

AUTO SPRI NT



**PER AVERE GRATIS
L'OROLOGIO
DI AUTOSPRINT
LEGGI A PAGINA 7**

SETTIMANALE **40**
Anno XXXIII - 5-11 ottobre 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500

**GRANDE
SONDAGGIO**



Alesi come Gilles? I NOSTRI LETTORI HANNO DETTO **SI**

**VUOI
SALIRE
SU UNA
FERRARI
CON ALESI
E BERGER?
LEGGI
A PAG. 83
COME FARE**

**Speciale
guida al
Sanremo**



**McLaren-Lambo
Ecco tutte le foto**

REDAZIONE

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

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE

FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO

ROBERTO BOCCAFGLI

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

ALBERTO ANTONINI - PIETRO GASPARRI
MARISA IMBROGNO - ETTORE MINGARDI
MARCO RABAZZONI - SERGIO REMONDINO
ARTURO RIZZOLI

SERVIZI SPECIALI

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

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

GIORDANO CAPELLI (responsabile)
ADRIANA BOLLA - ALBERTO RONDELLI

SEGRETERIA

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

DISEGNI

MARCO MAESTRINI - ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA - MASSIMO VALLESE

COLLABORATORI

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

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo

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

PUBBLICITÀ: Concessionaria SPI S.p.A.

Viale Milanofiori - Strada 3A - Palazzo B/8 - 20094
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea Srl,

via San Pier Tommaso 18/G - 40139 Bologna
tel. 051/492250 - fax 051/541182.

FOTOCOPOSIZIONE E STAMPA: Poligrafici il Borgo

S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna)
Via dell'Industria 6 - Tel. 051/625.70.18



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE
S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE

ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri: **Paolo Facchini** - Ufficio Pubblicità:
Loredana Malaguti - Ufficio concorsi: **Sorana Santoni** - Ufficio
diffusione: **Ulderico Comparone** - Ufficio abbonamenti: **Roberto
Galliani**



PHOTO4

VELOCITA'

FORMULA UNO

28 Alesi come Gilles!

Per la stragrande maggioranza dei nostri lettori Jean incarna il mito di Villeneuve: ecco cosa è emerso dal nostro sondaggio...

FORMULA INDY

48 Chiusura a Laguna

La serie Usa festeggia il campione Nigel Mansell: l'interesse non c'è solo in pista ma anche nel paddock. Perché nel '94...

FORMULA 3000

68 Gara a Magny Cours

TURISMO

72 Titolo al Mugello

Nell'ultima prova del SuperTurismo non è mancato lo spettacolo per l'assegnazione del tricolore. Scopriamo come è andata...

RALLY

14 Arriva lo show

Con il Sanremo mondiale si riapre la battaglia per il titolo piloti, ma l'occasione è di vivere un grande appuntamento in diretta

92

Ferrari day domenica al Mugello



OLIVER

80

Formula 3 gara a Vallelunga



COCKPIT

L'ALTRA DOMENICA

86 Le gare in Italia

OPINIONI

4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

27 Domenica notte

di Carlo Cavicchi

42 Che Portogallo!

di Jean Alesi

114 Bastian contrario

punto di vista controcorrente

RUBRICHE

8 lettere

10 news karting

12 news estero

44 news velocità

67 notiziario csai

79 domenica sprint

84 news rally

88 news prodotto

106 portobello

107 crucisprint

110 dove si corre

113 teleschermo

io, canaglia



Beata innocenza

GIORGIO FALETTI

Caro Gesù Bambino
fa che la Ferrari vna un Gran
Pù, così la gente compra tante
macchine e il mio papà non va
in Cassa Integrazione ed è contento
e non dice più quelle cose di Luca
di Montezemolo, che ha fatto dei di-
sastri peggio della bomba atomica,
che se sganciavano lui su Hiroshi-
ma era uguale - da mamma gli
dice sei un idroso perché è fidan-
zato con la Jenec e invece così
magro fa tenerezza - papà dice che
se lui era fidanzato con la Jenec
altro che un idro, era già morto a
forza di e mamma ha detto zitto
che c'è il bambino - Benedici Gian
Alessi che vadi forte, Gerald Berger
anche e benedici Cesare Fiorio, che
da quando si fa chiamare Gian Tott
le cose vanno meglio.

Robertino

P.S. se per Natale ti avanza una
Testarossa, adesso ho 22 anni e
la posso guidare. Se con la mac-
china c'è Carol Alt, meglio!





 **CLIC**

Qua la mano...

FERMO POSTA

EDOARDO DE BRUYN - Roma — A Maranello esiste un istituto tecnico, con un corso di studi teorici e di pratica della durata di tre anni, dal quale escono bravi meccanici che spesso riescono poi ad essere assunti dalla Ferrari stessa. D'altra parte la scuola fu voluta proprio da Enzo Ferrari in persona.

MASSIMO BETTIOL - Treviso — Siamo spiacenti ma non forniamo, neppure a fronte di un pagamento, materiale fotografico. Ci risulta però che in commercio esistono cartoline del formato e dei soggetti da Lei desiderati. Buona ricerca!

ALESSANDRO PREDONZAN - Trieste — Il nostro lettore è costretto a privarsi, per mancanza di spazio, della collezione completa di Autosprint dal 1982 al 1989. Il prezzo di vendita è quello di copertina. Chi è interessato può rivolgersi ad Alessandro Predonzan - Via Francesco Patrizio, 20 - 34149 Trieste - Tel. 040-391265.

RITA PUMA - Agrigento — Per la videocassetta di cui ha necessità, la nostra giovane lettrice può rivolgersi alla Video Box - Via F.lli Bazzaro 6 — Milano — Tel. 02-2571688. Questa ditta commercializza video cassette relative a molte specialità automobilistiche.

ANDREA INCOLLINGO - Latina — Le copertine per rilegare Autosprint possono essere richieste direttamente al nostro ufficio market, anche senza l'apposita scheda. Ogni copertina costa L. 3000, serve per rilegare un trimestre di Autosprint e al totale dell'ordine occorre aggiungere L. 2.000 per le spese postali. Il pagamento anticipato, può essere effettuato tramite assegno bancario, vaglia postale oppure versamento sul conto corrente postale n° 244400 intestato alla Conti Editore Spa - Via del Lavoro, 7 - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bo). È importante specificare la rivista per le quali le copertine sono richieste poiché la nostra Casa editrice pubblica, oltre a Autosprint, altri settimanali e alcuni mensili, con formati diversi da quello di As.

ENRICO BIDDAU - Cagliari — In commercio esistono riproduzioni fedelissime dei caschi di tutti i piloti in attività in Formula 1. Sono importati dalla Gran Bretagna e il costo per ogni miniatura è di circa 35000 lire. Consigliamo di rivolgersi a negozi che trattano accessori automobilistici (per esempio il Reno Racing Shop di Bologna, telefono 051-265545), oppure a negozi di modellismo.

ARISTIDE PASSALAGUA - Castello d'Argile (Bologna) - Come già tanti lettori ci hanno chiesto, purtroppo, siamo costretti a ribadire che gli esclusivi Compact Disc Honda F.1 Sound non sono in vendita. A Monza, in via del tutto eccezionale presso il nostro stand in occasione del Gran Premio d'Italia disputatosi il 12 settembre scorso, erano offerti in omaggio a coloro che acquistano una copia del libro «Senna vero». Per ottenerlo potrebbe essere questa la possibilità.



GIOVANELLI

La Ferrari e il ritorno al passato

Sono un laureando in ingegneria elettrotecnica con una grandissima passione per i motori e sono un tifoso della Ferrari. Vi scrivo per fare alcune considerazioni che mi sono venute in mente ricordandomi di un Autosprint, quello del 5-11 gennaio 1993, nel quale era riportato che la F92A con carreggiata e pneumatici stretti, con temperatura atmosferica bassa e con il nuovo motore a 5 valvole dotato di ritorno pneumatico delle valvole stabiliva, immagino senza forzare più di tanto, un 1'00"72 che era il nuovo record a Fiorano. A questo punto mi domando dove sarebbe arrivata quella monoposto con il nuovo motore 4 valvole e con eventuali sviluppi generali del corpo vettura, visto che la nuova F93A non è mai scesa al di sotto dell'1'03". Cioè mi chiedo perché non si è tornati indietro ammettendo i propri errori. È chiaro che non corrispondendo la configurazione della vettura esattamente al regolamento '93 (penso agli alettoni, che non erano citati nell'articolo) la mia potrebbe essere una valutazione approssimata, ma noto come la F92A presentasse un ottimo effetto suolo e posso pensare a una migliore efficacia aerodinamica, tenendo conto che con le sospensioni attive sarebbe stata ottimizzata, ottenendo in pratica i positivi risultati riscontrati in galleria del vento. Inoltre, proprio sul punto delle sospensioni attive vorrei esprimere una

personale opinione tenendo conto del fatto che il mio corso di laurea mi permette di intuire la complessità del loro controllo da parte del software; il fatto di aver cambiato completamente vettura a mio avviso ha portato gli uomini della Ferrari a buttare via buona parte dei dati ottenuti nell'anno precedente per poter realizzare il giusto programma nel controllo delle sospensioni, che credo sia un sistema non lineare (lo presumo dal fatto che ci sono leggi quadratiche legate alla parte aerodinamica del sistema con parametri che sono funzioni dello stato). Se così è, ad una minima variazione di parametri considerati costanti si può cadere in un sistema instabile. Osservando da fuori potrei ricordare quando il programma gestiva la spinta delle sospensioni al contrario di quello che dovevano fare. Quindi, cambiando vettura, penso si debba ridisegnare tutto il programma o parte di esso visto che la gestione dei dati cambia. Quindi mi chiedo perché in questi casi non si torna indietro o perlomeno non si fanno verifiche più approfondite? Mi sembra che un caso simile accadesse nel '90, quando dopo il debutto della nuova vettura al Gp di Francia la vecchia vettura con alcune modifiche si mise a realizzare tempi migliori della nuova. Attendo una vostra risposta e porgo i miei saluti.

Fabio Titi
Albisola (Savona)

Il problema della Ferrari è stato proprio quello delle sospensioni attive: l'impossibi-

lità di trovare una messa a punto decente non permetteva alla F93A di conseguire risultati pari alle attese. Non doveva sorprendere, quindi, che una vettura giubilata come la F92A con il doppio fondo si permettesse il lusso di essere nettamente più veloce della monoposto '93. Con le ruote strette la F92A ha tratto importanti giovamenti in materia aerodinamica, tanto che il miglioramento nei tempi è stato superiore di oltre un secondo al giro a Fiorano (sopra una F93A impegnata con Larini). Certo sarebbe stato facile tornare indietro e riprendere in mano una soluzione che era stata considerata sbagliata. Ma si sarebbe trattato di un errore imperdonabile: la F92A aveva dimostrato di aver raggiunto i suoi limiti nello sviluppo, mentre la F93A, al contrario, soprattutto ora che almeno parzialmente i guai alle sospensioni

sono stati cancellati, ha rivelato che non era proprio da buttare via come sembrava invece nella prima parte della stagione. I suoi margini di miglioramento erano sicuramente maggiori. Sul fatto che con le attive si sia buttata a mare l'esperienza di pista precedente non ci sono dubbi: con i chip e gli attuatori cambia il modo di fare la messa a punto, cambia il modo stesso di avvicinarsi al problema. In pochi mesi alla Ferrari hanno fatto quanto altri team hanno sperimentato in anni e sulle F93A abbiamo visto ben tre sistemi totalmente diversi di attive, cinque se consideriamo le varie evoluzioni. In queste condizioni è normale che i risultati arrivino solo dopo aver maturato dell'esperienza.

Nannini farà il test Benetton

Ho letto su un recente numero di Autosprint il riferimento a un eventuale test settembre di Alessandro Nannini su una Benetton F.1 con idroguida costruita appositamente per lui. Nonostante Briatore abbia dichiarato, al proposito, che la sua era una battuta, anche se ha poi aggiunto di avere reali possibilità di concretizzarla «nonostante non abbiamo ancora fatto programmi in tal senso». Tutto ciò accadeva tra luglio e agosto. Ora vorrei



ORSI

sapere: il collaudo ha avuto luogo? Se sì: come è andato? E se non c'è ancora stato, ci sarà mai il provino di Nannini sulla Benetton F.1?

Enrico Biddan
(Cagliari)

Alessandro Nannini non ha ancora provato la Benetton F.1 appositamente adattata per lui, ma la proverà. Quella di Briatore era una promessa, che lui e il suo team intendono mantenere. Non si sa ancora con quali modalità e tempistiche, ma è certo che Nannini tornerà al volante di una Benetton F.1 e quel giorno, sicuramente, avrà con lui l'amore di decine e decine di tifosi. Nel frattempo Alex, come avrà letto, si è aggiudicato le due corse conclusive del Dtm con l'Alfa 155. Confermando, se ancora ci fossero stati dubbi, il suo pieno recupero di pilota.

Complimenti Comandante Zero!

Ve lo voglio proprio dire: non so come andrà a finire, ma sto stratifando per il Comandante Zero, sì, proprio lui, Mr. Damon Hill! Dirò di più: è una passione di lunga data, almeno da quando nel 1982 in una rubrica di un periodico di motori, chiedeva sponsor «agli amici di suo padre in Italia» per correre in moto. Lo ricordo poi veloce e sfortunato in F. 3000. Credo che occorra meno spocchia nei confronti di questo ragazzone inglese, che ormai non mi sembra vinca solo in virtù del mezzo, (non credo che la Williams lo tratti meglio di Patrese lo scorso anno). Ricordo che anche un tale Niki Lauda non fece certo sfracelli in F.3 e F.2 e faticava a qualificare la March F.1 nel 1972, ma con la macchina giusta al momento giusto...

