborazione dell'ex ingegnere di F.1 Enrique Scalabroni, dovrà infatti realizzare 30 monoscocche in carbonio entro febbraio '98. La loro struttura è stata studiata sulla base di quella della Superformula, ma rispetto a questa avrà un passo maggiore, una scocca più ampia e differenze soprattutto nella zona frontale, grazie al muso più lungo e all'aerodinamica più sviluppata. Il motore verrà fornito dalla Nissan e sarà il 2.000 16v della Primera con circa 250 cavalli. La monoposto peserà 470 kg; il suo costo, rolling chassis, non dovrebbe superare i 110 milioni, mentre la Nissan fornirà i motori a circa 30 milioni.

Il prototipo della vettura ha già effettuato nei giorni scorsi alcuni test a Barcellona con Van de Poele.

Bartoletti capo in pista di Fiat Auto Corse

Il dottore Benigno Bartoletti è il nuovo responsabile della gestione sportiva di Fiat Auto Corse. Il 62enne «Ben» è stato nominato nei giorni scorsi dal consiglio di amministrazione della società e curerà i rapporti con le scuderie partecipanti ai vari campionati e trofei, il coordinamento tra i vari team e la gestione dei piloti di Fiat Auto Corse e le relazioni con le autorità sportive, gli sponsor e i mezzi di informazione. Bartoletti, nella sua carriera, è stato anche consulente sanitario in varie discipline sportive: nel calcio con la Juventus, nel ciclismo per Francesco Moser, nella nautica con «Azzurra» e «Destriero» e nel golf con la nazionale azzurra.



Toyota Gt pronta a novembre

Entro la fine di novembre, la Toyota Motorsport comincerà la messa a punto e lo sviluppo della vettura Gt che disputerà la prossima 24 Ore di Le Mans. L'équipe diretta dall'ingegnere francese André De Cortanze, già arrivata a una quarantina di tecnici di alto livello, sta definendo il progetto della vettura, che alcune indiscrezioni suggeriscono sarà innovativa sotto molti aspetti. Pare, ad esempio, che la Toyota Gt sarà equipaggiata con pneumatici da 19 pollici anteriormente e da 18 posteriormente. Al quartier generale di Toyota Motorsport GmbH, a Colonia, in Germania, è stato intanto completato il reparto destinato all'operazione Gt, che dovrà raggiungere, entro la fine dell'estate, oltre 120 dipendenti. La Casa giapponese ha fatto sapere che l'impegno è, al momento, limitato alla 24 Ore di Le Mans '98. «La nostra partecipazione alle corse del campionato Gt - ha affermato Ove Andersson, a lato nella foto, presidente di Toyota Motorsport - dipenderà soprattutto da come si svilupperà il regolamento tecnico Fia». Pare invece certo che il programma Gt sia già stato pianificato per tre anni e che addirittura prevede il coinvolgimento di organizzazioni indipendenti, tra le quali molto probabilmente anche la scuderia italiana Grifone Engineering.



PHOTO4

Lamborghini Diablo col kit in Gt2

La Lamborghini sta valutando la possibilità di far entrare nel '98 la Diablo Svr nella classe 2 del campionato mondiale Gt Fia. Su richiesta di alcuni clienti sportivi, il progetto è stato proposto alla Casa di San'Agata dalla squadra italiana Pro Race di Caliri, sotto la direzione tecnica dell'ingegner Marmiroli, e dalla francese Sat, che fa capo a Larrousse e Ratel. Il progetto dell'ingegner Marmiroli - in fase di

valutazione in Lamborghini - prevede un kit per la Svr per ridurre il peso a 1200 kg e portare la potenza, con restrittori all'aspirazione del motore, a circa 530 cv. Il peso abbondante, ben oltre i 900 kg minimi richiesti, dovrebbe consentire alla vettura di essere accettata in Gt2 nonostante in questa categoria la potenza massima sia fissata a 450 cv. Per il kit si parla di un costo di circa 200 milioni di lire.

La famiglia Braggiotti a Rijeka ok su due fronti

In occasione della gara di Rijeka, Gianluca Braggiotti, vice direttore generale e commerciale della Pirelli spa, ha voluto... saggiare personalmente le qualità delle coperture italiane, ed è sceso in pista nelle due gare del Challenge F355, sotto, ottenendo un 14. e un 15. posto. Meglio ancora ha fatto sua figlia Stefania, a lato sul podio, che si è aggiudicata la classifica femminile della prova della Coppa Saxo, precedendo la Voltolina e la De Menna. Un bell'esempio di «famiglia da corsa», per Gianluca e Stefania che, per la cronaca, al termine della scorsa stagione hanno corso assieme alla 6 Ore di Vallelunga al volante di una Saxo.



SPEEDY

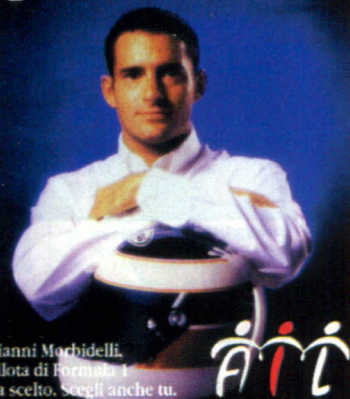


Ogni giorno che passa migliora la condizione di Gianni Morbidelli che prepara il suo rientro nel Circus con la Sauber-Petronas, dopo il brutto incidente di cui è stato protagonista a Magny Cours nel test pre Gp di Francia. Il pesarese tornerà a guidare una monoposto proprio in questa settimana: il team elvetico, infatti, ha programmato tre giorni di test a Fiorano per sviluppare la C16 in vista dell'Hungaroring. «Ho preferito non forzare il rientro a Hockenheim - ammette Gianni - per assicurare un buon recupero del braccio: sto facendo un grosso lavoro in palestra e in piscina per ridurre le aderenze che ancora mi procurano del dolore. Sono comunque molto fiducioso». In questi giorni di forzata inattività agonistica Morbidelli ha avuto modo di seguire molto da vicino una importante iniziativa umanitaria. Contattato dall'Associazione italiana contro le Leucemie, Gianni ne è diventato in breve uno dei testimonial. Ma non si è voluto limitare a «prestare la faccia», nella convinzione di poter essere concretamente utile alla raccolta di fondi. E così è nata l'idea di istituire il primo Gianni Morbidelli Fan Club. «Non ho mai dato il mio assenso alla nascita di un Fan Club - rivela il pilota italiano - perché non basta dare il nome, partecipare alla serata inaugurale e poi disinteressarsi perché non si ha tempo per seguire le iniziative. Ora ho cambiato parere perché vorrei coniugare la passione sportiva con una proposta di solidarietà». L'idea è quella di riunire i sostenitori di Gianni in un sodalizio che alle tradizionali iniziative proposte da un Fan Club aggiunge la raccolta di fondi per l'Ail. «responsabili del Club, coordinati da Patrizio Zepponi, stanno varando una serie di iniziative a cui i soci potranno partecipare nel corso dell'anno -

prosegue Morbidelli - e seguirò con attenzione l'attività che sarà proposta». Allo studio, infatti, ci sono le trasferte ai Gp e ai test di F.1, incontri e dibattiti oltre alla possibilità di ricevere dei regali. L'adesione al Fan Club è stata fissata in 58.000 lire: tutti i soci riceveranno una tessera e una maglietta oltre a simpatici regali a sorpresa. «Naturalmente la maggior parte della cifra

PADDOCK

Corri con me per un sorriso.



Gianni Morbidelli, pilota di Formula 1 ha scelto. Scegli anche tu.

ALL. VIA MARTELLI 22 - 61100 PESARO - TEL. 0721 31588 - Associazione Italiana contro le Leucemie - Sezione di Pesaro

In attesa di rientrare nel Circus della F.1 Gianni Morbidelli si è reso protagonista di una lodevole iniziativa umanitaria. Le adesioni al suo Fan Club saranno devolute all'associazione italiana contro la leucemia

sarà devoluta in beneficenza all'Associazione italiana contro le Leucemie - conclude Morbidelli - tant'è che chi volesse offrire un contributo maggiore può farlo e sarà interamente girato all'Ail». Quanti fossero interessati all'iniziativa possono scrivere al: Gianni Morbidelli Fan Club, casella postale 211 - 61100 Pesaro. È possibile mettersi in contatto telefonico con il responsabile Patrizio Zepponi allo 0338-7722633.



fotografieMARIN

Venti di Bmw

Con Duez, De Radigués e Héлары, la Casa bavarese conquista il 20esimo successo nella classica per le Turismo. Seconda è l'altra vettura ufficiale di Winkelhock, Piquet e Cecotto. Kox, Naspetti e Menzel stupiscono finendo terzi con la 318 diesel

▲ FABIO RAVAIOLI

FRANCORCHAMPS – Alla roulette di Spa è uscito due volte il numero 20. Con una tripletta, la Bmw ha celebrato la ventesima vittoria nella 24 ore belga e Marc Duez ha coronato il sogno di vincere la gara di casa riuscendovi alla 20esima partecipazione. Per il 40enne ex rallyista, nato a pochi chilometri dal circuito, la maratona di Spa pareva una corsa stregata, che l'aveva visto quattro volte secondo. Ma la fortuna gira e gli ha regalato una settimana magica, iniziata col successo nella seconda divisione alla 4 Ore di Spa del campionato Gt Fia. Con Duez hanno diviso l'affermazione in parti uguali Didier De Radigués, che aveva già vinto la 24 Ore riservata alle moto, e il pilota-collaudatore della Bmw Motorsport Eric Héлары, il quale ha messo in carriera la seconda 24 ore dopo quella di Le Mans nel '93. A far da damigella d'onore è stata l'altra vettura del M-Team Bigazzi, quella di Nelson Piquet, Jo Winkelhock e Johnny Cecotto; i tre hanno guidato da campioni e con un recupero veemente sono quasi riusciti a ribaltare la sorte avversa, che li aveva bersagliati all'inizio della gara sotto forma di un problema elettronico al motore. A scoprirlo – una banale inversione



Al centro del podio tutto Bmw, Marc Duez, al 20esimo tentativo finalmente vincitore a Spa. All'estrema destra, Naspetti insieme a Kox e Menzel: i tre hanno conquistato il Challenge Ecotech con la 318 turbodiesel. L'italiano, in tuta completamente bianca, era stato convocato in extremis. In alto, il via con le Bmw ufficiali già al comando

24 ORE DI SPA

Francorchamps (Belgio) - 26-27 luglio 1997

COSÌ (IN 75) AL VIA E IN (44) AL TRAGUARDO

di sensori - è stato il boss della Bmw Motorsport, l'ingegnere Paul Rosche. Alla fine il più deluso era proprio Piquet, che in tre partecipazioni alla classica belga ha collezionato un quarto, nel '94, un terzo, nel '95, e un secondo posto. La doppietta delle due 320i - entrambe modelli del '95 aggiornati, che avevano affrontato le due precedenti edizioni della corsa - ha baciato ancora il team Bigazzi di Gabriele Rafanelli, che ha messo a segno il quarto successo assoluto a Spa. Niente da fare, invece, per le due M3 della scuderia romana Santucci, che puntavano al successo in Gruppo N. Quella di Ferté, Saelens e del rallista Bruno Thiry, che guidava la classifica di gruppo, è precipitata a causa di una collisione e, successivamente, di un problema elettrico. L'altra, affidata all'equipaggio «rosa» composto da Kathy Rafanelli, Florénce Duez e la giovanissima Vanina Ickx, ha avuto problemi elettronici ed è stata eliminata a metà gara - quand'era in rimonta - per un'uscita di pista. Vanina Ickx, protagonista dell'errore, è scoppiata in un pianto dirotto, ma restano le sue formidabili prestazioni sotto la pioggia, con tempi migliori di quelli delle SuperTurismo ufficiali. La pioggia, come è tradizione nelle Ardenne, è stata protagonista, flagellando piloti e meccanici per tutta la notte di gara. Le condizioni avverse hanno favorito la marcia implacabile delle migliori vetture turbo-diesel, che hanno sfiorato un risultato sensazionale. La sorprendente Bmw 318 Tds realizzata dal reparto corse della Casa bavarese e schierata dal team Warthofer ha conquistato un terzo posto certamente imprevedibile; l'impresa è davvero ammirevole se si considerano i tempi e il distacco, a lungo contenuto in un solo giro dalla Bmw di Cecotto-Piquet-Winkelhock. La 318 turbodiesel è stata condotta con maestria da Christian Menzel, Peter Kox ed Emanuele Naspetti, questi ultimi due convocati a Spa in extremis, a poche dalle qualifiche. I tre si sono sbracciati turni di guida di quasi quattro ore. Soltanto tre ore sono durati invece quelli degli equipaggi delle Volkswagen Golf Tdi, una delle quali ha ottenuto una quarta posizione con un pizzico di rimpianto, perché se la sfortuna avesse risparmiato la vettura di Yvan Muller, Brad Jones e Tamara Vidali, che è stata rallentata da un incidente e pure dalla rottura del cambio, la Casa di Wolfsburg avrebbe conteso alla Bmw il primato nell'interessante e qualificato Challenge Ecotech. Tra i delusi, invece, l'equipaggio composto da Luca Drudi, Walter Meloni e Sandro Sardelli ha lottato per la vittoria in Gruppo N, salendo infine sul podio. Uno spettacolare incidente ha invece fermato, nella notte, la M3 di Edi Orioli, Luca Cappellari e Marco Zadra, mentre erano primi di classe. Neppure Gabriele Tarquini ha avuto la soddisfazione di vedere la bandiera a scacchi. La Honda Accord che divideva con Thierry Tassin e Alfried Heger è stata rallentata da una serie di noie meccaniche ed è poi finita contro le barriere, mentre la guidava Heger, a causa della perdita di una ruota. Peccato, perché l'italiano ha fatto sognare con una prestazione maiuscola: dopo aver ottenuto la pole, nella prima ora e mezza di gara ha sfidato coraggiosamente le due Bmw ufficiali. E i tifosi belgi lo hanno soprannominato «l'Arcangelo Gabriele».

Tassin-Tarquini-Heger Team Honda Sport Vzm (Honda Accord) 2'29"867	Héлары-Duez-De Radigues Bmw Fina Bastos Team (Bmw 320 I) 2'30"245
Winkelhock-Cecotto-Piquet Bmw Fina Bastos Team (Bmw 320I) 2'31"284	Défourny-De Mevius-Thiers Belgacom Turbo Team (Bmw 318Is) 2'35"553
Severich-Kather-Hubert Georg Severich (Bmw 318Is) 2'37"822	Maréchal-Witmeur-Van de Poele Ecurie Toison d'or (Bmw 318 Is) 2'38"304
Kox-Menzel-Naspetti Bmw Warthofer (Bmw 318 Tds) 2'39"074	Vosse-Horion-Corthals Belgian Audi Vw Club (Vw Golf Gti) 2'40"886
Vannerum-Pensis-Kenis Ecurie Bruxelloise (Bmw 318Is) 2'42"665	Hemroulle-Baumschlager-Seidel Volkswagen Motorsport (Vw Golf Tdi) 2'43"303
Simons-Schoysman-Olivier Renault Belga Team (Renault Mégane Coach) 2'43"998	Muller-Vidal-Jones Volkswagen Motorsport (Vw Golf Tdi) 2'45"128
Neve-Galand-Ligonnet Mühlner Motorsport (Opel Astra Gsi) 2'45"179	Ferté-Saelens-Thiry Bmw Fina Bastos Team (Bmw M3 3.0 L) 2'45"346
Adams-Wagenstetter-De Sordi Wagenstetter Motorsport (Bmw M3 3.0 L) 2'45"772	Canni Ferrari-Cook-Bertolucci Racing Box (Bmw M3 3.0 L) 2'46"859
Katsers-Burton-Lambert Ecurie Baudouin Visetoise (Citroën Xz 16v) 2'47"387	Neugarten-Merche-Ploeg Msc Adenau (Bmw M3 3.0 L) 2'47"485
Tillekaerts-Jupsin-Buytaert Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 2'47"727	Drudi-Sardelli-Meloni Drumel Motorsport (Bmw M3 3.0 L) 2'47"755
Wolff-Schmit-Demuth Romain Wolf (Bmw M3 3.2 L) 2'48"173	Cudini-K. Mollekens-De Groodt Castro Racing (Bmw M3 3.0 L) 2'48"323
Hennes-Hennes-Bagnall Eugenio Motorsport (Bmw M3 3.0 L) 2'48"552	Wauters-Wauters-Vanierschot Renstal Excelsior (Bmw M3 3.0 L) 2'49"421