Andrea Rossi - Ferrara

Aver vinto tre gare, dopo averne perse due già sue per problemi alla vettura a lui affidata, ha fatto di Damon Hill uno dei nuovi eroi del mondiale. Arrivato in F.1 in modo quasi rocambolesco, dopo un inizio un po' incerto Hill (a sinistra) ha mostrato di meritare il volante della Williams, ottenendo risultati che piloti più blasonati di lui hanno mancato.

COCKPIT



Ancora sulla «Formula 2» nei rally

Alcuni giorni fa, in giro per visite a responsabili di scuderia, preparatori, piloti in vista dei contratti per il '94, ho potuto tastare il polso all'ambiente dei rally e ho notato un diffuso scetticismo e molta incertezza sui programmi per l'anno a venire. Chiaramente chi ha orbitato in questi anni attorno al gruppo Fiat si trova ora con vetture in via di sparizione, con un costo gestionale altissimo e con difficoltà sempre maggiori nel reperire i ricambi: insomma, nella situazione di «orfano» dopo la chiusura dell'Abarth. La preparazione di vetture di altre marche è quasi impossibile, oltre che troppo onerosa. Si parla, perciò, in attesa dei nuovi regolamenti della Fisa, di correre in Gruppo N e nei trofei, in attesa di certezze più longeve. Ecco come Autosprint, con il solito tempismo, ma soprattutto con l'acume delle sue firme, mette il dito nella piaga e sfodera una proposta che mi trova personalmente entusiasta, ma che sono certo troverà gli addetti ai lavori altrettanto felici dell'idea.

Luciano Poli - Asti

In molti nell'ambiente dei rally, tra piloti e rappresentanti di Case automobilistiche o scuderie, avevano già espresso parere favorevole circa la proposta di Autosprint per il Campionato Assoluto, proposta che anticipava quanto emerso successivamente nella riunione della Csaì a Pratinolo. Ricevere l'attestato di Luciano Poli, un super esperto di gomme che ha lavorato molti anni alla Pirelli, non può che farci piacere. Poli è proprio una di quelle persone che, vivendo a stretto contatto non solo con i big del rallismo ma soprattutto con la base e con i privati di alto livello, ha esattamente il polso della situazione. Dunque la sua lettera può essere presa come un preciso segnale di tutto l'ambiente e bene farà la Csaì ad accelerare al massimo un processo di cambiamento che, al di là delle paternità vere o presunte sull'idea, può contribuire sicuramente a dare nuova linfa ai rally (nella foto in alto l'Opel Astra).

BRABHAM STORY

Appena ho saputo che la Brabham non partecipava al mondiale mi è crollato il mondo addosso. Quante arrabbiate mi sono preso vedendo sui quotidiani con quale sufficienza veniva liquidata una squadra così gloriosa. Vorrei da voi informazioni sull'avventura Brabham F.1.

David Giaccaglia - Chiaravalle (Ancona)

Nata nel 1961 come Mrd (Motor Racing Developments) la Brabham è stata fondata da un pilota, Jack Brabham, e da un tecnico, Ron Tauranac. All'epoca Jack Brabham era all'apice della sua carriera, avendo vinto due titoli mondiali di F.1 ('59 e '60) con la Cooper-Climax. L'australiano voleva tentare un'avventura ambiziosa: diventare il primo pilota della storia e laurearsi campione con una vettura da lui costruita. Doveva riuscirci nel '66, con la Brabham Bt19 spinta da un motore Repco. Quattro vittorie in quella stagione (e quella in Francia fu la prima in F.1 di un pilota al volante di un'auto che recava il suo nome) per uno storico titolo. Nel '67 la Brabham rivinse il

titolo costruttori. Oltre ai successi in F.1 le vetture di Brabham e Tauranac si sono poi costruite negli anni una solidissima fama in F.2 e F.3, raccogliendo centinaia di vittorie con piloti di tutto il mondo. Nel '70 Brabham perde alcuni Gp praticamente già vinti e manca la rincorsa al quarto titolo. Alla fine della stagione l'australiano si ritira e cede la sua quota della Casa costruttrice che porta il suo nome. Per la Brabham inizia così l'era Ecclestone, che dura fino alla fine degli anni '80 e che frutta due titoli piloti. La squadra vive il suo periodo migliore, con Piquet sempre molto competitivo, che si laurea campione del mondo nell'81 sulla Bt49C-Cosworth e nell'83 sulla Bt52-Bmw. Dopo quel periodo inizia il declino. Nell'87 Gordon Murray lascia il team dopo il fallimento della Bt55 «sogliola» e negli anni successivi (nella foto sotto Brundle sulla Bt60Y del '91) le speculazioni di coloro che arrivano in Brabham dopo Ecclestone portano al definitivo tracollo, con la disastrosa stagione '92. In tutto le Brabham hanno vinto 35 Gp, partendo 39 volte in pole position nelle 394 gare disputate.

Dall'esordio nel '62 fino alla chiusura, nel '92. Ecco le vicende di una Casa gloriosa



ORSI

LE GARE

PISTA RIOVEGGIO

Rioveggio (Bo), 26 settembre 1993

Classe 60 Minikart: 1. Venturi (Top) 10 giri in 8'10"36 alla media di 61,742 kmh; 2. «Alex» (Pcm) 8'10"79; 3. Montosi (Pcr) 8'25"47; 4. Tonelli (Top) 8'26"30; 5. Arcangeli (Kali) 8'36"06. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Bertocchi (Top-Rotax) 15 giri in 10'05"50 alla media di 75,002 kmh; 2. Chierregati (Top-lame) 10'13"54; 3. Cumoli (Birel-Parilla) 10'16"69; 4. Cavicchi (Top-Comer) 10'22"13; 5. Zani (Top-Comer) 10'25"15.

Classe 100 Nazionale: 1. D'Ambrosio (Top-Comer) 15 giri in 9'54"46 alla media di 76,395 kmh; 2. Luccati (Kali-Sierio) 9'55"86; 3. Serafini (Npk-Parilla) 9'56"77; 4. Bindi (Prm-Comer) 9'57"37; 5. Balzan (Kali-Italsistem) 9'57"58.

Classe 125 Nazionale: 1. Donati (Kali-Power) 15 giri in 9'39"98; 2. Ignesti (Kali-Pavesi) 9'41"10; 3. Goldoni (Best-Marben) 9'41"51; 4. Martelli (Kali-Tm) a 1 giro; 5. Sibani (Npk-Pavesi) a 1 giro.

Classe 125 Internazionale: 1. Neri (Tony-Tm) 15 giri in 9'31"33 alla media di 79,488 kmh; 2. Ricchieri (Kali-Pavesi) 9'32"81; 3. Conti (Kali-Tm) a 1 giro.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Angelini (Best-Tm) 15 giri in 10'23"51 alla media di 77,692 kmh; 2. Bergini (Tony-Tm) 10'25"64; 3. Casotta (Kali-Tm) 10'26"41; 4. Lazzarini (Best-Tm) 10'28"09.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Magliano (Pcr-Tm) 15 giri in 9'58"73 alla media di 75,851 kmh; 2. Martini (Birel-Pavesi) 10'07"56; 3. Baraccani (Kali-Tm) 10'09"82; 4. Laghi (Kali-Pavesi) 10'11"91; 5. Di Bella (Kali-Tm) 10'13"24.

PISTA SPORT CLUB

Fasano (Br), 26 settembre 1993

Classe 60 Minikart: 1. Lupo (Top) in 11'24"; 2. De Paolo (Kali) 11'30"; 3. Patrono (Top) 11'40"; 4. Pezzola (Top) 11'44"; 5. Macchiusi (Top) 11'49". Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Laguardia (Kali-Comer) 30 giri in 18'26"; 2. Mitrugno (Kali-Comer) 18'34"; 3. Montanaro (Kali-Comer) 18'36"; 4. Caramia (Top-Comer) 18'43"; 5. Buccolieri (Kali-Comer) 18'44".

Classe 100 Nazionale: 1. Scarcia (Kali-Comer) 30 giri in 17'55"; 2. Di Simone (Kali-Comer) 17'58"; 3. Ciccimarra (Pcr-Pcr) 18'08"; 4. Zotta (Pcr-Pcr) 18'08"; 5. Vinella (Kali-lame) 18'13".

Classe 100 Internazionale: 1. Semeraro M. (Pcr-Pcr) 30 giri in 18'03"; 2. Pirrelli (Top-Comer) 18'10"; 3. Pignataro (Tony-Comer) 18'32"; 4. Cisternino (Top-Comer) a 1 giro; 5. Vasco (Pcr-Pcr) a 1 giro.

Classe 125 Nazionale: 1. Lotito (Tony-Tm) 30 giri in 17'27"; 2. Garamia (Allkart-Tm) 17'47"; 5. Settimo (Kali-Marben) 17'49".

Classe 125 Internazionale: 1. De Mita (Tony-Tm) 30 giri in 17'23"; 2. Centonze (Kali-Tm) 17'30"; 3. Pezzola (Kali-Tm) 17'56"; 4. Sghena (Tony-Tm) a 1 giro; 5. Conte (Tony-Tm) a 1 giro.

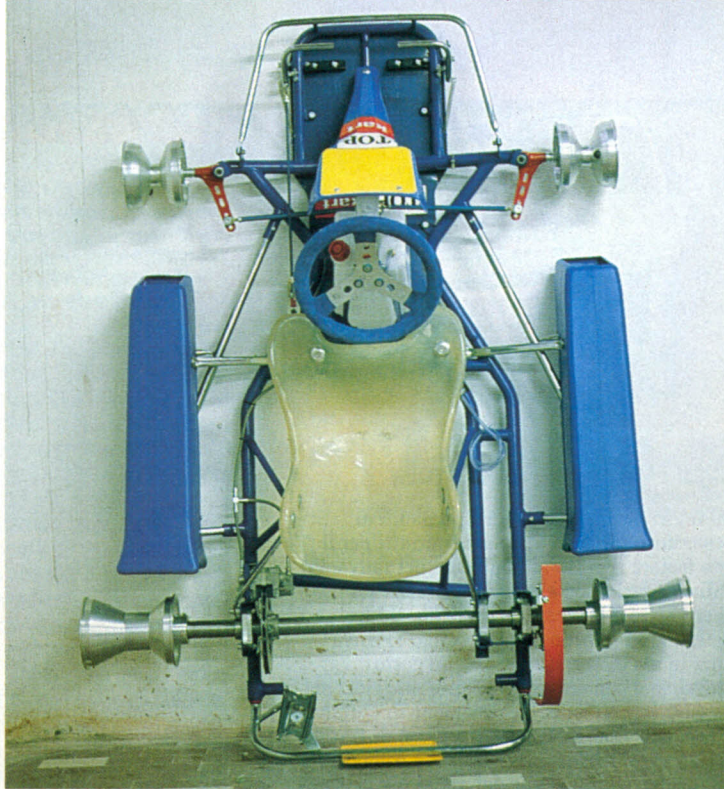
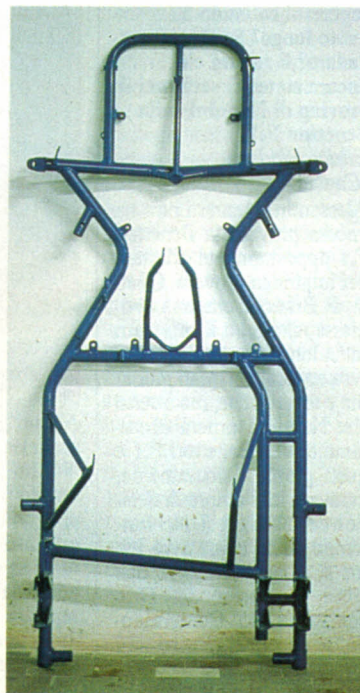


foto grafie VOLTINI



È DISPONIBILE CON TUBI DA 30 E 32 MM

Ecco il nuovo Top kart!

La fine di quest'anno sarà il momento in cui tutte le Case costruttrici presenteranno i mezzi che omologheranno per il periodo '94-'96, cioè in virtù della regola per cui nel kart la validità dei telai è triennale, così pure come per gomme, arrivate alla fine dello scorso anno, e per i motori il cui turno è previsto per la fine della prossima stagione. Ad inaugurare la serie dei «battesimi» è stata la Top kart che ha già avviato la produzione del telaio Jt '94, nelle foto sopra. Si tratta di quel telaio che aveva debuttato a Jesolo in occasione dell'Europeo e che si è visto anche al Mondiale di Laval, caratterizzato dalla soluzione della barra trasversale anteriore, che collega in modo pressoché diretto i supporti dei fuselli di sterzo anteriori. Questa soluzione è studiata per consentire il mantenimento delle corrette geometrie dell'avantreno (in particolare la convergenza) anche sotto gli sforzi di flessione che si hanno in curva e che ultimamente, anche a causa dell'e-

voluzione dei pneumatici che forniscono una sempre maggiore tenuta, sono diventati molto intensi. Dalla data del debutto, il Top kart Jt '94 ha subito una continua evoluzione e prove di perfezionamento continuano tuttora, in vista dell'imminente omologazione. Infatti questo telaio è attualmente uti-

lizzabile nelle categorie del Gruppo 1, vale a dire Formula A e Super A della classe 100 (non è invece ancora stata realizzata la versione per i 125), ma a partire da gennaio sarà impiegabile anche in tutte le categorie nazionali, una volta omologato. Fra le altre caratteristiche tecniche citiamo la possibi-

lità di avere i tubi sia con diametro da 32 che da 30 mm, e la presenza dell'assale posteriore da 40 mm supportato da tre cuscinetti. Il prezzo del telaio completo è di 2.817.000 lire, Iva compresa. Il numero di telefono della Top Kart è 0522/ 953585 oppure 953593.

Maurizio Voltini

DOPO DIECI ANNI TORNANO LE GARE

Si corre a Borgo Ticino

Da più d'una decina d'anni sulla pista di Borgo Ticino non si disputavano corse e l'attività era così limitata a prove e noleggi di kart. Il Somma karting club di Som-

ma Lombardo ha così pensato di organizzare su quest'impianto una gara per il prossimo 28 novembre chiedendo l'omologazione come se si trattasse di circuito cit-

tadino. Così facendo è stato possibile evitare tutte le complicazioni imposte dall'omologazione come pista permanente, inoltre, trattandosi di un impianto vero e proprio le prescrizioni di sicurezza rispetto ad un circuito cittadino avranno un'applicazione più semplice. L'iniziativa del sodalizio varesino è comunque finalizzata a riportare l'attività agonistica in modo stabile, quindi con la regolare omologazione della pista, sul kartodromo di Borgo Ticino.

GLI AMATORI IN SICILIA

Campioni in anticipo

Con l'annullamento della prova conclusiva, il campionato siciliano Amatori ha assegnato i titoli in anticipo. L'alloro della 100 è così andato al catanese Vincenzo Montalbano che ha battuto di due punti Gaetano Branciamore. Nella 125 valvola si è imposto il 32enne catanese Francesco D'Agosta vincitore di quattro delle cinque gare disputate. Infine il titolo della 125 aspirato se lo è aggiudicato l'ennese Franco Coscia.

NON È IN CALENDARIO INTERNAZIONALE

Gp Hong Kong «desaparecido»

Se il provvedimento adottato dal presidente della Ck, Ernest Buser, lo scorso maggio aveva per gli organizzatori del Gp di Hong Kong più che altro il valore di un mite richiamo, la questione a tutt'oggi non è approdata a una soluzione che possa garantire il regolare svolgimento dell'importante corsa orientale (nella fo-

to). La scorsa primavera il numero uno dell'autorità sportiva mondiale del karting aveva tolto il Gp di Hong Kong dal calendario internazionale, la motivazione era estremamente semplice: gli organizzatori non erano stati in grado di fornire precise garanzie a fronte delle richieste della Ck per la sicurezza. Era pe-

rò stata lasciata aperta la porta: infatti appena fossero arrivate le garanzie richieste, la gara sarebbe stata rimessa al suo posto. Ma gli organizzatori non hanno mostrato di preoccuparsi troppo: infatti a tutt'oggi gli organizzatori non si sono fatti vivi con la Ck e la preparazione della gara risulta assai improbabile.



USATO PER LA PRIMA VOLTA A LAVAL

Nuovo musetto della Crg

Al mondiale recentemente disputato a Laval si sono viste molte novità tecniche, alcune sono invece state di natura un po' più... estetica: è il caso del nuovo musetto preparato dalla Crg. La Casa bresciana in vista dell'imminente obbligo di impiegare i musetti in tutte le gare, che entra in vigore dall'inizio del prossimo anno, ha presentato questa nuova appendice (nella foto). Si tratta di un muso con un andamento regolare per quasi tutto il suo sviluppo, l'elemento caratterizzante è però rappresentato dalla sagoma triangolare posta al centro.



foto PA

IL CALENDARIO

10 ottobre

— Pista Salentina
Ugento (Le)
Coppa delle regioni

17 ottobre

— Pista San Pancrazio
Fraore (Pr)
60, 100, 125, Amatori
— Pista Ionica
Mottola (Ta)
60, 100, 125, Amatori
— Pista del Sele
Battipaglia (Sa)
60, 100, 125, Amatori
— Pista di Atina
Atina (Fr)
60, 100, 125, Amatori
— Pista Mainenti
Ramacca (Ct)
60, 100, 125, Amatori

CON UNA SOLETTA D'ACCIAIO

Mir rinforza ...le scarpe

L'ultima novità della Mir è una scarpa dotata di una lamina di rinforzo di acciaio per una migliore resistenza alle sollecitazioni e di un'intercapedine anti-vibrazioni



nella zona del sottopiede (nella foto). Altre caratteristiche della calzatura per la guida del kart realizzata dalla Casa aretina sono l'impiego di una speciale fodera per abbinare alla resistenza anche una buona traspirazione, poi nella zona del tallone troviamo un rinforzo in cuoio per garantire maggiore stabilità alla cavaglia. Infine la suola ha un disegno che richiama quello dei pneumatici rain per garantire sempre un ottimo grip.

ALLA RIBALTA

Donadei, Decarlonis e Alberto Iacchelli conquistano i titoli nazionali nella finale Amatori Giallo per i motori Parilla

ANTONIO ROTA

CAVAGLIÀ — La vita delle finali Amatori del '93 era proprio destino che non dovesse essere tranquilla: nella finale nazionale la risposta dei piloti è stata buona, ad eccezione della 125 aspirata dove si sono visti solo dieci piloti, ma una questione regolamentare ha turbato la 100. L'obiettivo del contendere è il pacco lamellare dei motori Parilla di Puppo e Bernardi, che si sono rispettivamente classificati secondo e terzo. Contro questa decisione di esclusione per non conformità ha presentato appello la stessa Casa costruttrice dei motori. Ma vediamo cosa è accaduto in pista. Nella 100 Donadei ha vinto la finale, mentre Puppo si è imposto nella prefina- le, il successo è poi stato attribuito per soli quattro centesimi, in virtù dei tempi in qualifica a Donadei. Nella 125 aspirato, Regini, dopo avere vinto la prefina- le, in finale è stato costretto alla resa dopo soli sei giri dando via libera a Decarlonis. Mentre nella 125 valvola Alberto Iacchelli si è imposto su Ravera, dopo che quest'ultimo nella prefina- le non era andato oltre l'8. posto e aveva poi battuto Iacchelli nella fina- le.

COPPA AMATORI

Cavaglià (Vc), 26 settembre 1993
Finale nazionale Classe 100

Classifica assoluta: 1. Donadei (Top-Corner) punti 2; 2. Borghetti (Dap-Parilla) 9; 3. Zani (Birel-Parilla) 10; 4. Cruciani (Allkart-Parilla) 14; 5. Casiraghi Emilio (Tony-Atk) 16.
Finale: 1. Donadei (Top-Corner) 18 giri

in 16'42"98; 2. Zani (Birel-Parilla) 16'51"16; 3. Borghetti (Dap-Parilla) 16'51"54; 4. Goni (Allkart-Parilla) 16'56"66; 5. Cruciani (Allkart-Parilla) 16'57"91.

Prefinale: 1. Puppo (Kali-Parilla) 18 giri in 16'41"76; 2. Donadei (Top-Corner) 16'45"42; 3. Bernardi (Tecno-Parilla) 16'46"22; 4. Borghetti (Dap-Parilla) 16'48"95; 5. Alfieri (Tony-Parilla) 16'55"36.

Classe 125 aspirato

Classifica finale: 1. Decarlonis (Allkart-Tm) punti 2; 2. Giordano Ferrari (Kali-Tm) 6; 3. Piu (Tony-Tm) 8; 4. Piazzini (Crg-Tm) 10; 5. Borri (Tony-Tm) 12; 6. Drudi (Kali-Tm) 19.

Finale: 1. Decarlonis (Allkart-Tm) 18 giri in 22'03"54; 2. Giordano Ferrari (Kali-Tm) 22'06"56; 3. Piazzini (Crg-Tm) 22'55"15.

Prefinale: 1. Regini (Kali-Tm) 18 giri in 16'13"58; 2. Decarlonis (Allkart-Tm) 16'14"53; 3. Piu (Tony-Tm) 16'25"82; 4. Ferrari (Kali-Tm) 16'33"94; 5. Drudi (Kali-Tm) 16'34"27.

Classe 125 valvola

Classifica finale: 1. Alberto Iacchelli (Kali-Tm) punti 2; 2. Bruno Ferrari (Kali-Tm) 8 (1'02"86); 3. Ravera (Birel-Pavesi) 8 (1'03"47); 4. Baruzzi (Top-Tm) 9; 5. Giovanni Iacchelli (Kali-Pavesi) 11.

Finale: 1. Ravera (Birel-Pavesi) 18 giri in 21'30"96; 2. Alberto Iacchelli (Kali-Tm) 21'37"64; 3. Pagliero (Kali-Pavesi) 37"64; 4. Giovanni Iacchelli (Kali-Pavesi) 15'33"19; 5. Baruzzi (Top-Tm) 15'53"64.

Prefinale: 1. Iacchelli Alberto (Kali-Tm) 18 giri in 15'49"34; 2. Bruno Ferrari (Kali-Tm) 15'50"39; 3. Pagliero (Kali-Pavesi) 15'52"23; 4. Giovanni Iacchelli (Kali-Pavesi) 15'53"19; 5. Baruzzi (Top-Tm) 15'53"64.



Decarlonis, sopra, e Alberto Iacchelli, sotto, vincitori nella 125 aspirato e valvola



foto grafie BENEDETTI

Ora Cheever nella F.3000 giapponese

SUZUKA — Che sorpresa nella F. 3000 giapponese. Dopo il successo nella 1. gara della stagione la Reynard sembrava non riuscire più a trovare un buon livello di competitività e invece Ross Cheever l'ha riportata prepotentemente alla vittoria e, soprattutto, in testa alla classifica generale. Cheever ha infatti vinto di grinta dopo aver resistito molto bene alla pressione prima di Hattori, finito in testacoda a tre giri dalla fine, e poi di Irvine, secondo dopo una bellissima rimonta dalla 7. posizione. Quarto è invece giunto Apicella che con la Dome rimane sempre in lotta per il titolo.

Adam Cooper

F. 3000

Suzuka (J), 26 settembre

8. prova del campionato giapponese

La classifica: 1. Cheever (Reynard-Mugen 93D), 35 giri in 1.04'46"558, media 190,10; 2. Irvine (Lola-Mugen T92/50) a 3"113; 3. Suzuki (Lola-Dfv T92/50) a 4"333; 4. Apicella (Dome-Mugen F103i) a 8"125; 5. Hoshino (Lola-Dfv T92/50) a 11"714; 6. Ratzemberger (Lola-Mugen T92/50) a 14"884.

□ Giro più veloce: Frentzen, 1'48"679, 194,24 km/h.

La classifica del campionato: 1. Cheever, punti 25; 2. Irvine, 24; 3. Hoshino, 23; 4. Apicella e Suzuki, 20; 6. Martini, 9.

Espugnato da Russo il Venturi 500

NURBURGRING — Grande lotta a tre fra Onofrio Russo, De Lesseps e Olzeyk e alla fine dell'entusiasmante duello sotto la pioggia vittoria e Trofeo Venturi francese sono andati al pilota italiano, già autore della pole position, che ha dedicato il successo a Mondini, temibile avversario di inizio stagione prima di ritirarsi per problemi di salute. Ottima è stata anche la gara di De Cecco, 3. dopo aver siglato il giro più veloce.

VENTURI 500

Nurburgring (D), 26 settembre

7. prova del Trofeo

La classifica: 1. Russo 0, 20 giri in 30'13"71, media 120,244 km/h; 2. De Lesseps a 0"35; 3. De Cecco a 6"39; 4. Olzeyk a 7"24; 5. Neugarten a 8"71.

□ Giro più veloce: De Cecco, 1'28"34, media 123,436 km/h.

La classifica del campionato: 1. Russo 0, punti 129; 2. Neugarten 117; De Lesseps 109.

FORMULA OPEL □ PER DUE PUNTI RADERMEKER MA...

Titolo sub giudice

ESTORIL — A Crinelli non è bastato battere Radermeyer nell'appuntamento conclusivo della stagione, in Portogallo, per ripotarsi in testa alla classifica generale e aggiudicarsi il titolo. Il 2. posto dietro Hauser lo ha infatti portato a soli due punti dal belga che così, con appena un 7. posto in quest'ultima gara, si è laureato campione ma... sub giudice o più diplomaticamente, come la stessa Opel ha tenuto a precisare, «provisional». Ormai infatti non c'è dubbio che il risultato finale della stagione verrà stabilito a tavolino dal Tribunale Sportivo che si dovrà esprimere (chissà quando...) sulla regolarità della benzina usata da Crinelli nella gara del Nurburgring e soprattutto sull'appello presentato dalla squadra del pilota romano, la Draco Racing, con-



PHOTO4

tro una procedura molto anomala di interruzione e ripresa (per pioggia) della gara di Zandvoort che aveva favorito il pilota di casa Radermeyer.

Enrico Rosi Cappellani

F. OPEL EUROSERIES

Estoril (E), 26 settembre

16. prova del campionato

La classifica: 1. Hauser, 18 giri in 29'50"785; 2. Crinelli a 0"557; 3. Martini 0, a 5"028; 4. Eyckmans a 10"744; 5. Magnussen a 14"947; 6. Viegas a 17"571; 7. Radermeyer

a 25"789; 8. Albrecht a 29"524; 9. Rustad a 31"160; 10. Spoladore a 31"473.

□ Giro più veloce: Martini 0, 1'39"095, media 158,030 km/h.

La classifica del campionato: 1. Radermeyer punti 185; 2. Crinelli 183.