25. Steinlein-Hilger-Robl A.C. München (Bmw M3 3.0 L) 2'49"666; 26. Bagnée-Fermine-Chaballe Bmw Fina Bastos Team (Bmw M3 3.0 L) 2'49"916; 27. Orioli-Cappellari-Zadra Duller Motorsport (Bmw M3 3.0 L) 2'50"705; 28. Sniijers-Munster-Boxoen East Belgian Racing Team (Mitsubishi Lancer) 2'50"737; 29. Trolle-Reis-Dubois Wagenstetter Motorsport (Bmw M3 3.0 L) 2'51"195; 30. Ilien-Geeraerts-De la Ronde Duller Motorsport (Bmw M3 3.0 L) 2'51"323; 31. Duez-Ickx-Rafanelli Bmw Fina Bastos Team (Bmw M3 3.2 L) 2'52"557; 32. Van Lindt-Daems-Van Langenaeker Hrs Team (Bmw M3 3.0 L) 2'52"615; 33. Cremer-Bugler-Henderson Ecurie Bruxelloise (Bmw M3 3.2 L) 2'52"751; 34. Bouvy-Haugg-Lémeret East Belgian Racing Team (Mitsubishi Lancer) 2'53"149; 35. Cox-Povey-Bastiaans Krauss Motorsport (Bmw M3 3.0 L) 2'53"153; 36. Toilenaire-Depondt-Herregods Renault Belga Team (Renault Clio 16V) 2'53"160; 37. Chouvel-Moreau-Verellen Castrol Racing (Bmw M3 3.0 L) 2'53"320; 38. Dyck-Kahn-Luxen East Belgian Racing Team (Bmw M3 3.2 L) 2'53"610; 39. Akao-Suzuki-Nitta Toyota Belgium (Toyota Celica Gt4) 2'55"850; 40. Tremblay-Maljean-Rouget Gérard Tremblay (Bmw M3 3.0 L) 2'56"081; 41. Moore-O'Dell-Abdoh Wayne Moore (Bmw M3 3.0 L) 2'56"420; 42. Businaro-Boucher-Millara Bravo (Peugeot 309 16S) 2'57"017; 43. Dumont-Chartier-Demuth Jean-Marie Dumont (Ford Escort Cosworth) 2'58"252; 44. Corthals-Rosoux-Stelandre Ecurie Baudouin Visetoise (Renault Mégane Coach) 2'59"018; 45. Ugeux-Joosen-Weisenburger Peugeot Belgique (Peugeot 106 Rallye) 2'59"899; 46. Duhamel-Grossetete-Bayle Renault Belga Team (Renault Mégane Clas. Gti) 3'00"364; 47. Svelsbergh-Bermes-Wyss Muller Motorsport (Opel Astra Gsi) 3'00"793; 48. Bastiaans-Dujardin-Sande Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 3'01"227; 49. De Saeger-Tucker-Wegerer Ecurie Saint Josse (Volvo 850 Gti) 3'01"525; 50. Kimoto-Takahashi-Ooshiro Masahiro Kimoto (Ford Sierra Cosworth) 3'02"163; 51. Schirra-scharmach-Harter Schirra Motoring (Peugeot 306 16) 3'02"193; 52. Elliot-Stilwell-Ruokonen Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 3'02"461; 53. Delcour-Baugnée-Labermont East Belgian Racing Team (Renault Clio Williams) 3'02"479; 54. Wagenstetter-Deltour-Vancampenhudt Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 3'02"695; 55. Lambrecht-Heurchmans-Kevers Gentse Autosport (Opel Astra Gsi) 3'03"302; 56. Gonin-Kuster-Muller Seikel Motorsport (Vw Golf Gti) 3'03"645; 57. Delvaux-Noirhomme-Matot East Belgian Racing Team (Renault Clio Williams) 3'04"936; 58. Schwilden-Delporte-Berk Ecurie Bruxelloise (Peugeot 205 Gti) 3'05"626; 59. Curzo-Vanherpe-Ceuleman Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 3'05"736; 60. Prigon-Leener-Kerkhove Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 3'06"310; 61. Chaudoir-Coens-Debanne Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 3'06"890; 62. Salmona-Laplana-Cayrolle Ecurie La Meute (Fiat Coupé 16 V Turbo) 3'07"545; 63. Close-Verreydt-Koentges Chrysler Belgium (Chrysler Neon Cs) 3'08"281; 64. Vandeput-Sevais-d'Ansembourg Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 3'08"516; 65. Sonveau-Viaene-Vandermaesen East Belgian Racing Team (Renault Mégane Coach) 3'09"274; 66. Bruno-Quittellier-Colman Renault Belga Team (Renault Clio Williams) 3'09"783; 67. Lorent-De Saeger-Quadpeers Ecurie Saint Josse (Renault Mégane Coach) 3'10"047; 68. Oederndorfer-Dewinter-Ménage Chrysler Belgium (Chrysler Neon Cs) 3'10"167; 69. Lüscher-Hernandez-Dolejs Mühlner Motorsport (Opel Astra Gsi) 3'10"630; 70. Wyans-Goffard-Ruffato Ecurie Le Perron (Suzuki Swift Gti) 3'11"323; 71. Clemens-Verhust-Bols Gentse Autosport (Audi A4 Tdi) 3'11"345; 72. Herremans-Jacobs-Karaskas Honda Vtec Team (Honda Civic Vti) 3'12"216; 73. Couvert-Demirkol-Timmers Renault Belga Team (Renault Clio Williams) 3'13"373; 74. Goffin-Roggemans-Asselberghs Ecurie Bruxelloise (Renault Clio 16V) 3'13"430; 75. Lelong-Gil-soul-Ide Ecurie Toison d'or (Suzuki Baleno) 3'14"380.

- Héлары-Duez-De Radigues 484 giri
In 24h02'45"937, media di 140,252 kmh
- Winkelhock-Cecotto-Piquet a 3'54"445
- Kox-Menzel-Naspetti a 8 giri
1. Challenge Ecotech
- Hemroulle-Seidel-Baumschlager a 19 giri
- Simons-Schoysman-Olivier a 25 giri
1. Procar
- Cudini-Mollekens-De Groodt a 33 giri
1. Gruppo N
- Chouvel-Moreau-Verellen a 33 giri
- Drudi-Sardelli-Meloni a 36 giri
- Neugarten-Merche-Ploeg a 37 giri
- Hennes-Hennes-Bagnall a 38 giri
- Ilien-Geeraerts-De la Ronde a 40 giri
- Muller-Vidal-Jones a 41 giri
- Wauters-Wauters-Vanierschot a 47 giri
- Ferté-Saelens-Thiry a 50 giri
- Wolff-Schmit-Demuth a 51 giri
- van Lindt-Daems-Van Langenaeker a 57 giri
- Svelsbergh-Bermes-Wyss a 57 giri
- Elliott-Stilwell-Ruokonen a 59 giri
- van Dyck-Kahn-Luxen a 60 giri
- Akao-Suzuki-Nitta a 60 giri
- Cremer-Bugler-Henderson a 64 giri
- Ugeux-Weisenburger-Joosen a 65 giri
- Adams-Wagenstetter-De Sordi a 67 giri
- Gonin-Kuster-Müller a 68 giri
- Delcour-Baugnée-Labermont a 70 giri
- Bastiaans-Dujardin-van Sande a 71 giri
- Maréchal-Witmeur-Van de Poele a 73 giri
- Prigon-De Leener-Kerkhove a 78 giri
- Schwilden-Delporte-van de Berk a 79 giri
- Lüscher-Hernandez-Dolejs a 81 giri
- Close-Verreydt-Koentges a 81 giri
- Oederndorfer-Dewinter-Ménage a 82 giri
- Delvaux-Noirhomme-Matot a 86 giri
- Herremans-Jacobs-Karaskas a 88 giri
- Schirra-Scharmach-Harter a 91 giri
- Vannerum-Pensis-Kenis a 95 giri
- Vandeput-Servais-D'Ansembourg a 96 giri
- Tillekaerts-Jupsin-Buytaert a 97 giri
- Chaudoir-Coens-Debanne a 98 giri
- Sniijers-Munster-Boxoen a 104 giri
- Katsers-Burton-Lambert a 110 giri
- Goffin-Roggemans-Asselberghs a 113 giri
- Clemens-Verhust-Bols a 115 giri
- Salmona-Laplana-Cayrolle a 139 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Tarquini in 2'33"303
alla media di 163,629 kmh

F.3000 Hockenheim



ZONTA *col* BRIVIDO

Il brasiliano domina tutta la gara poi, all'ultimo giro, va fuori pista, riprende e va a vincere. Con questo successo l'alfiere della Super Nova sale al secondo posto in campionato dietro a Davies terzo al traguardo

▲ **PAOLO BOMBARA**

HOCKENHEIM - Tra l'indifferenza generale del Grande Circus, la F.3000 ha corso a Hockenheim dimostrando di essere sempre più il parente povero della F. 1. Se gli occhi e il cuore delle migliaia di tifosi delle impressionanti tribune dello Stadium erano tutti puntati sui fratelli Schumacher e sul rientrante Berger, nel campionato cadetto si è ricominciato a parlare brasiliano. Certo, al comando della classifica c'è sempre l'inglesissimo Jamie Davies che con un terzo posto ha confortato la sua posizione dopo il successo di una settimana fa a Pergusa. Ma davanti a lui si sono piazzati questa volta proprio due brasiliani, Zonta e Wilson, che sono sembrati imprevedibili per tutti. Il pilota della Super Nova, si è così perentoriamente



fotografieORSI

rilanciato nella corsa al titolo, dimenticando così il successo, poi cancellato a tavolino, della prima gara a Silverstone e ribadendo quello "dimezzato" nei punti del Nürburgring. L'alfiere della Super Nova è così l'unico pilota ad avere conquistato due vitto-

rie in questa serie che aveva visto finora successi di piloti sempre diversi.

LA GARA. Zonta ha preso il largo sin dal via e non lo avrebbe visto più nessuno, se a fine gara non avesse commesso un errore che avrebbe

potuto costargli caro. Arrivato troppo lungo alla staccata dell'ingresso nel motodromo, Zonta è andato per i prati e ha potuto riprendere la pista, sempre primo, ma il suo vantaggio di oltre 11" si era sciolto come neve al sole e ha dovuto sfoderare tutto il suo talento per resistere, nonostante avesse abbondantemente sporcato le gomme, al ritorno proprio di Max Wilson, il solo pilota del gruppo di testa a non aver commesso nessun errore durante la gara. Chi più chi meno, infatti, tutti i hanno approfittato spudoratamente dell'autorizzazione data dalla direzione gara nel corso del briefing a "tagliare" le chicane in caso di errore, a patto di non farlo per guadagnare posizioni. Guadagnarle magari no, ma c'è chi ha adottato la tattica di andare dritto alle varianti



Zonta ha preso il largo al via, a lato davanti a Watt, Kristensen e Wilson, e ha... salutato i rivali, nell'altra pagina. Sul podio il brasiliano festeggia anche per essere 2. in campionato. La piazza d'onore è andata a Wilson, nell'altra pagina in basso. Attimi di paura si sono vissuti quando Ayari si è girato mentre arrivavano Tichy e Biagi, in basso

per non perdere posizioni. Un discorso che vale soprattutto per il compagno di squadra di Zonta, Rédon, re anche dei zig-zag in rettilineo per evitare i sorpassi. Le scorrettezze comunque sono state tantissime, ma la Fia è apparsa un po' assente, mancando di fermezza al momento opportuno. La maggiore scorrettezza l'ha indubbiamente commessa il portoghese Aguas che, al primo giro in pieno rettilineo, ha lateralmente spinto fuori Kristensen, partito non molto bene dalla pole-position. Il danese si è ritrovato in testacoda davanti al gruppo dei concorrenti che sopraggiungevano a 300 kmh. Tutto bene quel che finisce bene, ma è stata una fase pericolosissima. La manovra di Aguas è stata punita ma in ritardo e non in modo chiaro. Non s'è vista infatti nessuna bandiera nera, ma la direzione gara ha stranamente chiesto ai box della squadra del portoghese di farlo rientrare. E' stato invece punito con uno "stop & go", per falsa partenza, il nostro Thomas Biagi. Che, come lo scorso anno, ha ignorato

per troppi giri (4) l'ordine rischiando pesanti sanzioni. Al l'emiliano è stata anche esposta una bandiera nera, ma poi ha effettuato solo lo stop & go riprendendo poi la gara. Molta confusione, quindi, ma anche molta battaglia in pista. In particolare, si sono messi in evidenza Davies, quinto al primo giro, ma che ha conquistato il terzo posto a forza di staccatone ai danni di Aguas e Watt, in staccate da brivido si sono esibiti anche lo stesso Watt e Montoya. Il colombiano, autore del giro più veloce in gara, era evidentemente sovraeccitato. Dopo aver perso ben sette posizioni nel caos del via, ha rimontato come un fulmine dimostrando che avrebbe potuto lottare per la vittoria, ma ha anche commesso tanti errori, tra tagli di chicane e passeggiate per i prati. Alla fine ha comunque concluso terzo, ma l'impressione generale è che abbia percorso più km di tutti. Senza neanche il tempo di tirare il fiato, la F.3000 fila adesso a Zeltweg dove correrà domenica la terza gara in tre settimane. ■



COLOMBO



HOCKENHEIM

Hockenheim (D), 26 luglio 1997

6. prova del campionato internazionale di F. 3000

**COSÌ (IN 26) AL VIA
E (IN 19) AL TRAGUARDO**

Tom Kristensen Auto Sport 2'01"579	Ricardo Zonta Super Nova Racing 2'01"674
Max Wilson Edenbridge 2'01"926	Rui Aguas Nordic Racing 2'01"993
Jason Watt Den Bla Avls 2'02"068	Jamie Davies Dams 2'02"079
Gonzalo Rodriguez Redman & Bright 2'02"145	Soheil Ayari Astromege 2'02"166
Laurent Rédon Super Nova Racing 2'02"278	Craig Lowndes Rsm Marko 2'02"354
Marc Gené Nordic Racing 2'02"457	Gaston Mazzacane Auto Sport 2'02"509
Cyril Sauvage Draco Engineering 2'02"561	Thomas Biagi Gp Racing 2'02"599
Juan Pablo Montoya Rsm Marko 2'02"609	Patrick Lemarié Ravarotto Racing 2'02"670
Olivier Tichy Pacific Racing 2'02"745	Stephen Watson Durango 2'02"906
Gareth Rees Durango 2'03"084	Grégoire de Galzain Dams 2'03"125
Anthony Beltoise Ravarotto Racing 2'03"144	Thomas Schie Bob Salisbury 2'03"267
Werner Lupberger Edenbridge 2'03"452	Pedro Couceiro Draco Engineering 2'03"468
Emiliano Spataro Coloni 2'03"670	Kurt Mollekens Kt Racing 2'03"737

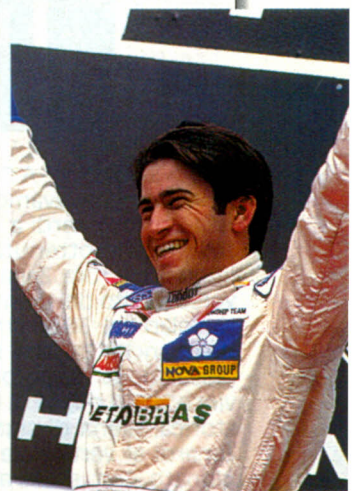
tutti su Lola-Judd

NON QUALIFICATI:

Boris de Richebourg	Astromege	2'03"777
Markus Friesacher	Coloni	2'03"812
Christian Horner	Arden	2'03"958
David Cook	Dc Motorsport	2'03"962
James Taylor	Bob Salisbury	2'05"855

- Zonta**, 31 giri in 1.04"3"262, media 196,590 kmh
- Wilson** a 3"426
- Davies** a 3"432
- Watt** a 13"421
- Montoya** a 19"664
- Mollekens** a 48"409
- Tichy** a 50"382
- Gené** a 50"777
- de Galzain** a 52"367
- Mazzacane** a 54"639
- Rees** a 57"215
- Watson** a 57"707
- Beltoise** a 58"077
- Lupberger** a 1'01"921
- Schie** a 1'08"115
- Spataro** a 1'08"537
- Rodriguez** a 1'09"193
- Biagi** a 1'10"554
- Rédon** a 3 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Montoya in 2'03"508
media 198,876 kmh



CLASSIFICA DOPO LA 6. PROVA

	SILVERSTONE 11/5	PAU 19/5	HELSINKI 25/5	NÜRBURGRING* 29/6 (media punteggio)	PERCUSA 20/7	HOCKENHEIM 26/7	ZELTWEG 3/8	SPA 24/8	MUGELLO 28/8	ESTORIL 25/10	TOTALE PUNTI
1. J. Davies	4	4	-	-	10	4					22
2. R. Zonta	-	-	-	5	6	10					21
3. T. Kristensen	10	6	-	2	-	-					18
4. P. Montoya	-	10	-	1,5	-	2					13,5
5. S. Ayari	-	1	10	-	-	-					11
M. Wilson	4	-	-	1	-	6					11
7. J. Watt 10; 8. O. Tichy, D. Morelli e P. Couceiro 6; 11. L. Redon, P. Lemarie 4; 13. K. Mollekens, Lowndes 3; 15. C. Sauvage, R. Aguas, 2; 17. S. Watson 1; 18. G. Rodriguez 0,5.											