PHOTO4

INTERSERIE □ LAVAGGI E RANDACCIO CAMPIONI

Una Coppa per due italiani

DONINGTON — Un bellissimo e assoluto dominio italiano di Lavaggi, con la Kremer Porsche nella 1. divisione, e di Randaccio, con

la Spice-Ford nella 2. Ecco cos'è stata la Coppa Interserie '93 che sul circuito inglese, con una gara di anticipo sulla conclusione della sta-

gione, ha appunto laureato campioni i nostri due portacolori nelle rispettive divisione. Anche in questo appuntamento Lavaggi e Randac-

cio sono stati i protagonisti con Lechner che è riuscito ad aggiudicarsi la sola 2. manche, dopo un testacoda di Lavaggi e Rajamaki.

INTERSERIE

Donington (GB), 26 settembre

5. prova della Coppa

Le classifiche

1. manche: 1. Lavaggi (Kremer Porsche Ck7), 22 giri in 22'51"61, media 181,88 km/h; 2. Rajamaki (Lola Judd S) a 1"92; 3. Lechner (Reynard Spyder Judd) a 2"85; 4. Taylor (Lola T92/50) a 14"84; 5. Jacobsen (Reynard Yes) a 45"36.

□ Giro più veloce: Lechner (Reynard Spyder Judd), 1'01"01, media 185,86 km/h.

2a manche: 1. Lechner (Reynard Spyder Judd), 22 giri in 22'55"07, media 181,42 km/h; 2. Saldana (Kremer Porsche Ck7) a 23"24; 4. Adams (Lola T92/50) a 26"26; 5. Coyne (Spice-Cosworth) a 30"99.

□ Giro più veloce: Lavaggi (Kremer Porsche Ck7), 1'01"01, media 185,86 km/h.

La classifica del campionato: 1. div.: 1. Lavaggi punti 83; 2. Saldana 70; 3. Lechner 48. 2. div.: 1. Randaccio punti 90; 2. Lienhard 47,5; 3. Bergermann 37,5.

PHOTO4



TURISMO INGLESE □ TUTTO AI TEDESCHI

Senza sorprese Winkelhock e Bmw

SILVERSTONE — Titolo a Winkelhock e alla sua Bmw 318i, come ampiamente previsto, e gran finale in quest'ultimo appuntamento di stagione per la Ford che, con un 1. e 2. posto di Radisich e Rouse con le Mondeo, si annunciano come la «promessa futura» del Campionato inglese Turismo. Nonostante un solo 8. posto, a Silverstone il pilota tedesco della Casa di Monaco è riuscito ad aggiudicarsi il titolo grazie al grande dominio di inizio stagione, insieme al suo compagno di squadra Soper. Radisich, autore anche della pole, e Rouse hanno invece dimostrato ancora una volta tutta la competitività delle loro Mondeo.

David Hodges

TURISMO

Silverstone (GB), 19 settembre **16. prova del campionato inglese**

La classifica: 1. Radisich (Ford Mondeo), 22 giri in 23'15"25, media 150,64 kmh; 2. Rouse (Ford Mondeo) a 1"62; 3. Hoy (Toyota Carina E) a 2"54; 4. Leslie (Vauxhall Cavalier 16v) a 2"93; 5. Soper (Bmw 318i) 7"16; 6. Bailey (Toyota Carina E) a 8"96; 7. Cleland (Vauxhall Cavalier 16v) a 13"70; 8. Winkelhock (Bmw 318i) a 14"82; 9. Allam (Vauxhall Cavalier 16v) a 20"59; 10. Goodwin (Vauxhall Cavalier 16v) a 22"15.

□ **Giro più veloce:** Radisich (Ford Mondeo), 1'02"23, media 153,520 kmh
La classifica del campionato: 1. Winkelhock punti 163; 2. Soper 150; 3. Radisich 110; 4. Cleland 102; 5. Bailey 88; 6. O'dor 82.



ORSI

3"36; 6. Maassen (Dallara 393-Vw) a 4"12.

□ **Giro più veloce:** Verstappen (Dallara 393-Opel), 2'09"42, media 189,568 kmh.

2. gara: 1. Maassen (Dallara 393-Vw), 9 giri in 19'34"26, media 188,038 kmh; 2. Angelelli (Dallara 393-Vw) a 0"75; 3. Krumm (Dallara 393-Opel) a 1"59; 4. Colciago (Dallara 393-Opel) a 2"03; 5. Abt (Dallara Spiess) a 15"01; 6. Graf (Dallara 393-Opel) a 15"63.

□ **Giro più veloce:** Maassen (Dallara 393-Vw), 2'08"38, media 191,104 kmh.
La classifica del campionato: 1. Verstappen p. 269; 2. Angelelli 228; 3. Maassen 225; 4. Krumm 198; 5. Colciago 191.

PORSCHE CUP

L'ultimo duello dice Heger

HOCKENHEIM — Finale thriller: i due compagni di squadra al via in prima fila, Heger in pole e Alzen al suo fianco, in testa alla classifica generale a pari punti, entrambi con una gran voglia di vincere... All'ultimo giro, dopo un duello con numerose escursioni sull'erba, l'ha spuntata Heger che ha già rilanciato la sfida per il '94 con le nuove 911 Cup 3.8.

(w.m.)

PORSCHE SUPERCUP

Hockenheim (D), 19 settembre **9. prova del campionato**

La classifica: 1. Heger, 15 giri in 35'52"68, media 170,954 kmh; 2. Alzen a 2"72; 3. Land a 16"46; 4. Maylander a 17"08; 5. Eichmann a 22"46; 6. Grohs a 23"35; 7. Schmickler a 24"19; 8. Oberndorfer a 24"62; 9. Calderari a 30"15; 10. Muller a 31"26.

□ **Giro più veloce:** Alzen, 2'22"43, media 172,253 kmh

La classifica del campionato: 1. Heger punti 154; 2. Alzen 152; 3. Calderari 80; 4. Eichmann 78; 5. Von Gartzten 75.

GRAN TURISMO

In Germania Adac Cup a Cecotto

NURBURGRING — Nell'Adac Gt Cup, Cecotto ha centrato l'obiettivo. Con una gara di anticipo, dopo una durissima lotta con Schmitt (Ford Escort Rs Cosworth), Alzen (Porsche 3.8 Rsr) e il compagno di squadra Nissen, il pilota venezuelano ha infatti portato alla vittoria e al titolo la M3 Gtr della Casa di Monaco anche se... ancora con qualche strascico di polemica sulla «strapotenza» delle Bmw; polemica che per quest'anno tutti sembrerebbero comunque intenzionati a spegnere.

(w.m.)

GRAN TURISMO

Nurburgring (D), 26 settembre **7. prova dell'Adac Gt Cup**

La classifica: 1. Cecotto (Bmw M3 Gtr), 32 giri in 39'37"43, media 146,772 kmh; 2. Nissen (Bmw M3 Gtr) a 0"70; 3. Von Gartzten (Porsche 3.8 Rsr) a 10"85; 4. Grohs (Porsche 3.8 Rsr) a 11"15; 5. Mamerow (Porsche 3.8 Rsr) a 43"76; 6. Huisman (Bmw M3 Gtr) a 1'04"88.

□ **Giro più veloce:** Alzen (Porsche Carrera 3.8 Rsr), 1'12"63, media 150,136 kmh.

La classifica del campionato: 1. Cecotto punti 110; 2. Nissen 90; 3. Von Gartzten 62; 4. Hahne 58; Grohs 46.

FORMULA 3 FRANCESE

Aggancio di ruote fra i due contendenti e dalla zuffa esce indenne Cottaz che così soffia il titolo a Gomez

RENÈ ALEZRA

LE VIGEANT — Senza esclusione di colpi, a ruotata fra Cottaz e Gomez, e il titolo per un soffio al primo. È finito così il Campionato francese di F. 3, con un epilogo che certamente nessuno si aspettava. Perché effettivamente il favorito di inizio stagione era proprio lui, Cottaz; ma Gomez lo aveva invece subito sorpreso, prendendo in contropiede un po' tutti. Gomez arrivava infatti da una stagione '92 piuttosto incolore, che lo aveva visto racimolare appena un 6. posto in classifica finale senza aver offerto mai particolari emozioni. Poi, forse forte anche della tanta esperienza fatta nel '92 per cercare di mettere a punto la Ralt Rt36 del team Ecurie Elf Winfield di Gerald Camilli (che in passato aveva formato piloti come Alesi, Comas, Bernard e Panis), ad inizio '93, con il passaggio della squadra alla Dallara con motore Fiat Abarth, Gomez era invece esploso, incamerando ben 4 vittorie nelle prime sei gare e portandosi così in testa alla classifica generale. E che questo improvviso successo avesse colto anche lui di sorpresa lo aveva lasciato trapelare con modestia anche dalle sue interviste. «Lo devo interamente a Gerard Camilli» aveva infatti dichiarato a metà stagione «che mi ha insegnato tutto ciò che so fare oggi, mi ha dato fiducia, anche nei momenti difficili, e ha saputo motivarmi a tal punto che oggi posso certamente

affermare che senza di lui avrei smesso». L'ora della verità è arrivata insomma solo a metà stagione, quando Cottaz ha finalmente saputo reagire. È stato infatti proprio in occasione della 7. prova del campionato, a Magny Cours, che il vento ha cominciato a cambiare e a soffiare a favore di Cottaz, il quale ha messo così in fila tre successi quasi consecutivi (se si eccettua l'exploit di Tinseau ad Albi) che sommati alla vittoria nella seconda gara della stagione, a Nogaro, lo hanno appunto fatto balzare in testa al campionato. Insomma, quattro vittorie alla pari e decisiva è stata così questa prova conclusiva, finita con un «aggancio di ruote» fra Gomez e Cottaz, il ritiro del primo e il terzo posto e titolo per il secondo; mentre per Tinseau è arrivato ancora un successo: questa volta non più un exploit ma una conferma che fa sperare per il futuro.

FORMULA 3

Le Vigeant (F), 26 settembre

La classifica: 1. Tinseau (Dallara 393-Opel), 20 giri in 34'13"10, media 131,752 kmh; 2. Julian (Dallara 393-Fiat Abarth) a 14"46; 3. Cottaz (Dallara 393-Fiat Abarth) a 20"56; 4. Dregremont (Elise Vw) a 1'14"51; 5. Dudot (Dallara 393-Vw) a 1'14"88; 6. Boinot (Dallara 392-Opel) a 1'17"73.

□ **Giro più veloce:** Cottaz (Dallara 393-Fiat Abarth), 1'35"97, media 140,931 kmh.

La classifica del campionato: 1. Cottaz punti 105; 2. Gomez 100; 3. Julian 68; 4. Tinseau 66.

Cottaz è emerso solo a metà stagione e poi ha dominato

ORSI



FORMULA 3

Hockenheim (D), 19 settembre **19. e 20. prova del campionato tedesco**

Le classifiche

1. gara: 1. Colciago (Dallara 393-Opel), 9 giri in 19'42"61, media 186,710; 2. Angelelli (Dallara 323-Vw) a 0"44; 3. Krumm (Dallara 393-Opel) a 0"74; 4. Muller (Dallara 393-Fiat Abarth) a 2"73; 5. Peter (Dallara 393-Fiat Abarth) a

**S RALLY
SANREMO**

TRA SFIDE ANCORA

ARRIVA

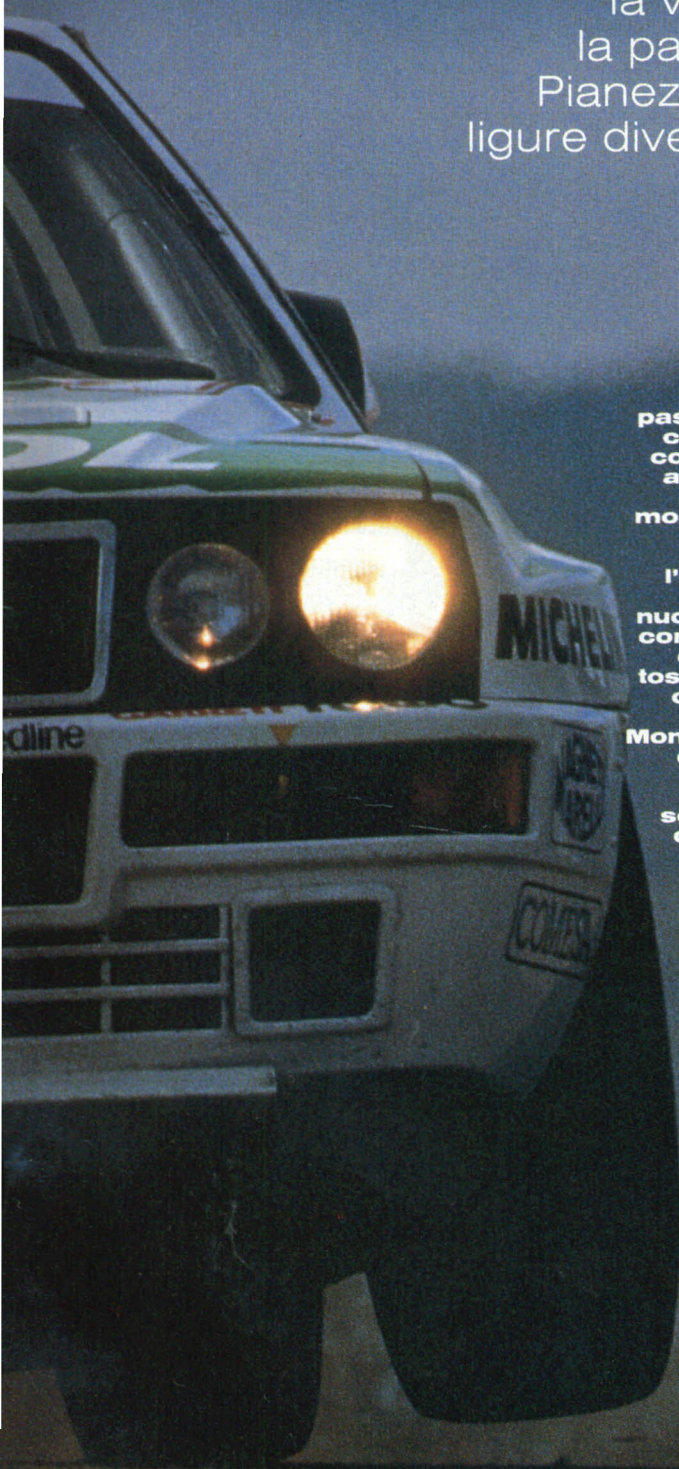


APERTE SCATTA LA PROVA ITALIANA DEL MONDIALE

LO SHOW

La rincorsa di Delecour al titolo Piloti l'ultima chance per la gloriosa Lancia Delta la voglia di rivincita di Sainz e di Aghini la partita finale per il tricolore tra Longhi, Pianezzola e Cerrato. Ecco perchè la gara ligure diventa uno spettacolo da non perdere

MAURIZIO RAVAGLIA ■



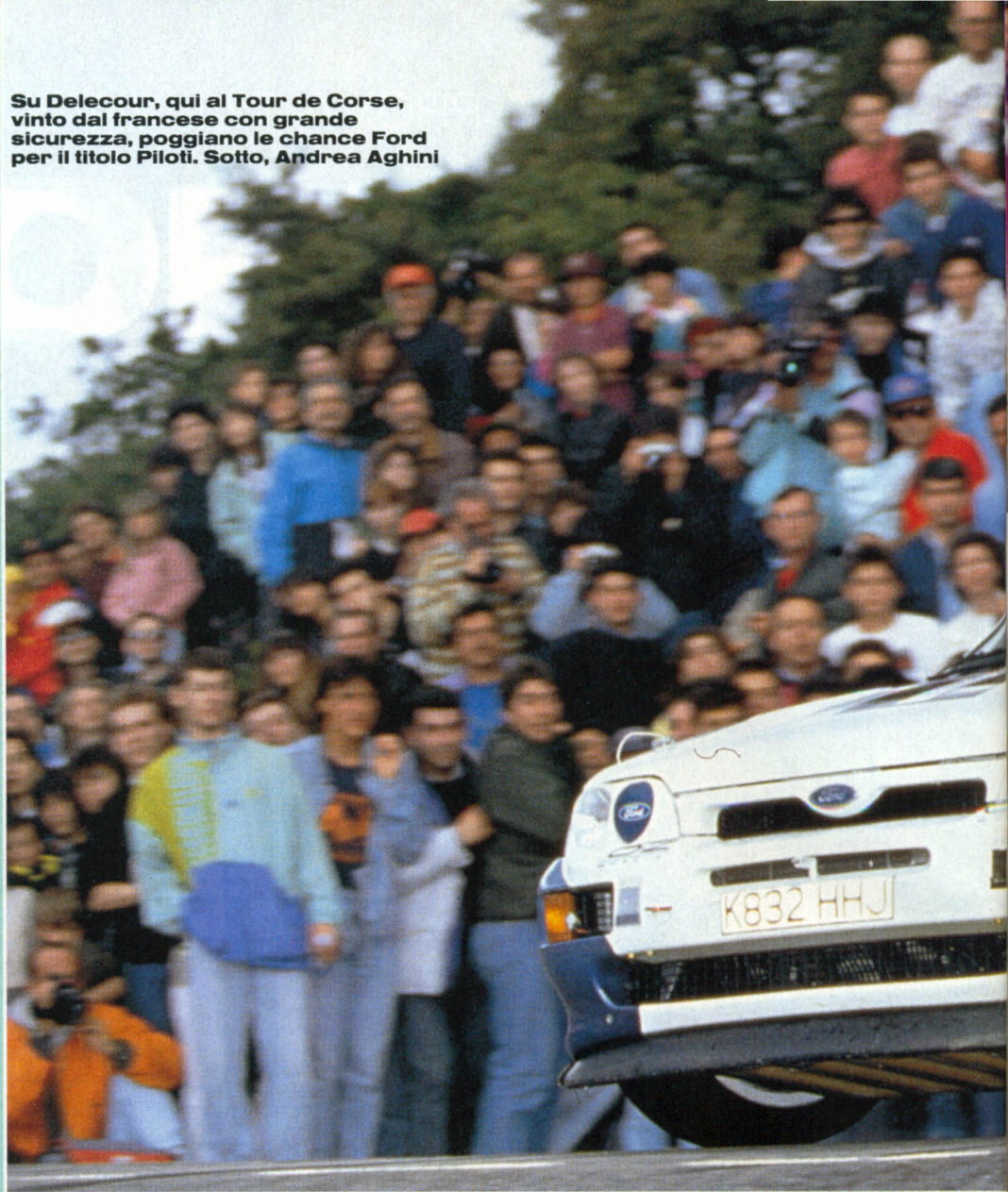
Vincitore della passata edizione, che ha coinciso con la sua prima affermazione in una gara del mondiale, Andrea Aghini cerca nel Sanremo l'occasione per far parlare nuovamente di sé con un successo: ecco il 30enne toscano in azione con la Delta del Jolly Club al Montecarlo, prova di apertura del mondiale '93. La Lancia è a secco di vittorie dal rally d'Italia di 12 mesi fa

La sfida ricomincia dal Sanremo. Chiusa la partita del campionato Marche col successo della Toyota, il primo di un costruttore giapponese dopo venti anni di assoluta supremazia dell'industria europea, il mondiale lascia ancora aperta l'avvincente corsa al titolo Piloti, in bilico tra il leader Juha Kankkunen e il «challenger» Francois Delecour, l'unico rimasto nella scia del fuoriclasse finlandese. La strada verso il primato finale passa dunque per il rally d'Italia; le prove speciali di asfalto della 250esima gara di campionato del mondo sono già un asso nella manica di Delecour, quindi della Ford, per contrastare l'implacabile «Kkk», quindi la Toyota, nel match riservato ai Conduuttori. Lo spettacolo continua: sbarca sulla riviera ligure di Ponente, si srotolerà per tre giorni lungo la diret- ▶

SRALLY SANREMO

trice Sanremo-Genova - Il Ciocco coinvolgendo uomini e squadre in cerca di gloria in un intreccio di emozionanti sfide personali, di rivincite, di conferme, di ambizioni anche sfrenate. La rincorsa di Delecour al sogno iridato è solamente la punta dell'iceberg Sanremo; appena sotto si nasconde la voglia perfino ossessiva del Jolly Club di raddrizzare con un successo una stagione avara di risultati, evitando quindi che il campionato '93 ormai agli sgoccioli rischi di trasformarsi per la Lancia in una spedizione senza alcuna vittoria; dal 1983 non è mai accaduto. E al tempo stesso di impedire che il Sanremo finisca in mano straniera, dopo 6 anni consecutivi di formidabile supremazia territoriale della leggendaria Delta. Paradossalmente, l'ultima affermazione della berlinetta italiana in una prova del mondiale è avvenuta proprio al rally d'Italia, dodici mesi fa; quel successo recava l'impronta di Andrea Aghini. Altri uomini, altre sfide. Sullo sfondo lancista compagno Piero Longhi, Gilberto Pianezzola e Dario Cerrato, il trio che sulle strade di asfalto del Sanremo gioca il tutto per tutto nel tricolore in uno scontro finale che è anche di interesse di scuderie; la partita non prevede tempi supplementari né spareggi. Ma il campionato italiano più incerto degli ultimi anni deve anche decidere tra Travaglia e Manfrinato per il titolo del Gruppo N, mentre Alessandro Fassina, solitario leader della Coppa Fia, cerca quel risultato che gli permetterebbe di spiccare il volo verso il primato mondiale. Sanremo vetrina anche per il modesto e bravo Piero Liatti, gratificato dalla Subaru del ruolo di «cerca punti» per il Marche; non è un impegno di poco conto. Infine, l'orgoglio di Miki Biasion, certamente il pilota più amato sulle strade del rally d'Italia, che nel triennio '87-'89 lo hanno visto indiscusso mattatore. Il poker, oggi, è un'impresa a portata di mano. ■

Su Delecour, qui al Tour de Corse, vinto dal francese con grande sicurezza, poggiano le chance Ford per il titolo Piloti. Sotto, Andrea Aghini



1

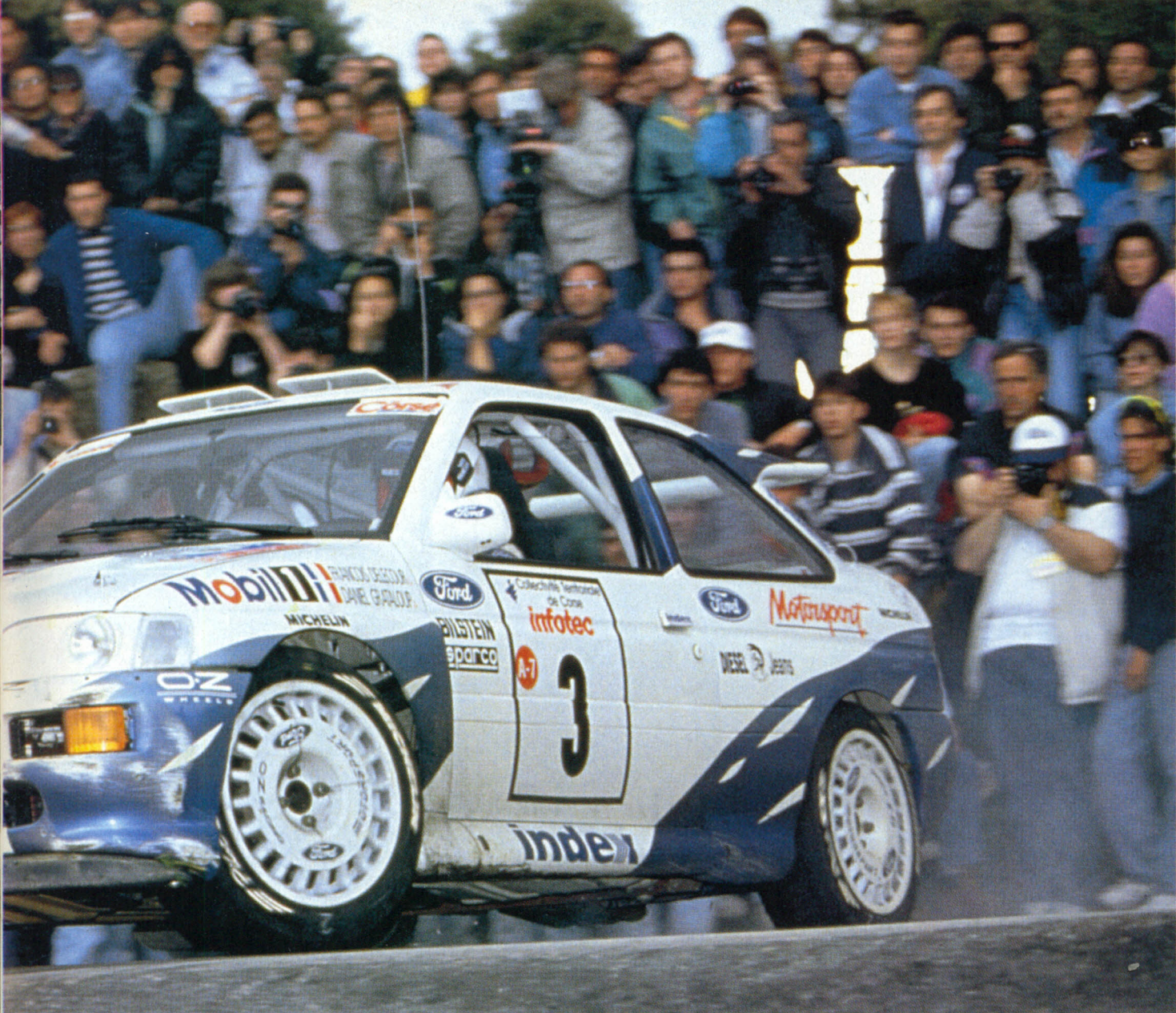
FORD SI STRINGE ATTORNO AL FRANCESE

Delecour al quadrato

L'impresa che negli ultimi tre anni è clamorosamente sfuggita a Didier Auriol può realisticamente riuscire al «folletto» della Ford, Francois Delecour: diventare il primo francese campione del mondo dei rally. Sconfitta dalla Toyota nel confronto tra i Costruttori, dopo aver pareggiato i conti per due volte e sperato nel sensazionale colpo di mano, la Ford cerca la rivincita puntando sul campionato Piloti con Delecour; in termini pubblicitari-promozionali il

titolo vale quanto il primato nel Marche. Per il velocissimo francese della Escort, personaggio bizzarro e imprevedibile, grande maestro dei percorsi di asfalto sui quali le sue prestazioni a tratti sono inavvicinabili, il Sanremo rappresenta una formidabile occasione per accorciare le distanze dal leader della classifica provvisoria, Juka Kankkunen, assente al rally d'Italia. Le quote della sfida mondiale ancora aperta danno il finlandese della Toyota al 70

per cento, Delecour al 25 mentre il restante 5 per cento è assegnato a Miki Biasion, che la matematica non ha ancora escluso dalla partita. La Ford fa dunque quadrato attorno al transalpino, vincitore in Portogallo e in Corsica e straordinario protagonista in Nuova Zelanda. Tuttavia, sarà interessante vedere quale decisione il team inglese prenderà nell'eventualità, da non scartare, che Biasion si trovi nel finale di gara davanti al compagno di squadra.