ZANARDI VERSO IL MITO

BROOKLYN - A Cleveland due settimane fa, avevamo paragonato Alessandro Zanardi a Tazio Nuvolari, per la sua vittoria ottenuta in condizioni quasi impossibili. Ora Zanardi fa un altro passo verso il mito del mantovano volante. Come Nuvolari nel '36 a Long Island con l'Alfa Romeo, anche Zanardi si aggiudica la prestigiosa Coppa Vanderbilt, assegnata ora a chi vince la 500 miglia di Michigan. Una vittoria storica, piena di significato, che proietta Zanardi al vertice della classifica del campionato Cart e dell'automobilismo americano. Ad Alessandro piace vincere così, demolendo i suoi avversari giro dopo giro, senza lasciare loro nemmeno le briciole o l'onore delle armi. Così una gara che abitualmente si concludeva sul filo di lana, è terminata questa volta con distacchi quasi imbarazzanti. L'unico che è finito a pieni giri alle spalle di Zanardi è stato Blundell, distanziato di quasi 32 secondi. Tutti gli altri doppiati. Roba da non credere ai propri occhi. Così mentre Zanardi inanellava 250 giri tutti all'insegna della regolarità e della consistenza, piloti come Pruett, Rahal e Johnstone cadevano negli abituali tranelli che un ovale come Michigan presenta, terminando la loro prova contro il muro nel disperato tentativo di tenere il ritmo di Zanardi. Guai però a pensare che per Alessandro sia stato tutto facile. Durante il pri- ➔

Alex ha demolito i suoi avversari, giro dopo giro. Sull'ovale più veloce e selettivo, ha condotto per 104 giri e ha tagliato il traguardo con ben 32" di vantaggio su Blundell, un distacco abissale per le gare americane. E ora è il leader

▲ **CESARE MARIA MANNUCCI**



fotografie CL IMAGE





Alex come Nuvolari

Come Tazio Nuvolari nel '36 con l'Alfa Romeo, a Long Island, Alessandro Zanardi si è aggiudicato la prestigiosa Coppa Vanderbilt, oggi assegnata a chi vince la US 500 di Michigan. Ecco, sopra, come Nivola festeggiò l'evento, "dentro" la gigantesca coppa, un premio speciale che la Cart è tornata ad assegnare a partire dal '96 in questa gara, la più difficile fra quelle in calendario. Zanardi, a destra mentre esulta con il suo team e in basso in lotta con il compagno di squadra Vasser e Blundell, ha pienamente meritato il successo, che passerà alla storia. Nell'altra pagina, in alto, Tracy fa patinare le gomme mentre riparte dai box. Il canadese è giunto quarto e ha perso la leadership in campionato

Ai piloti non piace l'effetto suolo ridotto

BROOKLYN - Non c'è un pilota che abbia gradito le nuove paratie aerodinamiche applicate alla estremità dello scivolo del fondo vettura per ridurre l'effetto suolo. Il controllo per il pilota è diventato molto precario, essendone ridotta fortemente l'efficacia dell'uni-

ca "fonte" di deportanza - i condotti Venturi - di cui i piloti possono disporre con una vettura in configurazione Superstreetway. «Vorrei sapere chi è quell'idiota che ha preso questa decisione senza consultare un pilota o un tecnico di un team» ha detto

Ribeiro. «Sono ben accetti i tentativi di ridurre la velocità - ha aggiunto Zanardi - ma non devono andare a scapito del controllo della vettura. Per rallentarci di qualche miglio, hanno trasformato le vetture in una "cosa" che in condizioni di traffico non ga-

rantisce la minima deportanza». La riduzione della velocità massima rispetto al '96 è stata relativa. La punta più elevata è stata di Bobby Rahal in 396,015 kmh, pochi chilometri inferiore a quella dello scorso anno. È vero che, con gli incrementi ottenuti

quest'anno nel campo dei pneumatici e dei motori, senza questa restrizione la velocità di punta avrebbe probabilmente sfiorato i 425 kmh e la velocità media sul giro avrebbe superato i 400 km, ma si è comunque intervenuto nella direzione sbagliata. ■

Penske e France si alleano a Homestead

Le società Penske Motorsport di Roger Penske e International Speedway di Bill France, il boss della Nascar-Stock Car, hanno annunciato l'acquisizione in partnership del complesso di Homestead. Costo dell'operazione 30 milioni di dollari. Il precedente proprietario Ralph Sanchez resterà come direttore dell'autodromo, disponendo del dieci per cento. All'inizio del mese di luglio, Bill France aveva annunciato l'acquisto dell'ovale di Phoenix, pagato 50 milioni di dollari. Il maggior costo di Phoenix, sebbene abbia infrastrutture inadeguate e limitate, è dovuto al contratto con la Nascar per la serie Winston Cup, cosa che Homestead non ha. Oltre a Homestead, Roger Penske oggi controlla le piste di North Carolina, Michigan, Nazareth e Fontana, mentre Bill France quelle di Daytona, Talladega, Darlington, Watkins Glen e Phoenix. La compravendita dell'ovale di Homestead con Bill France, è anche un tentativo di Roger Penske di cercare di indebolire i rapporti sempre più serrati tra Nascar-Stock Car e Iri.

▼ **PRUETT.** Terza pole in carriera per Pruett a un soffio dal record di Vasser, in 30"682, media di 377,575 kmh. Zanardi e Andretti in difficoltà per un motore poco potente. Per la prima volta su tale circuito, la griglia di partenza è stata disposta su 2 file, invece che su 3, per motivi di sicurezza dopo l'incidente al via nel '96 fra 14 vetture.

▼ **APICELLA.** A Michigan si sono visti Apicella e Comas. Questi ultimi due, insieme a Katayama, sperano nella Toyota, cosa quasi impossibile considerando che il costruttore giapponese si avvia a riconfermare i piloti attuali anche per il '98. Helio Castro Neves, leader in F.Indy Light, è in trattativa con Hogan per una seconda vettura al fianco di Franchitti. Il prossimo anno in F.Cart potrebbe tornare anche Robby Gordon, voluto dal team Green.

► mo pit stop, lui e Vasser sono rientrati nello stesso momento e per poco non si è sfiorata la collisione, con Zanardi che, sbagliando, si era fermato nella postazione di Vasser. Ripartendo Alex è passato sopra il tubo dell'aria compressa (cosa vietata dal regolamento) e per questo è stato penalizzato. In totale Zanardi è rimasto al comando per 104 giri, ma nessuno ha mai dato l'impressione di poterlo impensierire. Anche Rahal e Pruett, che con lui hanno duellato per alcuni giri, sono scomparsi tutte le volte che Zanardi forzava il ritmo. Lo scorso anno Alex aveva dominato entrambe le gare disputatesi a Michigan, ma si era sempre ritirato. Questa volta, dopo essere stato catechizzato a dovere da Morris Nunn, l'ingegnere della sua squadra, ha iniziato la gara con un approccio più conservativo, andando in testa per la prima volta al 120. giro. Da quel momento la 500 Miglia di Michigan è virtualmente finita. Gli unici problemi potevano venire da Rahal e Pruett, entrambi contro il muro, mentre Blundell, Tracy e De Ferran sono stati tutto sommato inconsistenti. Una vittoria che Zanardi ha costruito grazie alla propria grande sensibilità

meccanica e strategica, che lo ha portato a compensare costantemente con le regolazioni delle barre l'inevitabile alterazione dei pneumatici e a scegliere la traiettoria interna nelle curve 1 e 4 - unico pilota a farla, e rivelatasi la mossa vincente - soprattutto per evitare la zona della pista alta e sporca, che ha provocato tanti incidenti. Una vittoria anche contro la decisione dell'Honda che aveva scelto di affidare al team Ganassi un solo motore "speciale", come quello assegnato a De Ferran, Ribeiro e Johnstone. Zanardi e Vasser il motore se lo sono giocati alla vigilia a testa e croce, e questa volta Zanardi è stato fortunato, ma non si capisce perché la Honda continui a considerare Zanardi alla stregua di De Ferran e Ribeiro, quando ormai è chiaro che lui e solo lui può ridare il titolo ai giapponesi. Una giornata trionfale per l'automobilismo italiano, confermata dall'ottavo posto di Papis che ha regalato alla Toyota il miglior piazzamento su un ovale. Gli altri sono stati delle ombre. Tracy ha concluso al quarto posto, compiendo una buona gara con una Penske quasi inguidabile. Per il campionato adesso è lui che deve inseguire. ■

CRONACA GRAN BOTTE DI JOHNSTONE, RAHAL E PRUETT

Quanti piloti a muro!

BROOKLYN - Al momento del via la temperatura è di 35 gradi. Pruett va al comando davanti a Gugelmin, Boesel, Johnstone, Vasser e Zanardi. Fittipaldi si ferma ai box con una gomma forata. Al 2. giro Gugelmin passa al comando. Al 12. giro esplose il motore a Jones ed entra la pace car. Nello stesso giro Moore è fermo lungo la pista per un principio di incendio. Lo riportano ai box ma per lui è il ritiro. La ripartenza avviene al 21. giro, dopo che tutti hanno rifornito. Gugelmin è sempre leader e precede Pruett, Andretti, Boesel, Johnstone e Zanardi. Al 33. giro nuova neutralizzazione per ripulire la pista. Molti effettuano il secondo rifornimento. Zanardi è penalizzato essendo passato sopra il tubo dell'aria, Tracy e Johnstone per velocità eccessiva ai box. Si riparte al 40. giro con Ribeiro che precede Andretti, Gugelmin, Pruett, Boesel e Fran-

chitti. Al 54. giro si ritira Fernandez per problemi elettrici. Il giro successivo Johnstone va contro il muro. Pace car. Ribeiro rifornisce ma non riparte dai box per la rottura della trasmissione. La stessa ragione causa il ritiro di Vasser. Problemi per Gugelmin che perde 4 giri ai box per

problemi elettrici. Si riparte al 65. giro. Si ritira Hearn per rottura del motore. Al 70. giro Pruett precede Boesel, Andretti, Rahal, Zanardi, Unser e Carpentier. Al 75. giro Andretti passa al comando, ma 3 giri dopo si ritira per rottura della trasmissione. Al 78. giro entra la pace car per

ripulire la pista. Si riparte all'85. giro con Franchitti che precede Rahal, Zanardi, Pruett, Unser e Carpentier. Al 94. giro Rahal diventa leader della gara mentre si ritira Unser con il motore esploso. Al 101. giro abbandona anche Franchitti con la trasmissione bloccata. Al





MICHIGAN

Brooklyn (Usa), 27 luglio 1997
12. prova del campionato di F.Cart

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

Scott Pruett
Team Patrick
(Reynard 97-Ford) **30"788**

Raul Boesel
Team Patrik
(Reynard 97-Ford) **30"932**

Parker Johnstone
Team Green
(Reynard 97-Honda) **31"013**

Alessandro Zanardi
Team Ganassi
(Reynard 97-Honda) **31"176**

Andre Ribeiro
Team Tasman
(Reynard 97-Honda) **31"313**

Mark Blundell
Team PacWest
(Reynard 97-Mercedes) **31"392**

Dario Franchitti
Team Hogan
(Reynard 97-Mercedes) **31"397**

Adrian Fernandez
Team Tasman
(Lola 97-Honda) **31"485**

Michel Jourdain
Team Payton-Coyne
(Reynard 97-Ford) **31"507**

Michael Andretti
Team Newman-Haas
(Swift 007-Ford) **31"588**

Greg Moore
Team Forsythe
(Reynard 97-Mercedes) **31"612**

Max Papis
Team Arciero-Wells
(Reynard 97-Toyota) **32"405**

Juan Manuel Fangio II
Aar
(Reynard 97-Toyota) **32"539**

Denis Vitolo
Team Payton-Coyne
(Lola 97-Ford) **32"929**

Mauricio Gugelmin
Team PacWest
(Reynard 97-Mercedes) **30"836**

Jimmy Vasser
Team Ganassi
(Reynard 97-Honda) **30"967**

Bobby Rahal
Team Rahal
(Reynard 97-Ford) **31"170**

Bryan Herta
Team Rahal
(Reynard 97-Ford) **31"278**

Gil de Ferran
Team Walker
(Reynard 97-Honda) **31"366**

Patrik Carpentier
Team Bettenhausen
(Reynard 97-Mercedes) **31"395**

Christian Fittipaldi
Team Newman-Haas
(Swift 007-Ford) **31"469**

Al Unser Jr
Team Penske
(Penske Pc26-Mercedes) **31"485**

Paul Tracy
Team Penske
(Penske Pc26-Mercedes) **31"562**

Gualter Salles
Team Davis
(Reynard 97-Ford) **31"591**

Richie Hearn
Team Della Penna
(Lola T97-Ford) **32"349**

P.J.Jones
Aar
(Reynard 97-Toyota) **32"489**

Hiro Matsushita
Team Arciero-Wells
(Reynard 97-Toyota) **32"566**

Arnd Meier
Indy Project
(Lola 97-Ford) **senza tempo**

- Zanardi**
250 giri in 2.59'35"579 alla media di 268,773 kmh
- Blundell** a 31"737
- De Ferran** a 1 giro
- Tracy** a 1 giro
- Herta** a 2 giri
- Gugelmin** a 6 giri
- Vitolo** a 8 giri
- Papis** a 9 giri
- Matsushita** a 9 giri
- Salles** a 10 giri
- Fangio II** a 24 giri
- Meier** a 26 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Gugelmin
in 30"957 alla media di 374,222 kmh



foto: CL IMAGE

È durata molto poco la gara di P.J.Jones, sopra. Il motore Toyota della sua Reynard è infatti esploso già al 12. giro, causando anche un principio di incendio e il conseguente ingresso della pace-car. In basso, la partenza della gara

110. giro Rahal precede Zanardi, Pruett e Carpentier. Dopo il quarto rifornimento, al 120. giro, Zanardi passa in testa mentre Boesel si ritira per problemi al cambio. Al 126. giro Rahal sbatte violentemente contro il muro. Altra interruzione con la pace car. Si ritira Fittipaldi che perde la ruota posteriore, mal fissata nei box. Zanardi rifornisce per la quinta volta. La ripartenza avviene al 138. giro e Carpentier è il nuovo leader e

precede Pruett, Tracy, Herta e Zanardi. Al 144. giro anche Carpentier deve abbandonare per rottura del motore. Al comando passa Pruett che precede Tracy, Zanardi e Blundell. Al 153. giro Zanardi ritorna al comando passando Pruett. Zanardi forza il ritmo e guadagna 6" di vantaggio su Blundell, Pruett e Tracy in lotta tra di loro. Al 175. giro Pruett sbatte contro il muro. Altra interruzione. La ripartenza avviene al 182. giro con Zanardi che ha 5" di vantaggio su Blundell e 7" su Tracy. Si ritira Jourdain per rottura del cambio. Ormai la lotta per la vittoria è ristretta a Zanardi e Blundell. L'inglese rifornisce per la settima volta al 212. giro, Zanardi due giri dopo. Quando tutti hanno effettuato il pit stop, il vantaggio di Zanardi è ulteriormente incrementato. Blundell è a 20", tutti gli altri doppiati. Problemi di motore per Fangio II. Zanardi vince con 31" di vantaggio su Blundell mentre De Ferran ha la meglio su Tracy negli ultimi giri. Papis finisce ottavo. Solo undici piloti tagliano il traguardo.



CLASSIFICA DOPO LA 12. PROVA

	HOMESTEAD 2/3	SURFERS PARADISE 6/4	LONG BEACH 13/4	NAZARETH 27/4	RIO DE JANEIRO 11/5	MADISON 24/5	MILWAUKEE 1/6	DETROIT 8/6	PORTLAND 22/6	CLEVELAND 13/7	TORONTO 20/7	MICHIGAN 27/7	LEXINGTON 10/8	ELKHART LAKE 17/8	VANCOUVER 31/8	LAGUNA SECA 7/9	FONTANA 28/9	TOTALE PUNTI
1. Zanardi	7	13	21	2	12	12	-	-	2	21	16	21	-	-	-	-	-	127
2. Tracy	16	1	6	22	20	20	9	-	6	6	3	12	-	-	-	-	-	121
3. De Ferran	-	10	1	12	2	14	6	16	16	17	-	14	-	-	-	-	-	108
4. Andretti	21	14	-	16	-	3	16	16	5	-	12	-	-	-	-	-	-	103
5. Moore	12	16	-	-	16	-	21	20	10	-	-	-	-	-	-	-	-	95
6. Pruett	10	20	14	3	14	-	4	-	1	5	10	1	-	-	-	-	-	82
7. Vasser	14	1	4	10	4	10	14	12	-	-	6	-	-	-	-	-	-	75
8. Blundell	-	5	-	-	5	-	1	-	20	4	21	16	-	-	-	-	-	72
Gugelmin	8	-	16	4	1	8	10	-	9	-	8	8	-	-	-	-	-	72
10. Boesel	-	6	5	5	10	1	12	8	14	-	5	-	-	-	-	-	-	66

11. Herta 55; 12. Unser Jr. 49; 13. Rahal 38; 14. Johnstone 30; 15. Carpentier 27; 16. Ribeiro 26; 17. Fittipaldi 22; 18. Moreno 13; 19. Fernandez 12; 20. Franchitti 8; 21. Papis 7; 22. Vitolo, Hearn 6; 24. Fangio II 5; 25. Salles, Matsushita 4; 27. Jourdain, Danner, Meier 1.