fotografie SOLDANO-DPPI



2

UN ANNO IN UNA CORSA

La cruna dell'Ago

Doveva essere l'anno delle grandi occasioni. Invece, nelle quattro gare di campionato fino a oggi affrontate con la Delta-Jolly Club, Andrea Aghini ha ottenuto meno di quanto il suo talento e la sua generosità meritino: un terzo posto in Portogallo, che poteva essere migliore se la sua corsa non fosse stata congelata per salvare il bilancio della

spedizione jollina dopo il kappào di Sainz, e un quarto all'Acropoli. Nell'impegnativo rally di Grecia era all'esordio, aveva provato poco e male per una serie incredibile di contrattempi, portò a termine la trasferta con una prestazione decisamente importante. A Montecarlo e al Tour de Corse il 30enne toscano dai modi spicci

spesso si è rivelato più veloce del compagno di squadra, Sainz. Il Sanremo è l'opportunità più favorevole che il finale di stagione gli riserva per rilanciare le sue quotazioni; un anno fa, su queste strade, Aghini conquistò la sua prima e ancora unica vittoria nel mondiale, l'ultima della Lancia. L'impresa oggi è certamente più difficile, ma non già impossibile. ▶

SRALLY SANREMO



La Delta Gr. A ha vinto le ultime 6 edizioni del Sanremo. A lato, Piero Longhi, capoclassifica del tricolore per i colori della Grifone. Nell'altra pagina, Alessandro Fassina, leader della Coppa Fia Gruppo N

3

Dal 1987 ha conquistato 46 affermazioni in gara del mondiale portando nelle casse della Lancia 6 campionati Marche consecutivi e 4 Piloti: il palmarés della straordinaria Delta è in queste

4

Né Piero Longhi né Gibo Pianezzola sono giovanissimi d'età e il loro stato di servizio rivela che sono in attività da 8 anni. Eppure, comunque si concluda l'appassionante sfida nel campionato italiano, che vinca uno dei due giovanotti della scuderia Grifone o che il titolo finisca



LANCIA ANCORA A SECCO NEL MONDIALE '93

Delta Force di salvataggio

cifre record. Impossibile fare meglio. Eppure, nonostante il disimpegno del Gruppo Fiat dai rally, quest'anno sembrava raggiungibile un altro primato: il titolo Conduttori con Carlos Sainz e

la scuderia Jolly Club. Ancora nove mesi fa l'obiettivo era giudicato poco più che una formalità. La partnership tra il fuoriclasse spagnolo e il team italiano, invece, non ha ancora prodotto successi:

da un anno esatto, quindi dal Sanremo '92, la Lancia è a secco di vittorie. La supremazia della berlina torinese, che a tratti appariva perfino sconcertante, si è annullata: lo sviluppo della Delta è fermo da

oltre un anno e mezzo mentre la concorrenza ha compiuto poderosi balzi in avanti. Il rally d'Italia è dunque la grande occasione, probabilmente l'ultima, che il Jolly Club-Lancia ha per salvare un

bilancio fino a oggi deficitario. In collaborazione con la Lamborghini Engineering, la scuderia milanese ha messo a punto un progetto tecnico per riportare la Delta su un piano di competitività sufficiente da affrontare con buone chances la sfida al Sanremo contro le Ford Escort. Si tratta di interventi che interessano soprattutto il motore e le

sospensioni. In queste modifiche confidano Sainz e Aghini per giocare a testa alta la partita. Soprattutto lo spagnolo campione del mondo in carica: Sainz ha tanta rabbia in corpo, le cose sono andate diversamente da come lui aveva previsto e ha già fatto sapere che il Sanremo lo vuole a qualsiasi costo. Magari stringendo un patto col diavolo.

LONGHI, PIANEZZOLA E CERRATO

Tre uomini da tricolore

una volta ancora nelle mani del «sempreverde» Dario Cerrato, Longhi e Pianezzola restano i grandi protagonisti del tricolore più incerto ed interessante degli ultimi anni. Tre uomini arrivano dunque a giocarsi una stagione intera in una gara, la finalissima di Sanremo; tra i tre

gli scarti sono minimi, ma il fattore campo dà a Cerrato un vantaggio non indifferente. La partita decisiva poteva essere a quattro, se Franco Cunico non avesse messo fine alle sue ambizioni quindici giorni fa in Puglia. Per il generoso e velocissimo vicentino della Ford Italia il Sanremo vale

adesso una rivincita a 360 gradi: i titoli per puntare all'exploit li ha. Infine, a rendere il Sanremo ancora più eccitante di quanto già non sia, ecco il confronto casalingo tra le scuderie lanciste: la Grifone contro l'Astra e tutte contro il Jolly Club.

HOLMES



5

GRUPPO N VALE DOPPIO

Iride e Italia

Tre gare disputate, due vittorie e un secondo posto: con queste credenziali, e lo status di leader della Coppa Fia, Alessandro Fassina affronta la sfida del Gruppo N al Sanremo. Realisticamente, il 27enne veneto, figlio di quel «Tony» che nel '79 vinse il rally d'Italia, sul percorso tutto asfalto della prova italiana non ha grandi chances per puntare al successo; in termini di potenza pura la sua Mazda rende una ottantina di cavalli alle Ford Escort. Tuttavia, un risultato importante gli permetterebbe di aumentare il

vantaggio nella Coppa Fia e di mettere al sicuro un buon 80 per cento del titolo. Ma il Sanremo è anche decisivo per il primato nel tricolore Gruppo N tra Renato Travaglia e Giovanni Manfrinato. Ripiegando sul confronto tra le vetture «di serie», dopo la poco felice esperienza dell'anno scorso con la Ford Gruppo A, Travaglia, 28enne di Trento, sta cercando di ricostruirsi un'immagine vincente. In caso di affermazione di Manfrinato, al trentino basterebbe un terzo posto per assicurarsi il campionato.



Sfilata di campioni

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.
1	Aghini-Farnocchia	Lancia Delta Hf	I-I	A
2	Delecour-Gataloup	Ford Escort Cosworth	F-F	A
3	Liatti-Alessandrini	Subaru Legacy Rs	I-I	A
4	Sainz-Moya	Lancia Delta Hf	E-E	A
5	Biasion-Siviero	Ford Escort Cosworth	I-I	A
6	Fiorio-Brambilla	Lancia Delta Hf	I-I	A
7	Cunico-Evangelisti	Ford Escort Cosworth	I-I	A
8	Thiry-Prevot	Opel Astra 16V	B-B	A
9	Longhi-Imerito	Lancia Delta Hf	I-I	A
10	Cerrato-Guizzardi	Lancia Delta Hf	I-I	A
11	Snjiers-Colebunders	Ford Escort Cosworth	B-B	A
12	Pianezzola-Roggia	Lancia Delta Hf	I-I	A
14	Sibera-Gross	Skoda Favorit 136L	CS-CS	A
15	Bin Sulayem-Morgan	Ford Escort Cosworth	UAE-IRL	N
16	Driano-Lallement	Citroën Ax Sport	F-F	A
18	Krecek-Krecman	Lancia Delta Hf	CS-CS	A
19	Fassina-Pirollo	Mazda 323 Gt-R	I-I	N
20	Triner-Klima	Skoda Favorit 136L	CS-CS	A
21	Spillotis-Thibaud	Ford Escort Cosworth	MC-F	N
22	Manfrinato-Condotta	Ford Escort Cosworth	I-I	N
23	Medeghini-Cecchini	Peugeot 106 XSi	I-I	A
24	Andreucci-Amati	Peugeot 106 Xsi	I-I	A
25	Viale-Zanella	Lancia Delta Hf	I-I	A
26	Vita-Cesaretti	Toyota Celica 4Wd	I-I	A
27	Travaglia-Mari	Ford Escort Cosworth	I-I	N
28	Rossi-Bianchi	Ford Sierra Cosworth	I-I	N
29	Munaretto-Tarantino	Ford Escort Cosworth	I-I	N
30	Uzzeni-Bondesan	Lancia Delta Hf	I-I	A
31	Scarpelli-Toccafondi	Ford Escort Cosworth	I-I	N
32	«Grizzly»-«Bul»	Ford Escort Cosworth	I-I	N
33	Loix-Vranken	Opel Astra Gsi	B-B	A
34	Paolucci-Lunetti	Lancia Delta Hf	I-I	A
35	Pirelli-Furlan	Lancia Delta Hf	I-I	A
36	Dellatorre-Oderda	Lancia Delta Hf	I-I	A
37	Gardavot-Gullino	Ford Sierra Cosworth	F-F	A
38	«Artemio»-Putz	Lancia Delta Hf	I-I	A
39	Oldrati-Vinzioli	Lancia Delta Hf	I-I	A
40	Benza-Gallucci	Lancia Delta Hf	I-I	A
41	Fidanza-Vasarri	Ford Escort Cosworth	I-I	A
42	Da Sacco-Vivaldi	Bmw M3	MC-I	A
43	Bavo-Micheletti	Ford Escort Cosworth	I-I	N
44	Stobbia-Facco	Ford Escort Cosworth	I-I	N
45	Zanchi-Belotti	Mazda 323 Gt	I-I	N
46	Recordati-Verdelli	Lancia Delta Hf	I-I	N
47	Maselli-Floean	Lancia Delta Hf	I-I	N
48	Coutinho-Lisboa	Ford Escort Cosworth	P-P	N
49	Domenicali-Puzzolo	Ford Escort Cosworth	I-I	N
50	Platino-Novella	Lancia Delta Hf	I-I	N
51	Reininger-Csosz	Subaru Legacy Rs	A-A	N
52	Ontano-Motroni	Mazda 323 Gt	I-I	N
53	Krissmer-Zeitlhofer	Mazda 323 Gt	A-A	N
54	Arbetti-Camerlengo	Ford Escort Cosworth	I-I	N
55	Mariani-Mercandalli	Mazda 323 Gt	I-I	N
56	Conte-Rossetton	Ford Sierra Cosworth	I-I	N
57	Spallino-Barreca	Ford Escort Cosworth	I-I	N
58	Porro-Zermini	Ford Escort Cosworth	I-I	N
59	Onoscuri-Cavenaghi	Ford Escort Cosworth	I-I	N
70	Meli-Parodi	Ford Sierra Cosworth	I-I	N
71	Tessarolo-Celi	Ford Escort Cosworth	I-I	N
72	Dallavilla-Fappani	Ford Escort Cosworth	I-I	N
73	Tognozzi-Marinai	Ford Escort Cosworth	I-I	N
74	Alicata-Di Francesco	Ford Sierra Cosworth	I-I	N
75	Sette-Giaon	Lancia Delta Hf	I-I	N
76	Zumelli-Julita	Ford Escort Cosworth	I-I	N
77	Giuliano-Scala	Ford Escort Cosworth	I-I	N
78	Lambardi-Ficai	Ford Escort Cosworth	I-I	N
79	Amelio-Marinotto	Peugeot 205 Gti	I-I	A
80	Burkart-Rausch	Opel Astra Gsi	D-D	A
81	Bini-Rovegno	Opel Kadett Gsi	I-I	A



COCKPIT



MUNOZ



SOLDANO-DPPI



PHOTO 4

BIASION. Che sia la fonte magica, quella a cui si sta dissetando Miki Biasion? L'italiano punta al poker al Sanremo

SAINZ. Tanta rabbia in corpo: l'asso spagnolo è ancora a zero successi stagionali

FIORIO. Rientro nel giro del mondiale per Alex Fiorio

FASSINA. Leader della Coppa Fia, il veneto della Mazda ha vinto il Gruppo N al rally d'Italia '90.

DELECOUR. Molti vedono già nel «razzo» francese il vincitore del 35. Sanremo

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.
82	Muzzarelli-Nalin	Peugeot 309 Gti	I-I	A
83	Comini-Gravaghi	Peugeot 205 Gti	I-I	A
84	Heinen-Heinen	Opel Kadett Gsi	I-I	A
85	Calcinotto-Brunello	Opel Astra Gsi	I-I	A
86	Giordano-Fezza	Peugeot 405 Mi	I-I	A
87	Fameli-Revelli	Opel Kadett Gsi	I-I	A
88	Salvatori-Stefanelli	Opel Astra Gsi	I-I	A
89	Ussai-Cianci	Renault Clio 16V	I-I	A
90	Ballestra-Nari	Renault 5 Turbo	I-I	N
91	Dieni-Magurno	Renault 5 Turbo	I-I	N
92	Cuenin-Rossi	Renault 5 Turbo	F-F	N
93	Polliotto-Acajou	Fiat Uno Turbo	I-I	N
94	Gaetti-Zecchini	Opel Astra Gsi	I-I	N
95	Castore-Grua	Opel Astra Gsi	I-I	N
96	Bianchi-Santini	Peugeot 205 Gti	I-I	N
97	Allavena-Barisone	Peugeot 309 Gti	I-I	N
98	Annovi-Rolandi	Peugeot 205 Gti	I-I	N
99	Giordano-Traverso	Opel Kadett Gsi	I-I	N
100	Lozza-Fiorenti	Opel Astra Gsi	I-I	N
101	Giordanino-Spolettini	Peugeot 309 Gti	I-I	N
102	Bosco-Raimondi	Peugeot 309 16V	I-I	N
103	Ala-Bertina	Peugeot 309 Gti	I-I	N
104	Panozzo-Panozzo	Peugeot 309 Gti	I-I	N
105	Sottile-Trimarchi	Opel Astra Gsi	I-I	N
106	Gomba-Voersio	Peugeot 309 Gti	I-I	N
107	Rampazzo-Bentivegna	Opel Kadett Gsi	I-I	N
108	Sartori-Quarantani	Peugeot 309 Gti	I-I	N
109	Cavatorta-Manganone	Peugeot 309 Gti	I-I	N
110	Cereghino-Canella	Renault Clio 16V	I-I	N
111	Robino-Marchiori	Peugeot 205 Gti	I-I	A
112	Zunino-Coscia	Peugeot 205 Gti	MC-I	A
113	Moraglia-Gherzi	Peugeot 205 Gti	I-I	A
114	Bincenzi-Pastorino	Peugeot 205 Gti	I-I	A
115	Simoncini-Galbusera	Hyundai Lantra	I-I	A
116	Pignattaro-Barghi	Peugeot 205 Gti	I-I	A
117	Bonaguro-Pido	Ford Escort 1.6	I-I	A
118	Ciceri-Brusadelli	Hyundai Lantra	I-I	A
119	Gai-Bianchino	Peugeot 205 Rallye	I-I	A
120	Orengo-Gallo	Opel Corsa	I-I	A
121	Scordato-Fazzari	Peugeot 205 Rallye	I-I	A
122	Renzullo-Violante	Peugeot 205 Rallye	I-I	A
123	Alberti-Tessitore	Peugeot 205 Rallye	I-I	A
124	Bona-Ferin	Peugeot 205 Rallye	I-I	A
125	Ferrari-Giuliani	Peugeot 205 Rallye	I-I	A
126	Fiorenza-Giusti	Suzuki Swift	I-I	A
127	Rio-Perlo	Peugeot 205 Rallye	I-I	A
128	Boretto-Manfrini	Peugeot 205 Rallye	I-I	A
129	Boniscontro-Guglielmi	Opel Corsa Gsi	I-I	N
130	Molinari-Molinaris	Opel Corsa Gsi	I-I	N
131	Giacone-Rossetti	Opel Corsa Gsi	I-I	N
132	Peirano-Peirano	Opel Corsa Gsi	I-I	N
133	Botti-Nataloni	Peugeot 205 Rallye	I-I	N
134	Duterte-Vielle	Peugeot 205 Rallye	F-F	N
135	Sagnard-Muller	Peugeot 205 Rallye	F-F	N
136	Fragale-Fornengo	Peugeot 205 Rallye	I-I	N
137	Lazzareschi-Lencioni	Peugeot 205 Rallye	I-I	N
138	Prato-Brunengo	Peugeot 205 Rallye	I-I	N
139	Ricci-D'Amore	Peugeot 106 Xn	I-I	N

Trofeo Cinquecento ecco i protagonisti

201 Cavigioli-Bordogna; 202 Luise-Levi; 203 De Barba-Cason; 204 D'Amico-Valentini; 205 Dal Bo-Danzo; 206 Cangani-Angelilli; 207 Gioli-Piccione; 208 Galliano-Mauro Maria; 209 Melluzzo-Pastorelli; 210 Rossi-Cavallo; 211 Saladino-Cassata; 212 Serra-Conti; 213 Alliberti-?; 214 Fanuele-Silvestri; 215 Pianezzola-Zanatta; 216 Lovisetto-Rebecca; 217 Bianchi-Barzanti; 218 Perini-Capolongo; 219 Bacci-Barelli; 220 Lavagna-Salvatore; 221 Stival-Fortunato; 301 Ascheri-Bessone; 302 Pozzi-Rossari; 303 Olocco-Agadino; 304 Calabrini-Cocchio; 305 Villa-Tusaini; 306 Biasiolo-Cecchinato; 307 Gatti-Zilli; 308 De Giacomi-Vertemani; 309 Guidi-Materazzetti; 310 Veroni-Serra; 311 Ballestero-Bocca; 312 Assirati-Palombi; 313 Perugia-Parodi; 314 Acerbis-Di Marco; 315 Bolacchi-Manelli; 316 Bucci-Vicerdini; 317 Fontana-Giachino; 318 Zinna-Ceratti; 319 Dutto-Renna; 320 Vallini-Cadenasso; 321 Pacinotti-Bartoletti; 322 Cannizzaro-Bonini; 323 Vanzelli-Cavagna; 324 Cavalli-Barboglio; 325 Corrado-Revolon; 326 Perione-Marcolin; 327 Dal Borgo-Zanon; 328 Manfrinetti-Branda; 329 Grasso-Gori; 330 Crivellari-Bergamasco; 331 Artusi-Rovini; 332 Mandelli-Forrentini; 333 Malatesta-Zona; 334 Gaioni-Ghirlinghelli; 335 Zani-Revelant.



PARTENZA



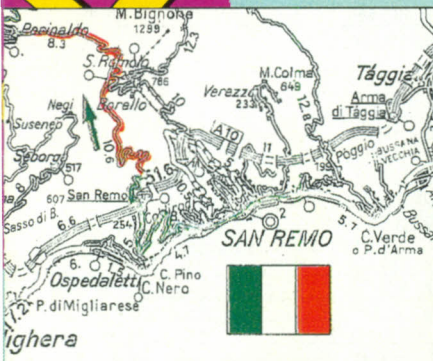
ARRIVO

TRASFERIMENTI

PROVE SPECIALI

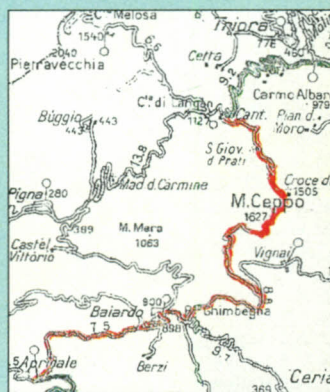
PRIMA TAPPA - 11 ottobre

Partenza da Sanremo - ore 7.00



PS ① **Perinaldo** - ore 07.33

12,35 km
da Sanremo a Perinaldo



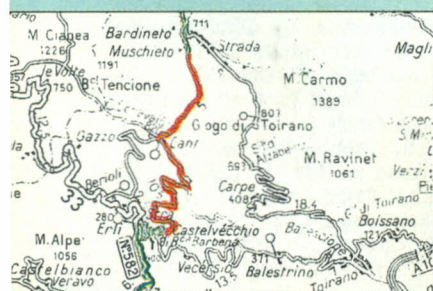
PS ② **Apricale** - ore 08.01

36,35 km
da Apricale a Molini di Triora



PS ③ **Colle d'Oggia** - ore 09.12

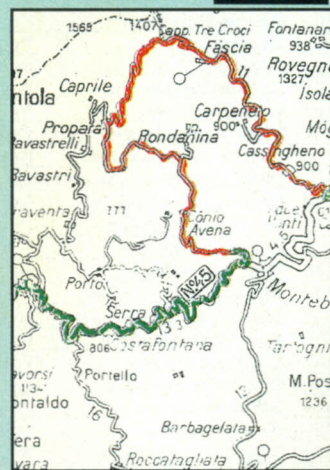
15,66 km
da Carpiaso a Borgomaro



PS ⑤ **Colle Melogno** - ore 11.14

12,98 km - da Frassinio a Pian Soprano
Riordino a Savona ore 12.24 - 12.54

PS ⑥ **Valli Genovesi** **ANNULATA**



PS ⑦ **Conio Avena** - ore 15.47

28,20 km
da Conio Avena a Cassingheno



PS ⑧ **Loco** - ore 16.28

15,81 km
da Cassingheno a Cabanne

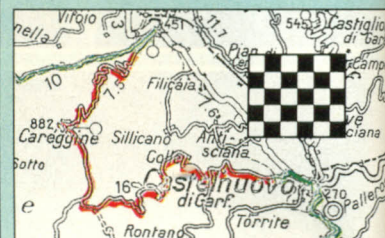
PS ④ **Castelvechio** - ore 10.44

10,13 km
da Castelvechio a Bardineto



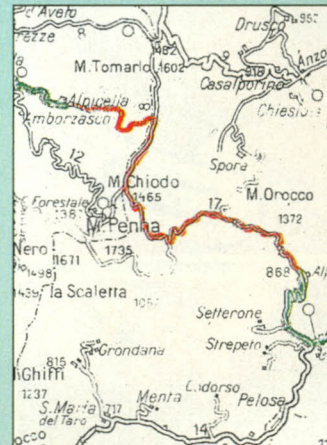
PS ⑩ **Castelnuovo Magra** - ore 19.34

21,79 km
da Vezzanello a Castelnuovo Magra



PS ⑪ **Careggine** - ore 21.05

19,17 km
da Poggio a Castelnuovo Garfagna
Arrivo al Ciocco dalle ore 22.40



PS ⑨ **Alpicella** - ore 17.11

18,09 km
da Alpicella ad Alpe

SECONDA TAPPA

Partenza dal Ciocco - ore 07.00



PS ⑫ **Renaio** - ore 07.18

22,42 km
da Albiano a Coreglia



PS ⑬ **Tereglio** - ore 07.51

16,87 km
da Coreglia a Granaiola

PRIMA TAPPA - 11 ottobre

Sanremo - Il Ciocco
Percorso di km 667,09 con 10 prove speciali pari a km 190,53

SECONDA TAPPA - 12 ottobre

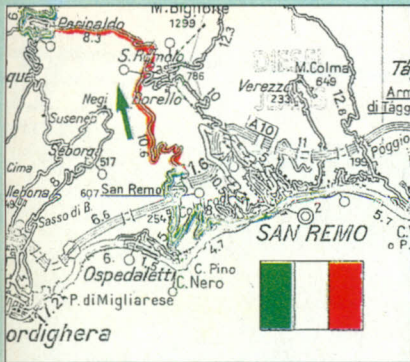
Il Ciocco-Sanremo
Percorso di km 672,71 con 9 prove speciali pari a km 155,37

TERZA TAPPA - 13 ottobre

Sanremo-Sanremo
Percorso di km 414,18 con 8 prove speciali pari a km 147,22
Percorso totale: km 1753,98 con 27 prove speciali pari a km 523,12

TERZA TAPPA - 13 ottobre

Partenza da Sanremo - ore 7.00



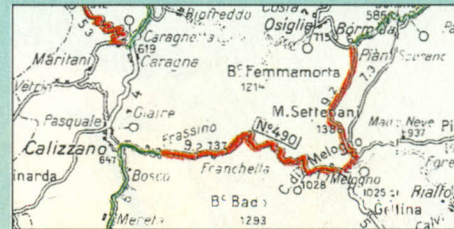
PS 21 Perinaldo - ore 07.00

12,35 km - da Sanremo a Perinaldo



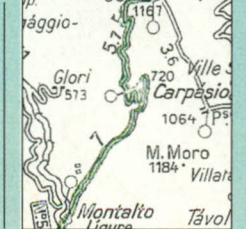
PS 23 Colle d'Oggia - ore 09.12

15,66 km - da Carpasio a Ville San Pietro



PS 25 Colle Melogno - ore 11.14

12,98 km
da Frassino a Plan Soprano



PS 27 Rezzo - ore 13.27

15,24 km
da Rezzo a Colle d'Oggia



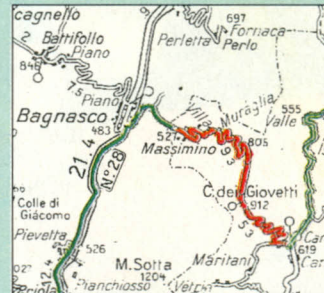
PS 22 Baiardo - ore 07.33

29,25 km
da Apricale a Colle Langan



PS 24 Castelvecchio - ore 10.44

10,13 km
da Castelvecchio a Muschietto



PS 26 Colle dei Gioveti - ore 12.06

11,12 km
da Caragnetta a Massimino



PS 28 Vignai - ore 14.13

40,49 km
da Badalucco a M. del Carmine
Arrivo a Sanremo dalle 16.23

12 ottobre



PS 14 Corfino - ore 9.00

15,30 km
da Corfino a Piazza al Serchio



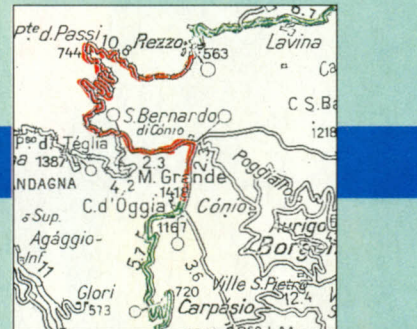
PS 16 Monte Tomarolo - ore 12.09

14,07 km
da M. Tomarolo a Amborzasco



PS 18 Loco - ore 14.01

15,81 km
da Loco a Cabanne
Riordino a Busalla ore 15.38 - 16.08



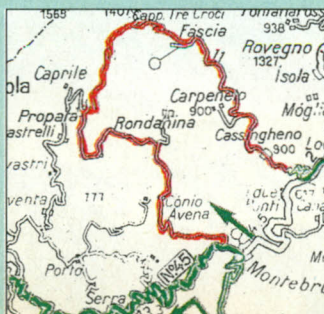
PS 19 Rezzo - ore 18.41

15,24 km
da Rezzo a Colle d'Oggia



PS 15 Grondola - ore 10.45

16,97 km
da Pontremoli a Passo Brattello



PS 17 Conio Avena - ore 13.20

28,20 km
da Conio Avena a Cassingheno



PS 20 Vignai - ore 19.24

40,49 km
da Badalucco a M. del Carmine
Arrivo a Sanremo dalle 21.49



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

Alesi come Gilles? Il paragone «improponibile» ha trovato una accoglienza entusiastica tra i nostri lettori e questo nonostante la domanda sia stata formulata qualche tempo fa, ben prima, quindi, degli exploits di Monza e soprattutto di quei venti giri in Portogallo che sono stati così somiglianti a quelli di Villeneuve in Spagna. Il dato si presta allora ad alcune considerazioni che non debbono essere sottovalutate. La prima è che il mito del canadese resiste inossidabile nel tempo e il fatto che adesso si osi un collegamento non deve suonare blasfemo, perché non è che un modo per poter rievocare imprese, situazioni, emozioni che non si vogliono seppellite dall'avanzare del tempo. Dire Alesi come Gilles non è altro che un'opportunità inconscia, facendo un complimento (perché è nel senso del complimento quasi «supremo» che va intesa la comparazione) di richiamare tra noi il pilota dei tempi moderni eletto ad assoluto simbolo del