Tel. 0343-36437 Fax. 0343-35111

sono scadute
le omologhe
M 85 - SA 85 - M 90

il tuo
casco
è ancora
omologato?

IRL Charlotte

CHARLOTTE - Buddy Lazier e la Dallara tornano alla vittoria. Lo fanno in modo perentorio, dopo una aspra lotta con Billy Boat, risoltasi solo a quattro giri dalla fine. Si è corso di notte, e i 70 mila spettatori accorsi per vedere delle monoposto correre a Charlotte, abituale «casa» della Nascar, sono rimasti entusiasti. Risolti i problemi di affidabilità ai motori che avevano condizionato lo sviluppo delle prime gare, il campionato Irl sta ora sfornando gare sempre più combattute e spettacolari. Per Lazier un successo importante, dopo la prima frustrante par-

questo il secondo successo nel campionato Irl dopo la vittoria a Indianapolis nel '96. Lazier e Boat sono stati gli unici piloti a terminare la gara a pieni giri. Solo settimo Tony Stewart, ma per il pilota del team Menard è stata comunque una giornata positiva. Con questo risultato Stewart diventa infatti il nuovo leader del campionato con 233 punti, precedendo Hamilton che di punti ne ha 226. Stewart è partito subito velocissimo, restando al comando per i primi 74 giri di gara, poi un pit stop effettuato in regime di gara libera, gli ha fatto perdere quasi due giri, impossibili

Con una prestazione autoritaria, il pilota del Colorado, vincitore della Indy 500 del '96, conquista il successo dopo uno spettacolare duello, in notturna, con Boat. Sono gli unici a finire a giri pieni. E torna alla vittoria la Dallara

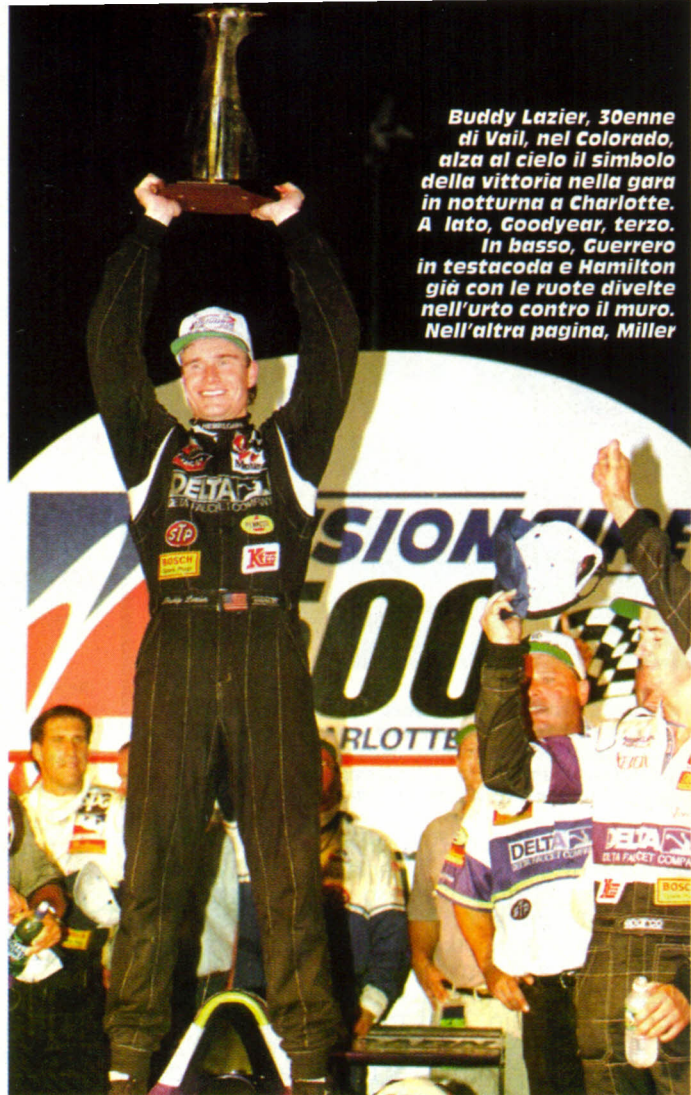
▲ **CESARE MARIA MANNUCCI**

TIRO AL LAZIER

te di stagione disputata con il poco competitivo motore Nissan. Il pilota del team Hemelgarm è rimasto al comando per un totale di 58 giri, lottando ruota a ruota per tutta la gara con Billy Boat, che a sua volta ha condotto la gara per 38 giri. Se Lazier non ha avuto particolari problemi nel risolvere il suo duello con il pilota del team Foyt, non altrettanto si può dire quando si è trovato a doppiare Goodyear, che ostinatamente chiudeva tutti i varchi. Su una pista dalle traiettorie quasi obbligate e con un manto stradale che più irregolare non si può, Lazier ha rischiato di compromettere la sua gara, finendo più volte nell'erba nel tentativo di passare il pilota canadese. Per Lazier è

da riprendere a Lazier. Hamilton invece è rimasto coinvolto in una collisione con Guerrero. Il colombiano è comunque tornato a correre da protagonista, rimanendo al comando per 26 giri. C'è stata poi la bella prova di Jimmy Kite. Il pilota del team Scandia, alla sua seconda gara nel campionato Irl, ha condotto la gara per 11 giri ma, come a Colorado Springs, ha poi pagato la sua eccessiva irruenza finendo contro il muro. E' andata male anche a Sospiri, ritiratosi dopo 70 giri a causa della rottura del motore. La Dallara invece, con sospensioni modificate e passo allungato, sembra aver ritrovato competitività, riducendo così il gap che la separava dalla G-Force. ■

Buddy Lazier, 30enne di Vail, nel Colorado, alza al cielo il simbolo della vittoria nella gara in notturna a Charlotte. A lato, Goodyear, terzo. In basso, Guerrero in testacoda e Hamilton già con le ruote divelte nell'urto contro il muro. Nell'altra pagina, Miller



Fotografie AP





Scompare il motore Nissan

Il motore Nissan è ormai virtualmente scomparso dal campionato Irl. A Charlotte anche il team ufficiale Byrd-Cunningham, che ha ripresentato Mike Groff dopo l'incidente di Forth Worth, è passato al propulsore Oldsmobile. L'unico Nissan ancora presente è così quello di Miller. Tony George, patron della Irl, è ora in trattativa con la Ford per convincerla a costruire un motore per la categoria.

▼ **SPONSOR.** Si stringono sempre più le connessioni tra Irl e Nascar. La vettura di Gregg Ray era sponsorizzata da Dale Earnhardt e dal team Childress, tra i più importanti del campionato Nascar.

▼ **PROGETTO.** Presentata ufficialmente la nuova Riley Scott MK V per la serie Irl. Progettata da Bill Riley, si segnala per una aerodinamica più rotondeggiante dei cassoni laterali rispetto a Dallara e G.Force. Il primo telaio è stato consegnato al team Kelly, il secondo sarà venduto al team PDM che farà prove comparative con la Dallara. In totale la Riley Scott ha venduto nove vetture. Il debutto in gara è previsto per Loudon con Mark Dismore al volante.

▼ **PICK UP.** Salazar nel campionato Nascar. Presto il pilota cileno debutterà nella serie SuperTruck con un Pick Up del team di Kevin Doran. A Charlotte Salazar disponeva di un motore Oldsmobile preparato dal Jack Roush, mentre gli altri piloti del team Scandia, Sospiri e Kite, utilizzano motori della Competch.

▼ **POLE.** Quarta pole position stagionale per Tony Stewart, e ottava partenza in prima fila su 11 gare disputate. Stewart demolisce di oltre 30 miglia il record di Charlotte che apparteneva a una vettura Stock Car. L'evento è stato giudicato «epocale».



CHARLOTTE

Charlotte (Usa), 26 luglio 1997
8. gara del campionato Irl '96-'97

**COSÌ (IN 23) AL VIA
E IN (12) AL TRAGUARDO**

Tony Stewart
Team Menard
G.Force-Oldsmobile **24"866**

Billy Boat
Team Foyt
G.Force-Oldsmobile **25"419**

Buddy Lazier
Team Hemelgharm
Dallara-Oldsmobile **25"478**

Roberto Guerrero
Team Pagan
Dallara-Oldsmobile **25"688**

Stephan Gregoire
Team Chastaing
G.Force-Oldsmobile **25"799**

Marco Greco
Team Galles
G.Force-Oldsmobile **25"823**

Jimmy Kite
Team Scandia
Dallara-Oldsmobile **25"865**

Eddie Cheever
Team Cheever
G.Force-Oldsmobile **25"911**

Gregg Ray
Team Tkm
Dallara-Oldsmobile **26"054**

Jack Miller
Arizona Motorsport
Dallara-Nissan **26"193**

John Paul jr
Team Pdm
Dallara-Oldsmobile **26"577**

Sam Schmidt
Blueprint
Dallara-Oldsmobile s.t.

Arie Luyendyk
Team Treadway
G.Force-Oldsmobile **25"172**

Davey Hamilton
Team Foyt
G.Force-Oldsmobile **25"424**

Jim Guthrie
Team Blueprint
Dallara-Oldsmobile **25"661**

Scott Goodyear
Team Treadway
G.Force-Oldsmobile **25"787**

Mark Dismore
Team Kelly
Dallara-Oldsmobile **25"808**

Vincenzo Sospiri
Team Scandia
Dallara-Oldsmobile **25"833**

Eliseo Salazar
Team Scandia
Dallara-Oldsmobile **25"891**

Affonso Giuffone
Team Chitwood
Dallara-Oldsmobile **26"045**

Kenny Brack
Team Galles
G.Force-Oldsmobile **26"062**

Robby Groff
Team McCormack
G.Force-Oldsmobile **26"328**

Mike Groff
Byrd-Cunningham
G.Force-Oldsmobile **27"187**

- Lazier**
208 giri in 1,55"29"
media di 260,812 kmh
- Boat**
a 3"301
- Goodyear**
a 1 giro
- Giuffone**
a 2 giri
- Brack**
a 2 giri
- Cheever**
a 2 giri
- Stewart**
a 3 giri
- Gregoire**
a 6 giri
- Greco**
a 6 giri
- Salazar**
a 8 giri
- Paul Jr.**
a 10 giri
- Guthrie**
a 11 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Boat alla media di 341 kmh

COSÌ IL CAMPIONATO:
1. Stewart 233; 2. Hamilton 226; 3. Cheever 189; 4. Greco 188; 5. Lazier 182; 6. Luyendyk 181.



SPECIALE Ferrari 355 F1

MARANELLO - Le corse come teatro di sperimentazione avanzata della tecnologia da trasferire alla serie. Negli ultimi anni, quello che era un assioma, si poteva ridiscutere. La F.1 aveva ereditato dalla grande produzione le sospensioni attive, il traction control, l'abs e sembrava avesse perso il primato dell'innovazione. Per fortuna c'è la Ferrari a ristabilire i giusti valori, invertendo un flusso che avrebbe potuto avere ripercussioni negative proprio nel mondo delle corse. Perché mai i grandi Costruttori dovrebbero investire centinaia di miliardi nel Circus, se poi le soluzioni più avveniristiche non vengono dalla pista ma dagli studi al computer dei centri ricerche? I tecnici del Cavallino, invece, hanno imposto un ritorno alle origini. Lanciando una sfida: è possibile per un cliente Ferrari cambiare marcia come fa Schumacher sulla F310B, senza essere un pilota? La domanda poteva sembrare velleitaria, ma la risposta è nella realtà. Il cambio semiautomatico, vincente nell'89 al debutto nel Circus, viene ora trasferito sulle berlinette di produzione. Si tratta di una rivoluzione vera e propria, che apre una nuova strada tutta da percorrere...

fotografie ACTION



Il cambio elettroidraulico a controllo elettronico sviluppato per la F.1 viene trasferito al prodotto, riaffermando il primato delle corse nella ricerca...

▲ **FRANCO NUGNES**

RITORNO al futuro



È bello scalare con il piede giù!



MARANELLO - Vedere dalla camera car Michael Schumacher cambiare senza togliere le mani dal volante è un'immagine a cui ci siamo ormai abituati. Tutte le monoposto di Formula 1 dispongono del sistema semi-automatico a controllo elettronico dopo che la Ferrari aveva introdotto nel Circus questa rivoluzione nell'89 (i primi esperimenti però sono datati 1978 sulla 312 T2 guidata da Gilles Villeneuve) per cui non desta alcuna sensazione. Diverso è il discorso se ci si ritrova sulla pista di Fiorano al volante di una 355 F1 che adotta lo stesso sistema. Siamo stati testimoni di ➔



È dell'89 la prima trasmissione di F.1 semi-automatica

Ecco il primo cambio semi-automatico introdotto in F.1 nell'89 dalla Ferrari per volere di Barnard. Vinse al debutto con Nigel Mansell il Gran Premio del Brasile



Due le levette sul volante e due soli pedali

Il cambio a gestione semi-automatica per il momento sarà disponibile solo sulla 355 con un costo di circa 15 milioni di lire. Stando alle previsioni oltre il 60 per cento delle prenotazioni si orienterà su questa soluzione (100 per cento negli Usa, 50 nella più tradizionale Europa) per arrivare quasi sicuramente alla totale estensione del mercato 355 di questa soluzione che piacerà proprio a quelli che oggi sono scettici...

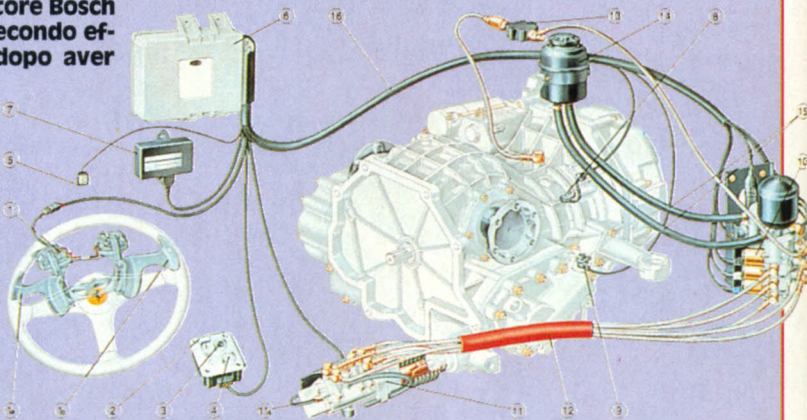
➔ un vero salto nel futuro: fra qualche anno questa soluzione sarà trasferita anche alla grande produzione di serie (l'ingegner Claudio Lombardi giura che servirà a contenere i consumi di un buon 10 per cento!) e verrà ricordata come una delle pietre miliari dello sviluppo tecnologico. Anche gli scettici, legati alla tradizione della leva del cambio, resteranno affascinati da questo nuovo modo di guidare. Il compito dei tecnici del Cavallino non è stato facile, ma il primo a crederci è stato proprio il Presidente, Luca di Montezemolo, che ha spinto la struttura a superare magistralmente gli inevitabili problemi. Cinque gli obiettivi da raggiungere: rapidità nella cambiata (nella versione sport si arriva a 150 millesimi di secondo, roba davvero da F.1), precisione, efficienza meccanica, sicurezza di guida e facilità. La prestazione era garantita dall'uso nei Gp, più difficile è stato trovare gli altri parametri nella guida di tutti i giorni. Fa un certo effetto non trovare né leva del cambio, né pedale della frizione. Eppure bastano un paio di minuti per prendere confidenza con il cambio al volante. Si mette in moto con la chiavetta e poi basta tirare la leva di destra e accelerare per partire. Semplicissimo. Un altro colpo alla leva e si è subito in seconda. Siccome il sistema è intelligente (evita i fuori giri, rifiuta il passaggio di marcia se non si è al regime giusto, specie in scalata) diventa facile infilare tutte e sei le marce tenendo giù il piede sull'acceleratore (c'è un display che segnala qual è il rapporto inserito). Una sensazione sublime da provare in pista, mentre su strada si può modulare la manovra. È possibile fare una partenza da Gp senza fare alcun danno se non alle gomme: inserite la prima e schiacciate il pedale a fondo senza esitazione, superando l'inevitabile barriera psicologica. I 380 cv esploderanno dietro alla schiena senza inutili patinamenti e soprattutto senza spezzatini di meccanica. Eccezionale, veramente! Esistono ben quattro possibilità per sfruttare appieno le funzionalità di questo cambio: "Sport" per privilegiare cambi di marcia rapidi

Due momenti della prova: anche nelle partenze da fermo e in salita il cambio gestito elettronicamente della Ferrari non ha mai dato alcun problema garantendo sicurezza e confort in ogni manovra. In realtà si esalta nell'impiego in pista dove è possibile effettuare le cambiata con l'acceleratore a fondo in soli 15 millesimi di secondo!



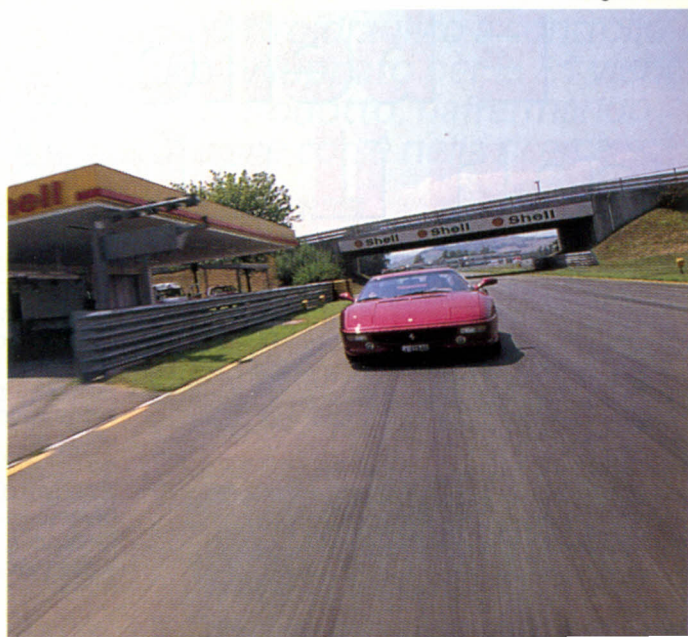
COME FUNZIONA

Andiamo a scoprire come funziona il sistema elettroidraulico a controllo elettronico montato sul tradizionale cambio meccanico della Ferrari 355 a sei marce con innesti ad H. Sul volante sono poste le leve per la selezione delle marce: a destra si sale, a sinistra si scende. Quando si effettua una cambiata la centralina Magneti Marelli riceve l'informazione e la elabora tenendo conto di alcuni parametri motore e frizione. Dialoga in tempo reale grazie a una linea seriale Can con la centralina motore Bosch (in 150 millesimi di secondo effettua la cambiata dopo aver verificato apertura farfalla, giri motore, giri albero ingresso del cambio, la velocità della vettura, il rapporto selezionato, la marcia richiesta, la temperatura del propulsore. Le informazioni rielaborate arrivano alla centrale idraulica che funziona con liquido in pressione modulabile fino a 60 bar. Le elettrovalvole comandano gli attuatori che consentono la cambiata rapida e sicura. Pensate che in un batter di ciglia il sistema apre la frizione, verifica tutti i parametri detti prima e rielabora affinché il passaggio di rapporto avvenga ai giri di motore giusti, controlla il completamento di selezione e innesto della marcia e chiude quindi gradualmente la frizione, restituendo la piena potenza del motore. Incredibile...



fotografie ACTION

rispetto al confort. È l'ideale per la guida estrema su fondo asciutto. «Normale» per la guida veloce e sicura anche sul bagnato. In «Auto» il cambio diventa completamente automatico e consente una guida rilassata nel traffico cittadino, mentre in «Bassa aderenza» si esalta il sistema su fondi ghiacciati o neve ottenendo le condizioni di trazione ottimali grazie anche all'antispin. Pensate che si possono effettuare le scalate con l'acceleratore aperto (non pensateci nemmeno con una vettura normale, vedreste i pistoncini uscire dal cofano!). C'è il kicker che pensa alla doppietta e ad evitare il fuori giri. Non ci credete? Provare per credere...





La piccola Casa bavarese, da anni impegnata nella realizzazione di Bmw particolari, arriva ora anche in Italia. Vediamo le sue esclusive auto

CARLO MASSAGRANDE ▲

Escursione

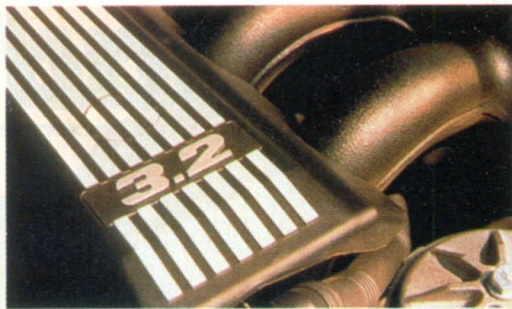
Alpina, nome già noto in passato quale elaboratore di vetture Bmw, da alcuni anni è diventato quello di un Costruttore di automobili su meccanica Bmw. Le sue vetture non erano importate in Italia, ma dal maggio scorso, con il patrocinio di Bmw Italia e grazie alla concessionaria Bmw CarZeta di Milano, arrivano ufficialmente anche da noi. L'Alpina, sulla breccia come nome da più di trent'anni, ha sede in Germania a Buchloe, ridente località a una settantina di chilometri da Monaco. Vanta una produzione limitatissima, appena 500 esemplari l'anno, con 125 dipendenti e ovviamente pochi sono i Paesi in cui esporta: Giappone, Gran Bretagna, Svezia, Austria e ora anche Italia. Alpina, che può definirsi costruttore di fiducia della Bmw, viene a costituire una valida integrazione alla personalizzazione nell'area clienti Bmw perché, se la produzione "M" rappresenta soluzioni tecniche al vertice nell'"high-performance", l'Alpina è il top in fatto di estetica, eleganza, ric-

chezza di allestimenti e confort pur non disdegnando di offrire prestazioni notevoli.

LUSSO

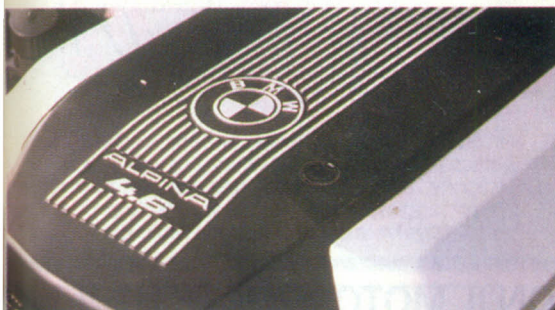
L'Alpina, in pratica, realizza "luxury-car". I modelli per ora importati in Italia sono quattro, ma appaiono destinati ad aumentare. Al prossimo Salone di Francoforte, arriverà probabilmente anche una versione touring dell'attuale B10, disponibile ora solo con carrozzeria berlina. Così da completare la gamma che ora parte con le tre vetture derivate dalla Serie 3, battezzate B3, disponibili in configurazione coupé, cabrio e touring. Nel caso delle B3 il motore è il 6 cilindri della 328i, 24 valvole, di 3152 cc, da 265 cv a 5800 giri (la Serie M ha invece 321 cv) in grado di garantire una velocità massima di 255 kmh. La B10 utilizza, invece, il V8 V a 90 di gradi, 32 valvole, di 4619 cc, da 340 cv a 5700 giri, della 540i. In questo caso la velocità massima è indicata in 270 kmh. Coppia a di-





Motori maggiorati

Le Bmw Alpina importate nel nostro Paese montano propulsori di 3.2 litri, da 265 cv, derivato dall'unità di 2.8 litri della 328i, e di 4.6 litri, capace di 340 cv, sviluppato dalla base del 4.4 litri utilizzato sulla 540i



sposizione ce n'è sempre, anche grazie al variatore di fase delle camme. Nei modelli Alpina, in tutti, il confort non viene mai penalizzato a favore delle prestazioni. Va anzi detto che le sospensioni rimangono di taratura morbida. Nonostante questo assicurano una buona tenuta anche alle alte velocità.

TRASMISSIONE

Piacevole il cambio che su tutti i quattro modelli importati è lo Switch-Tronic, automatico a gestione elettronica, con possibilità di uso sequenziale. In questo caso le marce possono essere selezionate, sia con la cloche tradizionale, sul tunnel, sia tramite due pulsanti al volante, alloggiati sotto la corona: lato destro per salire lato sinistro per scendere. Questo sistema consente di tenere le mani sul volante, ma quando lo si deve girare parecchio conviene ricorrere alla leva cambio tradizionale. L'Alpina è una vettura pressoché artigianale: l'elaborazione e la lucidatura dei condotti di aspirazione e scarico, richiede in media una giornata di lavoro, 8 ore, mentre un motore Bmw per essere trasformato nella versione Alpina richiede circa 25 ore.

ALPINA

NUMERI

La produzione è di 35 macchine a settimana e punta a soddisfare una clientela estremamente esigente. Per quello che riguarda gli interni, tante sono le raffinatezze come l'impiego di radica pregiata e pelle talmente morbida da fare invidia a quella usata dalla stessa Bmw. Spoiler anteriori e posteriori presentano la scritta Alpina, decorazioni esterne (ma solo a richiesta) e colori personalizzati sono i segni distintivi delle Alpina. Le ruote, in lega di disegno speciale, non presentano la classica valvola all'esterno, ma in questo caso è sistemata al centro della

ruota, sotto al marchio, con una canalizzazione apposita che arriva al pneumatico. Questi i prezzi chiavi in mano: B3 3,2 litri versione coupé 99.000.000 lire, touring 104.000.000 milioni, cabrio 120.000.000 milioni e B10 V8 133.000.000 milioni. ■

Che cambio!

Caratteristica delle Bmw Alpina è il cambio Switch-Tronic. L'apparato consente di effettuare i passaggi di marcia agendo sui pulsanti del volante o con la leva sul tunnel, inoltre dispone della gestione automatica

Trentasei anni di crescita

Dietro al logo dell'Alpina, che raffigura due tromboncini d'aspirazione e un albero motore, ci sono 36 anni di storia. Nel '61, infatti, Burkard Bovensiepen, allora 25enne corridore automobilistico, pensò a un kit di potenziamento della sua Bmw 1500; il tutto veniva realizzato nella fabbrica di costruzioni meccaniche di precisione di suo padre. Il passaggio successivo arriva nel 1965 con la fondazione dell'Alpina. Va sottolineato che le trasformazioni della piccola factory di Buchloe, località della Baviera a circa mezz'ora d'auto da Monaco, incontrarono subito i favori della Bmw, tanto che le vetture modificate dall'Alpina continuavano a godere della piena garanzia della Casa madre. Ben presto Bovensiepen si orientò verso la realizzazione di vetture complete offerte a un prezzo ben preciso e con caratteristiche definite chiaramente, come consistenti interventi sul motore. Dunque già all'inizio degli Anni '70, con vetture come la 2002 Alpina 165 cv, si afferma la vocazione di produttore di automobili. Tra le tappe cruciali della vita di questa Casa va ricordato il periodo della prima grande crisi energetica. Mentre per tanti piccoli costruttori arrivava il momento del collasso, l'Alpina riusciva a superare il momento critico senza dovere nemmeno ricorrere ai licenziamenti, proponendo auto che abbinavano ottime prestazioni a consumi contenuti. Nel 1983, l'Alpina viene registrata ufficialmente presso l'ufficio federale per la motorizzazione come produttore di automobili. La sua storia è in ogni caso costellata da tanti modelli di indubbio interesse e soluzioni tecniche decisamente all'avanguardia. Per dare la misura di quanto l'Alpina sia sempre stata in anticipo sui tempi, basti pensare che già dal 1985 tutte le vetture di questo piccolo Costruttore sono stati dotati del catalizzatore.



MICHELE FENU

Lo stile italiano
tra creatività e tecnologia.

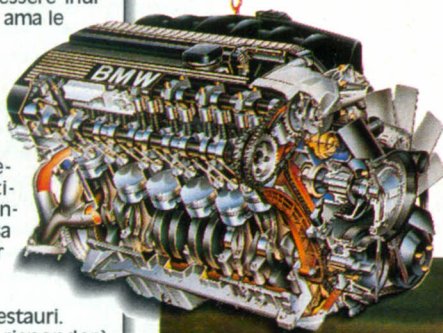
LA STAMPA

Viaggio nello stile italiano

Michele Fenu, affermata «firma» del giornalismo dell'automobile, in un gradevole volume (edito da La Stampa) propone un agile approccio con l'affascinante mondo delle quattro ruote. Non si tratta certo di una storia dell'auto, ma siamo piuttosto di fronte a una serie di «appunti di viaggio» proposti in forma brillante e con un'ottima successione organica da un testimone di come si è evoluta l'automobile e il mondo che vi ruota attorno nel corso degli anni. La prefazione dell'amministratore delegato di Fiat Spa e presidente di Fiat Auto, Paolo Cantarella, che si manifesta profondamente appassionato di automobili, al di là del suo ruolo, dà la misura di quanto questo libro possa essere indirizzato a chi ama le auto.

STORICHE.

Si chiama Porsche Classic il reparto, costituito di recente, dalla Casa tedesca per soddisfare i clienti impegnati in restauri. La Porsche risponderà così a ogni domanda su parti meccaniche, accessori, originalità, per tutti modelli prodotti fino al 1974. I collezionisti, indicando il numero di telaio o del motore, riusciranno così a restaurare le loro vetture in modo impeccabile.



Ecco la nuova Golf

Farà il suo debutto ufficiale al salone di Francoforte, in settembre, la nuova Golf Volkswagen (nella foto). Più lunga di 11 cm e più larga di 4 cm della versione attuale, è stata pensata per garantire una maggiore

abitabilità e un confort superiore. Anche il passo 2,51 metri risulta allungato (più 4 cm). Cinque i propulsori a benzina che potranno equipaggiarla con un interessantissimo 1.4 litri 16 valvole da 75 cavalli nel ruolo di

PIÙ PEPE ALLA PICCOLA BMW CON IL MOTORE DI 2.5 LITRI

Compact sì ma poderosa

Al vertice della gamma della Bmw Compact arriva un nuovo modello (la 323ti) spinto dal motore 2.5 litri, sei cilindri in linea, 24 valvole, dotato del variatore di fase, capace di 170 cv. Rispetto al propulsore montato sulla

la 318 ti 1.9, finora al vertice della gamma, si registra un guadagno di potenza di 30 cv (da 140 a 170) e di coppia di 6,62 kgm (da 18,3 a 25). La velocità massima è passata da 209 kmh a 230. Questi dati danno la misura di quanto possa risultare impegnativa questa vettura che, tra l'altro, rappresenta il modello di accesso della Bmw. In ogni caso, la 323ti vanta alcune migliorie rispetto alle sorelle di minor cilindrata, tra queste ricordiamo: i freni a disco anteriori ventilati e un assetto ribassato di 1,5

cm con sospensioni rese più rigide (senza compromettere il confort), barre maggiorate e cerchi 7x16 pollici con gomme 225/50 Zr16. La vettura è inoltre dotata di serie dell'Abs e dell'Asc+T per il controllo del pattinamento.

AL VOLANTE. La tenuta di strada è più che buona, pur se si manifesta qualche problema in frenata: la vettura tende un po' a scomporsi. Il beccheggio risulta contenuto e lo sterzo preciso. In curva si avverte

un quasi costante fenomeno di sottosterzo. Rispetto alla 318 risulta la guida più soft, meno nervosa. L'ottimo cambio manuale, a leva corta, vanta innesti facili senza presentare alcun impuntamento; chi preferisce la trasmissione automatica la trova come optional. Visto che il motore 2.5, pur essendo in buona parte di alluminio, pesa qualche kg in più dell'1.8, per mantenere un'ottimale distribuzione dei pesi fra i due assi, la batteria è stata spostata dietro. Va comunque tenuto presente che la Compact non è stata pensata solo per la prestazione pura, ma piuttosto con vacanze da Gran Turismo, ciò per l'impiego di una sospensione posteriore, diversa dalle altre vetture della Serie 3, adottata per trovare un accettabile compromesso tra ingombri, spazio interno e tenuta di strada. La 323ti viene proposta a 49.900.000 lire, il 9% in più della 318 ti.



di DANIELE P. M. PELLEGRINI

cockpit

Alla scuola delle idee



motorizzazione di accesso. Si potrà eventualmente puntare sul diesel con ben tre differenti opzioni tutte però a iniezione diretta. Vale la pena sottolineare che la tradizione della Golf Cti è previsto continui con una versione di 1.8 litri da 150 cavalli. Per quello che riguarda gli allestimenti tre i livelli di equipaggiamento Base Comfortline e Highline. Molto l'attenzione posta a garantire la massima sicurezza con l'adozione di airbag full size per conducente e passeggero, cinture di sicurezza con pretensionatore pirotecnico con bloccaggio. A partire dalla versione Comfortline saranno presenti anche gli airbag laterali. Si sa che la strumentazione avrà un'illuminazione blu e che a si potranno richiedere il sistema di navigazione e il sensore che fa partire il tergicristallo in caso di pioggia. L'Autogerma, distributore per l'Italia delle vetture Volkswagen, ha previsto di iniziare la vendita delle nuove Golf a partire dal prossimo mese di novembre.

Con il... manuale si risparmia

A distanza di poco più di un mese dalla presentazione italiana della Honda Cr-V con la trasmissione automatica, arriva la versione con l'atteso cambio manuale a cinque marce, che costa 2 milioni di lire in meno. Questo cambio manovrabile, preciso e dalla buona rapportatura, evidenzia le doti di sportività della Cr-v che risultavano «ovattate» dal pur confortevole automatico. Il motore 2.0 litri con i suoi 128 cv, supportato dal 5 marce manuale, (che deriva da quello della Accord), garantisce una notevole brillantezza. La versione manuale, come logico, vanta migliori prestazioni: la velocità è di

174 kmh contro 166, mentre l'accelerazione da 0 a 100 kmh avviene in 10"5 contro i 12"5 dell'automatica. Il consumo rimane, invece, praticamente in-

variato. Il prezzo della versione "manuale", 46.700.000 lire, risulta di due milioni inferiore al modello con cambio automatico. La prova su strada ha peraltro dimostrato che il leggero ritardo di trasferimento di coppia che si avverte quando la trazione della vettura da anteriore passa sulle quattro ruote in caso di slittamento, non dipende dal tipo di cambio, ma va ricondotta al sistema di trasmissione. Il giunto a dischi azionato da doppia pompa, è innovativo, ma rispetto al viscoso accusa appunto un piccolo ritardo nel trasferimento di coppia.

Ci sono poche cose capaci di dare il senso della vacanza come l'ultimo giorno di scuola e, adesso che (purtroppo) non posso più provare in prima persona l'ineffabile gioia del passaggio netto dall'impegno alla libertà, mi sono preso il gusto di andare a vedere un ultimo giorno di scuola molto particolare: la conclusione del primo corso della nuova scuola che Franco Sbarro ha creato in Francia a Pontarlier, non lontano dalla sua sede svizzera di Grandson sul lago di Neuchâtel.

Una bella festa, tutta passione e poca formalità, per i trenta ragazzi che hanno lavorato duro un anno a «creare» (secondo l'espressione che più piace a patron Sbarro) qualcosa che loro stessi hanno pensato, disegnato e costruito sporcandosi le mani quanto occorre. Niente di trascendentale s'intende: dei semplici restyling su vetture di grande produzione messe a loro disposizione, eppure tutti felici e orgogliosi come se avessero disegnato la F 50.

Il «personaggio» Sbarro è più noto per le sue fantasiose creazioni automobilistiche e per la sua instancabile creatività, ma meriterebbe molta più considerazione per la sua attività di insegnamento, se si può chiamare così il suo entusiasmo nel trasmettere ad altri quell'incredibile amore per l'automobile che è stato il «motore» di tutta la sua vita.

Non so, e non lo sanno nemmeno i trenta ragazzi del primo corso, se questi studi sfoceranno immediatamente in un lavoro all'altezza dei loro sogni, ma una cosa è certa, si sono impegnati in quello che più amano fare e sono riusciti anche a divertirsi. Qualcuno forse andrà avanti, seguirà un secondo corso o passerà al più costoso campus di Grandson, qualcun altro riuscirà a conquistarsi uno stage presso un centro stile, tutti potranno dire di averci provato e di avere imparato cose (il lavoro produttivo in équipe, la manualità, la fantasia applicata alla tecnica) che non rientrano in un normale programma scolastico.

Con l'automobile ci si può ancora divertire, parola di Paolo Cantarella, e se lo dice l'Amministratore delegato del Gruppo Fiat ci si può credere; vorrei aggiungere che ci si «deve» divertire perché, oggi, è questo il modo più diretto per fare delle macchine divertenti. Lo sviluppo tecnologico e i mille regolamenti hanno appiattito la qualità delle automobili e nella progettazione non si può certo dire che la fantasia è al potere; il rischio dietro l'angolo è che veramente le automobili normali diventino banali come frigoriferi, così ben venga un pizzico di entusiasmo sconsigliato a scuotere le regole del marketing e a tenere viva la passione.

Della festa di Pontarlier mi è rimasto impresso un «compito a casa» svolto extra programma da alcuni allievi, consistente nella trasformazione di una inconsapevole Yamaha 4 cilindri (debitamente elaborata a 150 Cv) in un mezzo a quattro ruote con sospensioni anteriori stile Formula 1 e un ponte rigido posteriore stile tagliaerba; uno degli oggetti più rumorosi e inutili che abbia mai visto, ma che dà esattamente l'idea di cosa vuole dire passione: «È bello, funziona, l'hanno fatto loro, cosa c'è di meglio?». Ha ragione Franco Sbarro.

a cura di ARTURO RIZZOLI

Karting le gare



3 AGOSTO

- **Circuito di Colmurano**
Colmurano (Mc)
9. Trofeo Città di Colmurano
60, 100, 125, Senior
- **Pista Santa Venera**
Acireale (Ct)
50, 60, 100, 125, Senior
- **Pista La Palomba**
Matera
60, 100, 125, Senior
- **Pista Paradiso**
S. Maria del Molise (Is)
50, 60, 100, 125, Senior e categorie club
- **Circuito Poggio Misseto**
Poggio Misseto (Ch)
60, 100, 125, Senior

▼ **MAJANO.** La gara sul circuito cittadino udinese, in programma il prossimo 9 agosto, rappresenta ormai un appuntamento classico dell'estate. La gara, che come al solito si svolgerà in notturna, si segnala inoltre per il consistente montepremi. Il circuito cittadino di Majano sarà valido per i campionati regionali del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia.

▼ **RECORD.** Il Motor Simpaty karting club ha recentemente superato la quota dei duecento iscritti, un traguardo che colloca il sodalizio di Gorgonzola ai vertici nel panorama nazionale.

INAUGURATO A CURNO IL KARTODROMO OROBICO

Nuova pista a Bergamo

Nei giorni scorsi è stato ufficialmente aperto il kartodromo Orobico di Curno, in provincia di Bergamo. La realizzazione di questo impianto è stata voluta dal pilota-preparatore Fabrizio Colombi, la cui passione non è, fortunatamente, mai venuta meno durante i tre anni di traversie burocratiche trascorsi tra il varo del progetto e la sua realizzazione. È poi interessante sottolineare che il tracciato sorge sull'area di una vecchia pista di kart rimasta in disuso per venticinque anni. Lo sviluppo del percorso misura 700 metri. L'impianto è stato ovviamente dotato delle necessarie strutture come la palazzina della direzione gara, i box e garage per la gestione dei kart che verranno affittati dalla Colombi Racing Team. In attesa dell'omologazione per disputare gare di kart Fik,

l'impianto verrà intanto impegnato per competizioni di minimoto, oltre che per corsi di educazione stradale riservati ai ragazzi. Tra le attività è previsto tra l'altro l'impiego della pista anche per prove di vetture Turismo.

ANGIOLELLA



PISTA SOUTH GARDA

Lonato (Bs), 10 luglio 1997

15. Trofeo del Garda

Classe 60 Minikart: 1. Monfardini (Tibi) 13 giri in 11'25"8 alla media di 65,505 kmh; 2. Filippi (Kali) a 0"1; 3. Berva (Tibi) a 5"9; 4. Lunghi (Tibi) a 7"5; 5. Benigno (Tibi) a 7"8. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Broggio (Rakama-Crg) 22 giri in 15'58"2 alla media di 79,348 kmh; 2. Uboldi (Crg-Crg) a 1"2; 3. Malucelli (Crg-Crg) a 5"9; 4. Migliore (Tony-lame) a 7"2; 5. Gaggianesi (Tony-Vortex) a 9"8.

Classe 100 Ic-A: 1. Chiesa (Crg-Rotax) 22 giri in 15'19"8 alla media di 82,661 kmh; 2. Masciari (Tony-Vortex) a 1"4; 3. Musetti (Tecno-Rotax) a 3"2; 4. Barbi (Brm-Atomik) a 13"0; 5. Stefano Bonetti (Pcr-Pcr) a 14"0.

Classe 100 F.A.: 1. Resnati (Birel-Saetta) 22 giri in 15'49"8 alla media di 80,048 kmh; 2. Castioni (Pcr-Pcr) a 9"2; 3. Claudio Rossi (Crg-Crg) a 28"7; 4. Lambrughini (Merlin-Atomik) a 37"1; 5. Pavan (First-Italsistem) a 2 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Andrea Benedetti (Tony-Tm) 22 giri in 14'56"1 alla media di 84,847 kmh; 2. Zanelli (Crg-Pavesi) a 0"6; 3. De Palma (Crg-Tm) a 4"9; 4. Malaffo (Crg-Pavesi) a 6"7; 5. Amici (Crg-Tm) a 7"2.

Classe 125 F.C.: 1. Scarabelli (Crg-Tm) 22 giri in 14'44"2 alla media di 85,984 kmh; 2. Fumagalli (Tony-Tm) a 1"9; 3. Venturi (Tony-Pavesi) a 16"6; 4. Suraci (Tony-Pavesi) a 24"4; 5. Martinielli (Haase-Pavesi) a 27"3.

Classe 100 Senior: 1. Donadel (Top-Comer) 22 giri in 16'05"6 alla media di 78,736 kmh; 2. Sassella (Rakama-Sirio) a 1"7; 3. Casiraghi (First-Sirio) a 2"0; 4. Vergani (Tony-Sirio) a 3"2; 5. Molteni (Tony-Sirio) a 4"2.

Classe 125 Senior: 1. Grazioli (Crg-Pavesi) 22 giri in 15'14"0 alla media di 83,184 kmh; 2. Faini (Red Baron-Tm) a 1"4; 3. Tacchella (Red Baron-Tm) a 2"8; 4. Roberti (Crg-Tm) a 3"2; 5. Rizzi (Crg-Tm) a 7"9.

PISTA ATINA

Atina (Fr), 20 luglio 1997

3. prova del Trofeo Mkc Atina

Classe 60 Minikart: 1. De Lucia (Kali) 12 giri in 9'02"88 alla media di 63,740 kmh; 2. Capuani (Kali) 9'03"31; 3. Caravella (Tibi) 9'07"93; 4. Cappellani (Top) 9'17"16; 5. Valente (Kali) 9'19"71. Tutti i motori sono Comer.

La classifica del trofeo: 1. De Lucia punti 26; 2. Capuani 18; 3. Caravella 17; 4. Valente 8; 5. Cavone 5.

Classe 100 Junior: 1. Mocchi (Pcr-Pcr) 20 giri in 12'38"94.

La classifica del trofeo: 1. Mocchi punti 8; 2. Peretti 3.

Classe 100 Ic-A: 1. D'Agostino (Tony-Vortex) 20 giri in 12'05"2; 2. Zanni (Crg-Italsistem) 12'15"81; 3. Rul (Haase-Titan) 12'16"54; 4. Marrone (Tony-Pcr) 12'16"53; 5. Coletta (Top-Rotax) 12'17"67.

La classifica del trofeo: 1. D'Agostino 23; 2. Zanni 22; 3. Coletta 15; 4. Marrone 10; 5. Monti 8.

Classe 100 F.A.: 1. Mencaglia (Kali-lame) 12'22"56 alla media di 77,686 kmh; 2. Zadotti (Haase-Titani) 12'24"53; 3. Paolo Boncompagni (Tony-Vortex) 12'24"97; 4. Giovanni Boncompagni (Tony-Vortex) 12'26"57; 5. Attianese (Tony-Pcr) 12'31"99.

Classe 100 F.A.: 1. Attianese 13; 2. Mencaglia 10; 3. Zadotti 9; 4. Paolo Boncompagni 4; 5. Molinari 3.

Classe 125 Nazionale: 1. Berti (Gold-Tm) 20 giri in 12'29"37; 2. Taglienti (Gold-Tm) 12'32"28; 3. Birel-Tm; 4. Marcagnoni (Birel-Tm); 5. Gesuale (Tony-Tm) 12'09"44.

La classifica del torneo: 1. Feola punti 19; 2. Berti 13; 3. Turriziani 7; 4. Tony Taglienti 6; 5. Marangoni 3.

Classe 125 Nazionale: 1. Stefanelli (Gold-Tm) 20 giri in 12'07"40; 2. Murolo (Birel Tm) 12'07"96; 3. Parravano (Kali Pavesi) 12'08"42.

La classifica del trofeo: 1. Stefanelli punti 11; 2. Murolo 9; 3. Daniele Turriziani; 4. Parravano 2.

Classe 100 Senior: 1. Venturini (Haase-Sirio); 2. Golini (Crg-Sirio); 3. Marino (Birel-Pcr); 4. Fa-



ha collaborato
Gianfranco Reduzzi

Govi, a lato davanti a Sedoni, ha vinto nella 100 F.A a Parma. Capello, al centro, primo nella 125 valvola alla gara club di Genola. Benedetti, in basso, si è imposto nella 125 N a Lonato. D'Agostino guida il gruppo nella 100 Ic-A ad Atina davanti a Coletta e Zanni, nell'altra pagina

sano (Dfm-Sirio); 5. Vacalebre (Kali-Sirio).

La classifica del trofeo: 1. Venturini punti 19; 2. Fasano 19; 3. Colini 13; 4. Marino 13; 5. Vacalebre 5.

Classe 125 Senior: 1. D'Eramo (Crg-Tm) 20 giri in 12'36"82; 2. Savo (Birel-Tm) 12'40"74; 3. Parente (Crg-Tm) 12'47"37; 4. Cinti (Crg-Tm) 12'50"32; 5. Caringsi (Kali-Pavesi) 12'53"08.

La classifica del trofeo: 1. Trevisan punti 19; 2. Spadini 15; 3. D'Eramo 13; 4. D'Anella 10; 5. Savo 7.

PISTA CILENTO

Casal Velino (Sa), 20 luglio 1997

5. prova campionato interregionale

Classe 50 Babykart: 1. Piccogna punti 4; 2. Rauci 5; 3. Boccia 6; 4. Nolè 12. Tutti su Top-Comer.

Classe 60 Minikart: 1. Ferrentino 14 giri in 11'26"390; 2. Colombo a 5"560; 3. Giacco a 5"830; 4. De Lauro a 10"750; 5. Occidente a 10"910.

Classe 100 Junior: 1. Zupo 24 giri in 16'16"590; 2. Petrella a 0"100; 3. Casillo a 8"690; 4. Pezzola a 8"930; 5. Marasco a 19"970.

Classe 100 Ic-A: 1. Basilico 24 giri in 15'40"530; 2. Poziello a 6"430; 3. Veneruso a 16"380; 4. Reale 33"400; 5. Barone a 33"890.

Classe 100 F.A: 1. Tinella 18 giri in 12'05"530; 2. De Lellis a 11"770; 3. Buonfrate a 2 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Valletta 18 giri in 11'33"650; 2. Armatore a 21"890; 3. Fiorcellisi a 21"950; 4. Cecere a 27"650; 5. D'Addario a 27"800.

Classe 125 F.C: 1. Ferrara 18 giri in 11'12"650; 2. Ambrosio a 21"640; 3. Antonello a 26"840.

Classe 100 Senior: 1. D'Onofrio 17 giri in 12'12"220; 2. Camassa in 12'12"520.

Classe 125 Senior: 1. Izzo 24 giri in 15'37"210; 2. Brenca a 0"450; 3. Boccia a 1"360; 4. Florio a 9"600; 5. Pascale a 11"540.

Classe 100 Club: 1. Pulito 15 giri in 10'13"190; 2. Luggo in 10'15"890; 3. Salzillo a 10'17"080; 4. Lupo a 10'35"470; 5. Ricciolino a 1 giro.

Classe 125 Club: 1. Sicignano 14 giri in 9'46"670; 2. Ruotolo a 1"540; 3. Moccia a 15"410; 4. Ferrazzano a 22"260; 5. Calenda a 25"870.

CAMPUS



PISTA S. PANCRAZIO

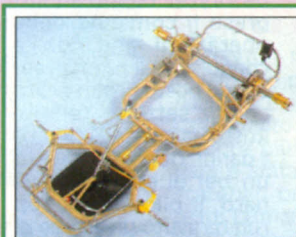
Fraore (Pr), 20 luglio 1997
gara Uisp

Classe 100 Junior: 1. Silvestri (Birel-Vortex) 20 giri in 16'46"070 alla media di 85,163 kmh; 2. Musilli (Npk-lame) a 13"993; 3. Spernieri

(Pcr-Pcr) a 9 giri.

Classe Ic-A: 1. Raimondi 20 giri in 16'17"786 alla media di 87,627 kmh; 2. Pinardi (Top-Pcr) a 8"964; 3. Iscra (Birel-Rotax) a 8"964; 4. Baruffaldi (Tony-Crg) a 9"168; 5. Mantovani (Tony-Italsistem) a 28"691.

BENEDETTI



**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



BENEDETTI

Classe 100 F.A: 1. Govi 20 giri in 16'40"657 alla media di 85,624 kmh; 2. Baraldi a 0"709; 3. Ascari a 9"757; 4. Bonazzi a 10"423; 5. Barani a 10"977.

Classe 125 Nazionale: 1. Zazzaroni 20 giri in 16'03"376 alla media di 88,937; 2. Guidotti a 0"267; 3. Pezzuoli a 4"201; 4. Spagni a 5"801; 5. Veronesi a 6"910.

Classe 125 F.C: 1. Lazzaretti 20 giri in 15'48"123 alla media di 90,368 kmh; 2. Montagnani (Tony-Sgm) a 4"863; 3. Venturi (Tony-Pavesi) a 7"330; 4. Sarti a 10"613; 5. Dall'Olio (Red Baron-Tm) a 13"467.

CIRCUITO ORTONA

Ortona (Cn), 20 luglio 1997

Classe 60 Minikart: 1. Antonucci (Pcr) in 9'45"80 alla media di 62,683 kmh; 2. Cicchini (Top); 3. Suarez (Crg); 4. Papapietro (Mari); 5. Di Girolamo (Tony). Tutti motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Pizzuti (Nannik) in 16'48"91 alla media di 75,824 kmh; 2. Lanari (Crg-lame); 3. Casmiri (Tony-Vortex) a 2 giri.

Classe 100 Ic-A: 1. Marini (Birel) 25 giri in 16'28"52 alla media di 77,388 kmh; 2. Sini (Tony-Parilla); 3. Mascitti (Tony-Vortex); 4. D'Angelo Sante (Tony-Yame); 5. Musci (Gold-Parilla).

Classe 100 F.A: 1. Dragan (Mannik) 25 giri in 16'28"39 alla media di 77,398 kmh; 2. Schinco (Gold-Italsistem); 3. Giancola (Nannik-Italsistem) a 2 giri; 4. Colangelo (Tony-Italsistem) a 13 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Fattennotte (Tony-Pavesi) 25 giri in 15'47"09 alla media di 80,773 kmh; 2. Benedetti (Tony-Tm); 3. Moretti (Mari-Tm); 4. Ferretti (Birel-Pavesi); 5. Cialini (Crg-Tm).

Classe 125 F.C: 1. Fabrizi (Birel-Tm) 25 giri in 82,957 alla media di 82,957 kmh; 2. Ruschioni (Crg-Tm); 3. Costantini (Kali-Tm); 4. Di Pasquale (Crg-Tm); 5. Dimini (Crg-Tm).

Classe 100 Senior: 1. Moretti (Pcr-Pcr); 2. Montanaro (Gold-Italsistem); 3. Vitucci (Tony-Sirio); 4. Ercolano (Allkart-Sirio); 5. Fiorante (Nannik-Sirio).

Classe 125 Senior: 1. Di Cecco (Top-Pavesi) 20 giri in 12'43"13 alla media di 80,196 kmh; 2. Cosignani (Crg-Tm); 3. Gratani (Gold-Tm); 4. Grante (Kali-Tm); 5. Pierini (Crg-Tm).

CIRCUITO GENOLA

Genola (Cn), 20 luglio 1997

1. Trofeo città di Genola

gare Club

Classe 100 (lamellare): 1. Bigliano (Hasse-Parilla) 17 giri in

9'39"36; 2. Piva (Tony-Pcr) 9'41"45; 3. Gallina (Tony-Parilla) 9'46"32; 4. Guggero (Tibi-Rotax) 10'10"76; 5. Emanuelli (Tony-lame) a 1 giro.

Classe 100 (valvola): 1. Banchio (Tecno-Atomik) 11 giri 6'45"44; 2. Rosso (Tony-Sirio) 6'16"29; 3. Sibano (Birel-Pcr) 7'03"54; 4. Cella (Tony-Pcr) 7'06"53.

Classe 125 (lamellare): 1. Cavallo (Crg-Tm) 17 giri in 9'24"94; 2. Falcone (Crg-Tm) 9'29"22; 3. Pedrzanzi (Crg-Tm) 9'29"81; 4. Peirone (Kali-Tm) 9'25"22; 5. Rizzo (Gold-Tm) 9'35"67.

Classe 125 (valvola): 1. Capello (Crg-Tm) 17 giri in 9'18"61; 2. Torielli (Tony-Tm) 9'19"52; 3. Oliviero (Top-Tm) 9'28"95; 4. Pautassi (Birel-Tm) a 9'34"93; 5. Ferrua (Top-Tm) 9'35"25.

CIRCUITO CAMUNO

Cividate Camuno (Bs),
20 luglio 1997

Classe 100 (unificata): 1. Gregorini (Rakama-Utaksistem) 13 giri in 8'44"83; 2. Nozza (Crg-Parilla) 8'58"11; 3. Fronzi (Blesse-Italsistem) 8'58"45; 4. A. Brambilla (Blesse-Rotax) 9'20"49; 5. Papaleo (Rakama-Italsistem) 9'21"75.

Classe 125 (lamellare): 1. Lambertini (Crg-Tm) 13 giri in 8'39"72; 2. Belotti (Tony-Tm) 8'42"12; 3. Benaglio (Kali-Tm) 9'04"65; 4. Bilsa (Crg-Tm) 9'18"51; 5. Meda (Dfm-Tm) 9'18"95.

Classe 125 (valvola): 1. Valla (Pcr-Tm) 13 giri in 9'15"04; 2. Suardi (Red Baron-Pavesi) 9'21"86; 3. Risi (Kali-Tm) 9'22"45; 4. Fratelli (Crg-Pavesi) 9'22"97; 5. Bertoletti (Kali-Pavesi) 9'23"49.

Classe 125 (motori motociclistici): 1. Scalvini (Birel-Rotax) 10 giri in 7'10"75; 2. Massironi (Crg-Cagiva) 7'31"80; 3. Landi (Mari-Rotax); 4. Geroni (Tony-Parilla); 5. Leonardi (Tio-Comer).

PISTA RIOVEGGIO

Rioveggio (Bo), 20 luglio 1997

Classe 60 Minikart (dimostrativa): 1. Corato; 2. Lanini; 3. Smania; 4. Grimaldi; 5. Magrino;

Classe 100 (unificata): 1. Dello Jacopo (Tony-Votex); 2. Paoloni (Npk-Rotax); 3. Landi (Mari-Rotax); 4. Geroni (Tony-Parilla); 5. Leonardi (Tio-Comer).

Classe 125 (lamellare): 1. Finocchi; 2. Gori; 3. Magonico; 4. Grandi; 5. Ammannati.

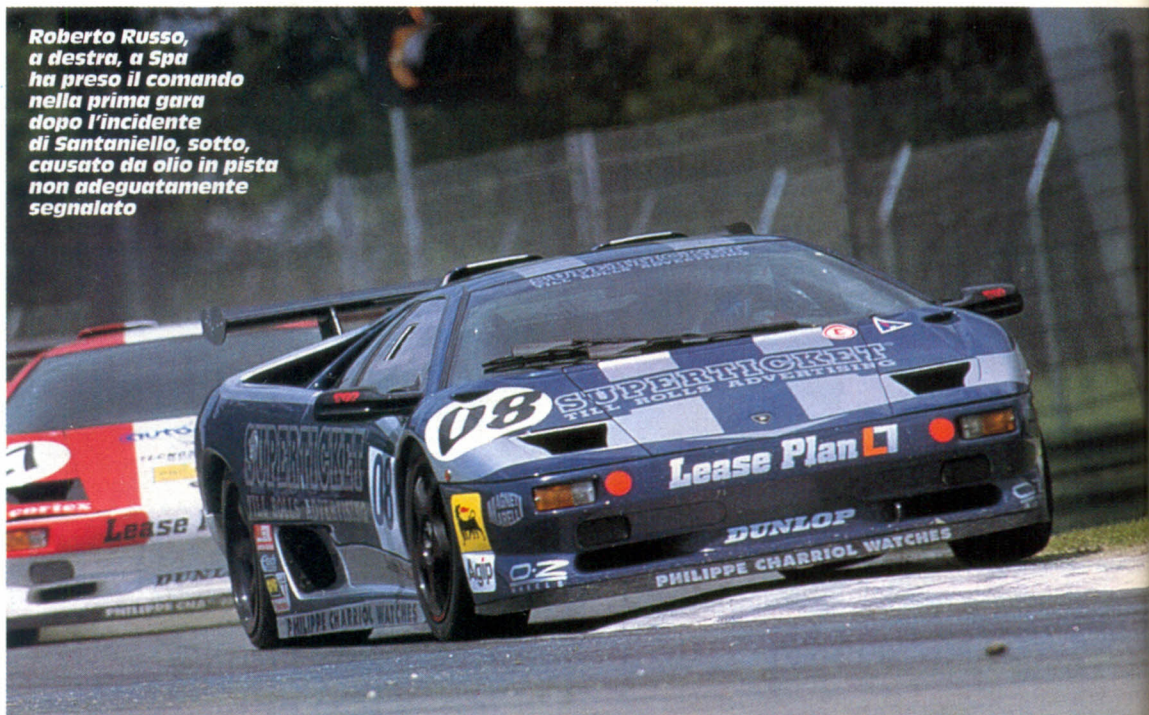
Classe 125 (motori motociclistici): 1. Falchetti; 2. Martinelli; 3. Bandini; 4. Marchesi; 5. Golinelli.

Classe 125 (valvola): 1. Franco Del Giacco; 2. Mazzoli; 3. Argenti; 4. Innocenti; 5. Masetti.

Che figura i formulisti!

FRANCORCHAMPS - Il Lamborghini SuperTrophy non è economicamente alla portata di tutti. E, per quanto riguarda la guida, neppure le Diablo lo sono, con buona rivincita di tanti gentleman che a Spa hanno visto alcuni professionisti in serie difficoltà nel domare i cavalli della vettura italiana. In proposito, due episodi sono stati significativi, entrambi nella 2. manche. Clerico, il pilota di F.3000 che partiva in pole, ha dato spettacolo già nel giro di formazione con un testacoda di 180 gradi, un errore da dilettante che non gli ha permesso di riprendere la sua posizione in griglia. Poi è stata la volta di Bernard, l'ex di F.1. Dopo il via il francese ha subito cominciato a fare fuoco e fiamme alle spalle di Russo, nel tentativo di sorpassarlo. L'italiano, che punta al campionato, l'ha lasciato passare per non rischiare. Ma poco dopo Russo si è preso la rivincita: ha infilato Bernard all'interno dell'impegnativa Virage de Blanchimont - che solo il pilota della Top Run riusciva a fare di quinta - e il francese è stato costretto ad allargare la traiettoria, finendo con due ruote sull'erba ed evitando per un soffio di intraversarsi. Morale: non sottovalutare le Diablo e... neppure i gentleman.

Roberto Russo, a destra, a Spa ha preso il comando nella prima gara dopo l'incidente di Santaniello, sotto, causato da olio in pista non adeguatamente segnalato



LAMBORGHINI VINCE LA 1. GARA E RAFFORZA LA LEADERSHIP

L'impero Russo

FRANCORCHAMPS - Occasione persa per Fabio Santaniello e terza vittoria di Roberto Russo nel SuperTrophy Lamborghini, a Spa, quarta prova della stagione. Nella prima manche Santaniello aveva ancora una volta siglato la pole ed era lanciato verso il successo che gli avrebbe consentito di ridurre il distacco in campionato dal leader Russo, ma al 4. giro, mentre era al co-

mando, il pilota della Pro Race è stato tradito dall'olio lasciato in pista da una vettura avversaria - inconveniente non adeguatamente segnalato dai commissari - ed è andato a sbattere, piegando un braccetto di una sospensione e un parafango. Russo si è così trovato al comando e ha messo a segno un altro centro. La gara del pilota della Top Run è stata molto bella. Partito con il terzo tempo, Russo ha superato subito De Lesseps all'impegnativa Virage de Blanchimont. Dopo l'incidente di Santaniello, il pilota della Top Run è passato al comando, a un terzo di gara ha saputo approfittare dell'ingresso della safety car - a causa della perdita d'olio di un'altra vettura - per effettuare subito il pit stop obbligatorio e, dopo le soste degli avversari, è tornato nuovamente in

testa. Nelle battute finali è quindi riuscito a resistere alla pressione dietro di lui di Neugarten e Martin, che nell'ultimo giro ha conquistato la piazza d'onore. Nella seconda manche gli equipaggi Neugarten-De Lesseps e Martin-Dryver hanno subito preso il comando delle operazioni andando a conquistare il primo e secondo posto finali. Partito con il settimo tempo, Russo ha invece "limitato" i danni. Dopo aver vinto un bel duello con Bernard, il pilota della Top run ha avuto un attimo di brivido quando si è toccato con Manenti, che approfittava della bagarre fra i due per superarli entrambi, venendo però a contatto con l'italiano. Intraversatosi, Russo ha perso quattro posizioni e, dopo il pit stop a metà gara, si è ritrovato in dodicesima posizione. A partire

da questo momento ha effettuato un'ottima rimonta portandosi al quarto posto, dietro a Santaniello, risalito dalla sesta posizione al via.

SuperTrophy, 4.pova

Francorchamps (B), 20/7/97
1. manche: 1. Russo, 15 giri in 45'10"82, media 138,80 kmh; 2. Martin-De Dryver a 00"51; 3. Neugarten-De Lesseps a 1'99; 4. Zoboli-Kessel a 5"377; 5. Velay-Laribiere a 5"96; 6. Sradja a 9"08; 7. Strycek-Eschmann a 11"38; 8. Poulain-Graham a 11"90; 9. Williams a 19"28; 10. Santaniello a 21"97 **Gpv:** Clerico, 2'33"26, media 163,66 kmh
2. manche: 1. Neugarten-De Lesseps, 17 giri in 45'26"27, media 156,419 kmh; 2. Martin-De Dryver a 26"56; 3. Santaniello a 30"75; 4. Russo a 56"17; 5. Williams a 1'07"38; 6. Manenti-Meyer a 1'09"20; 7. Zoboli-Kessel a 1'18"20; 8. Strycek-Eschmann a 1'19"79; 9. Clerico-Levy a 1'27"20 **Gpv:** Neugarten, 2'32"147, media 164,67 kmh
Campionato: 1. Russo 87; 2. Martin, De Dryver, Hugenholz 65; 3. De Lesseps, Neugarten 62; 4. Santaniello 60



foto grafie COLOMBO



DPPI

F3 FRANCESE A 12" SAELENS CON LA PRIMA DELLE DALLARA Montagny fa tris con la Martini

PAUL RICARD – Ancora una Martini e ancora con Franck Montagny, sopra, nella serie francese di F.3. L'11. prova della stagione ha visto il terzo successo in casa della monoposto transalpina e del pilota di Roland Reiss, il quale ha consigliato al suo pupillo la scelta strategica che ha permesso di centrare l'obiettivo. Con l'asfalto bollente per il caldo intenso, Reiss ha suggerito a Montagny di ri-

sparmiare in prova un treno di gomme fresche per la corsa; cosicché in gara Franck, dopo aver pazientato sette giri alle spalle del poleman Saelens, è riuscito agevolmente a superarlo e a tagliare per primo il traguardo con un vantaggio di ben 12"62 sul rivale. Solo sesto e settimo Gay e Sarrazin, rispettivamente secondo e primo in campionato con appena un punto di distacco.

STOCK CAR GRAZIE ALLA STRATEGIA DEL TEAM AI BOX Jarrett azzecca la mossa

POCONO – Jeff Burton ha tentato il colpo d'astuzia ma gli è andata male e ha consegnato a Jarrett, a destra, il successo nella 18. prova della Winston Cup-Stock Car. Jarrett è stato complessivamente in testa alla corsa per 108 giri ma di fatto ha avuto la vittoria in pugno solo dopo l'ultimo pit stop, al 177. giro, quando insieme al team manager, Robert Yates, ha deciso per la sostituzione di tutte e quattro le gomme – e così ha scelto anche Jeff Gordon – contro le sole due esterne cambiate da Musgrave, Spencer e Jeff Burton, appunto. Quest'ultimo, grazie a una sosta più breve, è ripartito in testa ma in appena un giro Jarrett è riuscito a riportarsi al comando e a mantenerlo fino al traguardo, mentre Burton – che puntava alla seconda vittoria consecutiva – poco dopo ha dovuto cedere a Jeff Gordon anche la piazza d'onore. Il campione in carica Terry Labonte si è invece toccato niente meno che con il fratello Bobby e nella carambola che si è innescata sono rimasti coinvolti anche Earnhardt, Nemecheck e Kyle Petty; Terry Labonte ha così perso anche la leadership in campionato a favore del compagno di squadra Jeff Gordon. Irvan è finito a muro, Rusty Wallace ha rotto il motore e Robby Gordon non è neppure riuscito a prendere il via per un problema alla pompa dell'olio nel giro di formazione.

Winston Cup, 18.prova

Pocono (USA), 20/7/97

Classifica: 1. Jarrett (Ford Thunderbird) 200 giri in 3.31'10", media 228,587 kmh; 2. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo) a 2'948; 3. J. Burton (Ford Thunderbird) 4. Musgrave (Ford Thunderbird) 5. Martin (Ford Thunderbird) 6. Skinner (Chevrolet Monte Carlo) 7. Spencer (Ford Thunderbird) 8. K. Petty (Pontiac Grand Prix) 9. Mayfield (Ford Thunderbird) 10. Elliott (Ford Thunderbird) **Gpv:** Jarrett, 54'550, media 265,462 kmh

Campionato: 1. J. Gordon 2669; 2. Martin 2605; 3. T. Labonte 2555; 4. Jarrett 2517; 5. J. Burton 2468; 6. Earnhardt 2415

AP



FRONTLINE

F.INDY LIGHT A TORONTO Bufera di... Neves

TORONTO – Neves ha bruciato al via il poleman e compagno di squadra Kanaan e si è aggiudicato la 9. prova del campionato di F.Indy Light, dove ora è sempre più saldamente in testa. La gara è stata un fatto privato fra gli scatenati piloti brasiliani, i due del team Tasman e Cristiano Da Matta, del Brian Stewart Racing, in lotta per la vittoria prima di ritirarsi per un problema tecnico a 4 giri dall'arrivo.

Camp.Usa, 9.prova Toronto (USA), 20/7/97

Classifica: 1. Neves 44 giri in 57'23'65, media 127,37 kmh; 2. Kanaan a 0'20; 3. Empringham a 0'61; 4. Andre a 4'10; 5. Tinsaeu a 6'60; 6. Hattori a 19'33; 7. Unser a 34'24; 8. Negri a 35'19; 9. Dare a 53'20; 10. Bordin a 55'17

Campionato: 1. Neves 127; 2. Kanaan 98; 3. Empringham 87; 4. Da Matta 74; 5. Simmons 60; 6. Bentham 54; 7. Larsson 43



ORSI

Primo centro in F.Atlantic per il rookie Gidley

TORONTO – Prima vittoria in F.Atlantic per Gidley, sopra, che ha debuttato quest'anno nella serie americana. Nella settima prova della stagione Gidley ha battuto Tagliani passandolo a quattro giri dall'arrivo dopo una accessissima battaglia, ruota a ruota. Gidley si è così portato al secondo posto in campionato, dietro a Barron.

Camp.fra, 11.prova

Paul Ricard (F), 20/7/97

Classifica: 1. Montagny (Martini Mk73-Opel) 22 giri in 29'25'72 kmh, media 170,44 kmh; 2. Saelens (Dallara 396-Opel) a 12'62; 3. Servia (Martini-Opel) a 13'04; 4. Philippe (Dallara 396-Opel) a 13'54; 5. Sallaz (Dallara 396-Opel) a 13'79; 6. Gay (Dallara 396-Opel) a 14'79; 7. Sarrazin (Dallara 396-Fiat) a 17'89; 8. Terrien (Dallara 397-Opel) a 19'88; 9. Walfisch (Dallara 396-Opel) a 19'92; 10. Bianchi (Dallara 396-Fiat) a 20'26

Gpv: Montagny, 1'19'58

Campionato: 1. Sarrazin 132; 2. Gay 131; 3. Walfisch 109; 4. Saelens 104; 5. Philippe 103; 6. Montagny 97

Bis di Cayrolle nel Supert al Paul Ricard

Ancora una doppietta di Eric Cayrolle con la Bmw 320i nella 7. prova campionato francese di SuperTurismo. Al Paul Ricard Cayrolle ha battuto in entrambe le gare il compagno di squadra Patrick Herbert e ora è sempre più saldamente al comando della classifica generale.

▼ **GOUESLARD.** In coppia con Ahrle, il francese Goueslard con la Porsche 911 Gt2 ha vinto entrambe le gare del 7. appuntamento del campionato francese di Gran Turismo, al Paul Ricard. Goueslard ha così avvicinato Bouchut in testa alla classifica generale.

▼ **PICHLER.** Che peccato per Thomas Pichler. Nella 5. prova del campionato tedesco di F.König, al Salzburgring, il pilota trentino si era portato in testa alla corsa ed era a un passo dal successo quando, a quattro giri dal traguardo, è stato tradito dalla centralina elettronica che lo ha costretto a una sosta ai box facendolo retrocedere all'ottavo posto. La gara è stata così vinta da Andreas Buhl mentre in campionato resta al comando Thomas Muhlenn con 70 punti, davanti a Van Eeuwijk con 54, Saibel con 50 e Pichler con 49.



AMAROO PARK – Nel 4. appuntamento del SuperTurismo australiano Brad Jones con l'Audi A4 ha centrato una doppietta e si è riportato in lotta per il titolo avvicinando i piloti Bmw, Morris e David Brabham, che in questa gara ha perso la leadership a favore del compagno di squadra.

a cura di MARISA IMBROGNO

dove si corre WEEK END

VELOCITÀ

31 luglio

CLERMONT (USA)
SuperTruck

2 agosto

INDIANAPOLIS (USA)
Winston Cup-Stock Car

SPA (B)
Euroseries F.Opel

3 agosto

ZELTWEG (A)
Camp. Mondiale Gt Fia
Camp. int. F.3000

ZANDVOORT (NL)
Marlboro Masters di F.3

KNOCKHILL (GB)
Camp. brit. SuperT

MOST (SK)
Interserie

SUGO (J)
Camp. jap. F.Nippon e F3

TROIS RIVIERES (CDN)
F.Indy Light
F.Atlantic e Trans-Am

ORAN PARK (AUS)
Camp. austral. SuperT

RALLY

31 luglio-2 agosto

HUNSRUCK (D)
Camp. europeo Coeff.10

31 luglio-3 agosto

MADEIRA (P)
Camp. europeo Coeff.20

2-3 agosto

CECCANO (FR)
Camp. it. 2 Litri
Tel. 0775/625123

MAJANO (UD)
Rallysprint
Tel. 0432/731831

2-5 agosto

NUOVA ZELANDA
Camp. Mondiale Rally

3 agosto

PARMA
Rallysprint Valli Parmensi

ALTRE SPECIALITÀ

3 agosto

PIEVE S.STEFANO (AR)
Velocità in Salita
e Autostoriche
Tel. 0575/303611-720327

AGUGLIANO (AN)
Camp. italiano
Velocità su Terra
Tel. 071/7922403

NOVARA DI SICILIA (ME)
Coppa Csaì Slalom
Tel. 091/344533

SASSO CASTALDA (PZ)
Slalom
Tel. 0971/56466-56468

**CAMPO SILVANO
PIAN DELLE FUGAZZE (TN)**
1. Slalom Vallarsa
Tel. 0464/438495



ORSI

Record di iscritti per il Marlboro Masters di F.3 che si corre domenica a Zandvoort. Ben 56 piloti prenderanno il via e fra gli italiani saranno da tenere d'occhio Cadei, Ruberti e Gasparini, che debutta con la Rc Motorsport

SETTE GIORNI IN TV

MARTEDÌ 29 LUGLIO

- 00.45 F.1 (Italia 1) Speciale Dopo Gp di Germania
- 01.00 e 13.00 F.1 (Tele+2) F.1 Lunedì
- 03.00 DRAG RACING (Dsf)
- 05.00 BEACH CLASH (Dsf)
- 10.00 MOTORSPORTS (Eurosport) Stock Car a Pocono, F.Cart a Brooklyn, F.Indy Light a Toronto
- 12.15 IDOLE (Dsf) Speciale su Jochen Rindt e Wolfgang von Trips
- 12.30 FERRARI (Tele+2) Challenge F355 a Rieka
- 16.00 e 20.30 F.CART (Tele+2) Gara a Brooklyn
- 18.00 RALLY (Eurosport) Mondiale in Grecia
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 19.30 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 23.30 TMC RACE (Tmc 2)

MERCOLEDÌ 30 LUGLIO

- 00.15 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 05.00 BEACH CLASH (Dsf)
- 10.00 F.CART (Eurosport) F.Cart a Brooklyn
- 12.00 KARTING (Eurosport) Gp del Belgio a Genk
- 11.15 IDOLE (Dsf) Speciale su Phil Hill
- 12.15 IDOLE (Dsf) Speciale su Emerson Fittipaldi
- 13.30 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 17.00 MOTORSPORT (Eurosport) Camp. brit. di F.Vauxhall, Vectra Cup, Ford Cup, F.Renault, Fiesta Cup
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)

GIOVEDÌ 31 LUGLIO

- 05.00 BEACH CLASH (Dsf)
- 05.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 09.30 RALLY (Eurosport) Camp. Mondiale in Grecia
- 10.00 MOTORSPORTS (Eurosport) Camp. brit. di F.Vauxhall, Vectra Cup, Ford Cup, F.Renault, Fiesta Cup
- 13.00 TRUCK RACING (Eurosport)
- 19.25 TG MOTORI (Odeon)
- 23.50 RACING TIME (Odeon)

VENERDÌ 1 AGOSTO

- 05.00 BEACH CLASH (Dsf)
- 05.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 13.00 MOTORSPORTS (Eurosport) Camp. mediorientale in Libano
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 22.30 KART (Dsf) Camp. tedesco
- 23.15 A TUTTO GAS (Italia 7)

SABATO 2 AGOSTO

- 01.00 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
- 01.45 TMC RACE (Tmc)
- 01.45 e 18.00 IDOLE (Dsf) Speciale sui Campioni degli Anni '30
- 05.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 11.00 IDOLE (Dsf) Speciale su Jim Clark

13.00 MOTORSPORT (Cinquestelle)

13.00 KART (Dsf) Camp. tedesco

15.20 RALLY RAI (Rai 3)

20.00 OKEY MOTORI (Superstation)

DOMENICA 3 AGOSTO

- 05.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 09.00 IRL (Tmc) Presentazione gara a Charlotte
- 10.00 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
- 10.30 CAR RACING (Eurosport) Camp. tedesco Open Sports Car a Norisring
- 12.00 GRAND PRIX (Italia 1)
- 12.45 GRAND PRIX (Italia 1)
- 13.20 TG2 MOTORI (Rai2)
- 14.00 GRAN TURISMO (Dsf) Camp. Mondiale Fia a Zeltweg, diretta
- 16.00 TOP 10 (Dsf) Panoramica sui campionati tedeschi
- 18.15 TMC RACE (Tmc)
- 18.30 ABS (Odeon)
- 18.50 CRONO (Tmc)
- 19.00 KART (Dsf) Camp. tedesco
- 20.30 IRL (Tmc 2) Gara a Charlotte, differita
- 23.00 GRAN TURISMO (Dsf) Camp. Mondiale Fia a Zeltweg

LUNEDÌ 4 AGOSTO

- 01.45 KART (Dsf) Camp. tedesco
- 05.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 09.30 CAR RACING (Eurosport) Camp. tedesco Open Sports Car a Norisring
- 15.45 KART (Dsf) Camp. tedesco
- 16.50 RACING TIME (Odeon)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)

MARTEDÌ 5 AGOSTO

- 00.45 RALLY (Italia 1)
- 03.00 DRAG RACING (Dsf)
- 05.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 11.15 TOP 10 (Dsf) Panoramica sui campionati tedeschi
- 19.15 GRAN TURISMO (Dsf) Camp. Mondiale Fia a Zeltweg
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 19.30 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 23.00 TMC RACE (Tmc2)
- 23.00 IDOLE (Dsf) Speciale su Phil Hill

MERCOLEDÌ 6 AGOSTO

- 00.15 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 01.45 e 03.00 DRAG RACING (Dsf)
- 05.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 09.15 IDOLE (Dsf) Speciale su Jack Brabham
- 13.00 RALLY (Tele+2) Camp. italiano 2 Litri a Ceccano
- 13.30 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 15.00 TOP 10 (Dsf) Panoramica sui campionati tedeschi
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 21.15 FORMULA 3 (Dsf) Marlboro Masters a Zandvoort

Precisiamo che tutti i servizi televisivi trasmessi dopo le 23,59 vengono inclusi nella programmazione del giorno successivo

il tunnel

di FRANCO GOZZI

Un babista mancato



Sotto, la riunione dei Costruttori di F.1 svolta a Fiorano nel '92. Da sinistra Jordan, Lombardi, Oliver, Stanzani con Briatore, Ecclestone, Minardi, Dennis, Luca di Montezemolo, Williams, Tyrrell, Rumi, Palazzoli, Larrousse

Nel dialetto modenese «babista» non ha radice definita né un significato preciso e forse la sua forza sta proprio in questo volere dire tutto e niente. Può sembrare che il successo di questa parola nel linguaggio comune sia unicamente dovuto alla simpatia e alla bellezza del suo suono, ma approfondendo l'analisi emerge una forte potenza rappresentativa, di quelle che non perdonano e producono un effetto stroncante.

Dunque vediamo: da queste parti dicesi babista un tizio che parla molto e dice cose che nel loro allegro vuoto lasciano intravedere pochezza di logica e carenza di pensiero. Uno che parla troppo, insomma, con tutte le conseguenti sfumature che questo difetto si trascina dietro, per cui il babista può assumere la figurazione del sognatore o quella dello sbruffone, può essere un venditore di fumo, un vanesio cultore di banalità, un maldestro cacciatore di chimere. In conclusione: il trionfo dell'inaffidabilità, l'empireo del niente.

Con questa premessa, devo confessare che per lungo tempo ho covato un mio personalissimo dubbio che Flavio Briatore, vita e anima della Benetton, rientrasse nella schiera dei personaggi patentabili di questa colorita espressione modenese. E spiego perché.

Buona parte di questo dubbio, lo ammetto, stava nella mia invidia perché lui vinceva e la

Ferrari no, per non parlare poi dell'essere riuscito per due volte a ottenere quel titolo mondiale che alla Ferrari manca ormai da un'eternità. Gli andava tutto a gonfie vele e mi procurava un'insofferenza fastidiosa vederlo così spesso sul carro del vincitore, anche perché mi pareva che calcasse la mano nel gestire il successo, esibendo atteggiamenti molto criticabili. Mi pensavano, viste in televisione, le sue scorribande sul podio ad alzare coppe e bagnarsi di champagne, certe sue interviste da gentiluomo in villa e certe sue conferenze stampa con l'esposizione di napoleonici piani di battaglia, sempre vestito con cura, sempre inappuntabile anche quando veniva colto di sorpresa al box, sorriso smagliante a 34 denti, capelli scolpiti a regola d'arte con ogni ciocca e ogni ricciolo al suo posto. Mi suonava impolitico quel suo continuo snobbare la Ferrari con battute a metà tra il velenoso e il beffardo, e inutilmente provavo a giustificarlo concedendogli le attenuanti generiche perché chi vince ha sempre ragione.

Con questi dubbi chiesi a suo tempo una valutazione a Ecclestone durante una riunione della Foca a Fiorano nel 1992 e rimasi deluso del suo giudizio: «Briatore? Good guy, ottimo organizzatore, uomo capace di fare squadra, politico intelligente» cioè esattamente il contrario di quello che immaginavo, e credevo ovvio, di sentirmi rispondere. Possibile che sbagliassi tanto di grosso?

Il culmine del mio sconcerto è stato al Gran Premio d'Italia del 1995, quando Briatore, rispondendo in Tv a Zermiani, saltò fuori con la marmalda frase: «Sai, noi vinciamo anche con Herbert!» che mi parve infelice e troppo ingenerosa nei confronti del suo pilota. È stato il momento in cui alcuni tamburini hanno scritto sui giornali che se la Ferrari voleva vincere, più che Schumacher doveva prendere Briatore.

Poi è successo invece che a Briatore è venuto a mancare Schumacher e proprio da queste colonne gli feci la fin troppo facile profezia, quasi me ne vergogno, che con Berger e Alesi avrebbe riso di meno.

È passato un anno e mezzo e adesso sono convinto: Briatore non è un babista. Adesso, oltre al successo facile, ha incontrato i tempi delle vacche magre, sa quanto è dura la pagnotta e ha visto il rovescio faticoso e duro della medaglia. L'ho visto a Montecarlo smarrito e disarmato passarsi le mani in testa scompigliandosi i capelli, l'ho sentito dopo la Spagna, altrettanto scarmigliato e provato, dimensionare il terzo posto che finalmente dopo un lungo digiuno gli aveva dato Alesi: «È la rinascita della Benetton» diceva l'intervistatore, «No, no, è un brodino che speriamo aiuti a riprenderci!». Molto consapevole, molto umano, ecco, credo che il personaggio sia maturato: temprato al bello e al brutto, sa fare squadra, ha pelo negli affari e coraggio nei rapporti, si intende di legislazione e di regolamenti sportivi, nel campo dei piloti ha dimostrato attenzione, fiuto e lodevoli iniziative.

Bravo Briatore, forza Briatore!

Senza contare che sembra l'unico ad avere le palle per tenere testa a Ecclestone e a Mosley, risollevando così in sede internazionale quella valenza italiana che attualmente è ridotta al lumicino.