coraggio. Insomma si dice Alesi, ma si omaggia ancora lui, l'indimenticabile ferrarista più amato. La seconda considerazione è che nel plebiscito dei lettori c'è tutta la voglia degli appassionati di ritrovare in F.1 dei personaggi che siano poco robotizzati e soprattutto generosi nel distribuire emozioni. Quando le due cose si abbinano (pilota disponibile, vicino alla gente, sorridente, arrabbiato, su è giù di morale, in sintesi genuino, ma anche ardito in prova e in corsa, sprezzante del rischio, addirittura quasi votato allo stesso) il risultato diventa immediatamente una miscela esplosiva ad alto indice di gradimento. Terza considerazione: per occupare un posto preferenziale nel cuore dei tifosi non è indispensabile vincere gare a catena, anzi in certi casi non è nemmeno indispensabile vincere, basta convincere che si ha tutto per farlo se solo le circostanze, il mezzo di cui si dispone, la squadra che c'è attorno, lo permettessero. Il grande Prost, che ha collezionato più Gp di tutti, ne è un esempio lampante. Apprezzatissimo, puntualmente preso a paragone per le sue tante qualità, si porta addietro da anni un prestigioso appellativo, «professore», che è un grande segno di stima, ma non è certo un segno di amore. Ultima considerazione: nella gente c'è sempre la voglia di identificare il pilota, l'idolo, quello per cui vale la pena di pagare un biglietto, nel cavaliere del rischio, capace di fare quello che noi comuni mortali non si sarebbe mai disposti a fare. Alesi, che con una Ferrari da centro schieramento riesce ad andare al comando della corsa non appena viene a piovere, sostituendo con il cuore il motore e il telaio, oppure il Jean che sorpassa all'esterno e va al comando alla maniera dell'eroe di un film, oppure ancora quello che scommette su se stesso e sulla convalescente Ferrari invitando i tifosi italiani a spingerlo a schiacciare più forte l'acceleratore e ce la mette davvero tutta per ripagarli saltando cordoli, sfiorando muri, passando addirittura sull'erba sembra fatto su misura per entrare in quella ristretta galleria di intrepidi del volante che lasciano il segno con imprese in pista e non solo con gli albi d'oro. Ecco allora che un sondaggio popolare può trasformarsi in una laurea ad honorem. Conoscendolo, nulla poteva dargli più soddisfazione.

FELICITÀ' È USCIRE
IN UNA DOMENICA DI PIOGGIA
E NON AVERE MILIONI
DI OCCHI PUNTATI ADDOSSO!



M. Gallesse

**AUTOSPRINT
SUPER
SONDAGGIO**

Alesi co UN PIÙ



Fotografie ORSI

me Gilles? BISOGNA

I nostri lettori amano i piloti che entusiasmano. L'83 per cento degli oltre 8000 che hanno risposto al sondaggio non hanno avuto dubbi: sì, Jean è paragonabile a Villeneuve. Proprio come il mitico canadese anche Alesi riesce ad infiammare le folle tirando fuori dalla sua F93A più di quanto non sia in grado di dare...

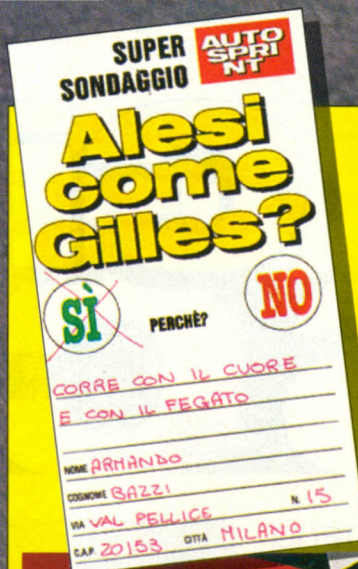


Sono 8.425 le schede giunte in redazione sul sondaggio «Alesi come Gilles»: 6.993 erano a favore, pari all'83 per cento, mentre i contrari erano solo 1.432, pari al 17 per cento



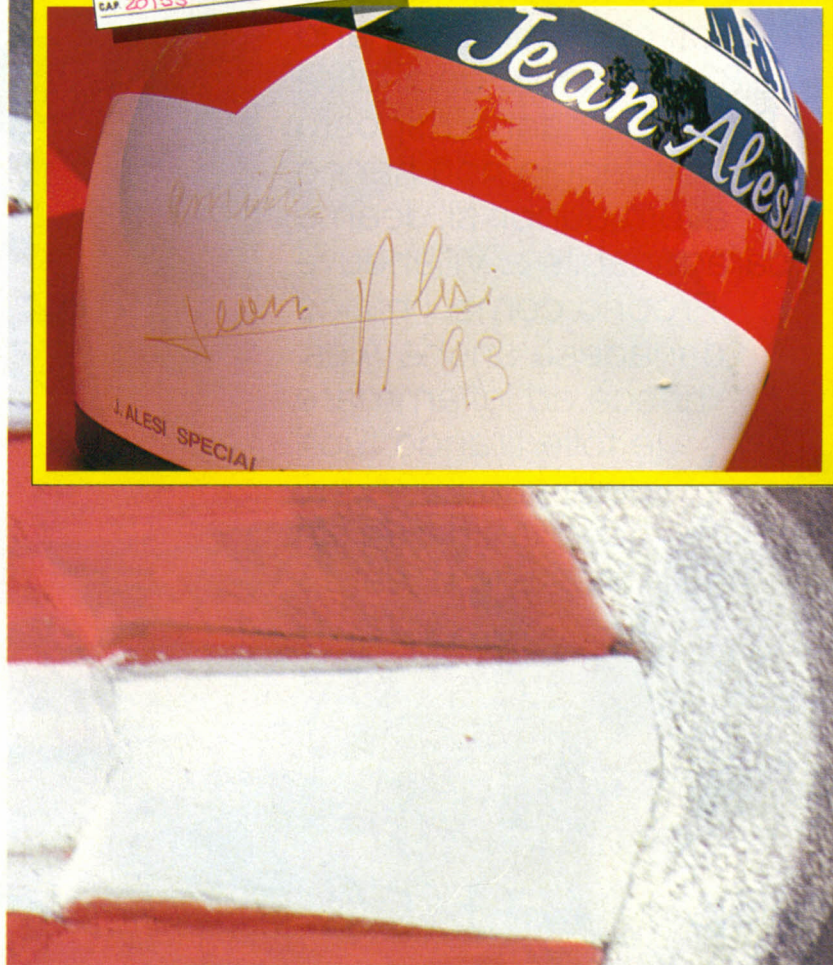
Un vero plebiscito. Noi di Autosprint non avevamo dubbi e anche Gilles, di lassù, sarà fiero nel sentirsi paragonato a un terrestre. La preferenza di chi ha risposto al sondaggio del nostro giornale «Alesi come Gilles?» è stata così schiacciante da togliere ogni remora: l'83 per cento dei voti è a favore. Jean Alesi può essere paragonato a Villeneuve, l'«Aviatore» che fece innamorare Enzo Ferrari ma, soprattutto, che fece infiammare i cuori degli appassionati. Non è un caso che dopo Gilles la F.1 abbia faticato molto per trovare un altro eroe «totale», dovendo aspettare l'arrivo del marziano Senna e i numeri da «circo» di Nigel Mansell per entusiasinarsi. Nel nostro sondaggio, su un totale di 8425 schede voto, ben 6993 recavano la risposta sì al quesito, mentre solamente 1432 sono stati i no. Perché? Quali sono le ragioni di una tale, schiacciante, superiorità delle risposte affermative? Vediamo di capire i motivi di un fenomeno dal nome francese ma dal cognome italianissimo.

SEI UN MITO. Le tappe che portano all'esplosione di Alesi cominciano al Paul Ricard, nell'89, quando l'emergente pilota di F. 3000 debutta in F.1 al volante di una monoposto decaduta ma dal cognome illustre: Tyrrell. Che è poi una buona monoposto, ha solo bisogno di un pilota motivato. Alesi si spinge sino al secondo posto, prima di concludere al quarto. Il ghiaccio è rotto e tutti gli appassionati si sono già accorti di lui, lui che in una gara si è fatto notare di più di quanto riuscito ad altri in intere stagioni di Gp. Se non è destino questo... Nel '90, con la Tyrrell «ala di gabbiano» degli ex ferraristi Postlethwaite e Migeot, Alesi «rischia» di vincere in un paio di occasioni. Lo chiamano alla Ferrari ma nasce un pasticciaccio per un precedente accordo con Frank Williams. Dopo settimane difficili Alesi dirà «*Se non riesco ad andare alla Ferrari preferisco stare fermo. La Williams non la guiderò mai*». La situazione si sblocca e Alesi riesce ad arrivare sulla monoposto che ama: la Ferrari. Lo attendono stagioni difficili, delusioni dietro delusioni. Passano i piloti, cambiano le persone, ma lui, testardo, rimane. È il punto fermo di un team che alle volte pare allo sbando. Ogni tanto qualche sprazzo di luce ed è sempre lui che lo provoca. Alesi, un pilota che si trasforma quando le condizioni sono impossibili, che appena piove riesce ad avvicinarsi ai primi, che spinge monoposto considerate da buttare nei gruppi dei primi, qualche volta addirittura davanti a tutti. È sempre lui, Alesi, che trascina la folla con il suo ottimismo ostinato, a volte persino ingenuo. Ma è questo che conquista la gente. Sono il suo quarto tempo in prova a Spa, quest'anno, o il terzo a Monza confortato dal secondo posto finale. Non appena la F93A ha raggiunto una parvenza di competitività eccolo lì, gigantesco primo alla prima curva dopo il via nel Gp del Portogallo e primo per quasi venti giri. Gilles continuava su tre ruote, senza musetto, fuori pista. Non ha vinto molto, ma è sembrato che quei sei Gp siano stati... sessanta. Poi, per la Ferrari, un periodo che neppure il mondiale vinto da Scheckter ha potuto far brillare. Ma adesso c'è Alesi. La gente, e il nostro sondaggio lo conferma, con lui è tornata a sognare. ■



Ecco chi ha vinto il casco di Jean

Fra le migliaia di schede ne è stata estratta solo una: in palio c'era un premio davvero esclusivo. Il casco di Jean Alesi, autografato dallo stesso ferrarista, è stato vinto da Armando Bazzi di Milano che si è professato favorevole all'accostamento del francesino con Gilles Villeneuve.



I LETTORI CONQUISTATI DAL CUORE DI ALESI

È tornata la... febbre

Jean come Gilles? non è davvero azzardo se nella maggioranza delle migliaia di lettere ricevute i lettori hanno risposto con frasi

come quella di Enzo Narciso, di Filiano (Pz): «*Sì, proprio come Gilles; perché Alesi non accetta mai che il proprio mezzo abbia un limite*». Ma,

guarda caso, sono anche in moltissimi a ricordarlo nel Gran Premio di Montecarlo. «*In qualifica il sabato, in quel giro rabbioso sfiorando le*



ORSI

protezioni» scrive ad esempio Servio Bartolini, di Cesena, «mi è sembrato di rivedere Gilles: «la febbre è tornata»». «Quando Jean rischia un Gp come quello di Montecarlo, senza effettuare il cambio di pneumatici, rischiando l'aderenza per arrivare in fondo» aggiunge ancora Danilo Zucal, di Sarnonico-Tn, «ecco, in questo è decisamente vicino a Gilles». E così via di questo

passo. Perché quasi per tutti «la loro grande caratteristica in comune è guidare con l'anima» come sintetizza Giorgio Piccinini, Bagni di Tivoli-Rm; «Jean quando sale in macchina riesce ad azionare il cuore un istante prima del cervello» precisa infatti Carlo Ferrari, di Badia Polesine-Ro; e conferma un anonimo di Cesano di Roma «Jean è l'unico essere umano in un circolo di robot con il cervel-

lo imbottito di dollari e di micro-chip».

Quale la molla che ha scatenato Gilles e scatenato oggi Jean? «Il coraggio o l'incoscienza di combattere sono stati il carburante del loro motore» suggerisce Laura Masi, di Catanzaro «Con quei numeri da acrobati che entrambi ci hanno regalato e hanno permesso a tutti e due di avvicinarsi, come pochi altri, i favori del pubblico». Perché coraggio o

incoscienza?

«Jean è pazzo quanto basta per rendere divertente un Gran Premio» le fa eco Giovanni Baggli, di Modena, e rincara Andrea Galluccio, di Sanremo-Im: «Jean, come Gilles prima, sa far danzare la sua Rossa oltre i limiti apparentemente invalicabili della fisica» perché «come Gilles» lancia la prima frecciata Paola Valmasoi, di Domegge di Cadore-BI, «Jean è in grado

di sopperire all'inferiorità tecnica della sua auto»... «come un prestigiatore» affonda il dito nella piaga Attilio Scandella, di Villa d'Ognabg, «che da un cappello vuoto riesce sempre a trovare qualche cosa di strabiliante, emozionando tutti». «Sì, Alesi come Gilles» conclude insomma Salvatore Minervini, di Cosenza «perché sono entrambi i piloti dell'impossibile».

foto COLOMBO

Jean esce dal box dell'Estoril e precede la McLaren di Hakkinen dando spettacolo

Mi metto nei panni dei tifosi che davanti al televisore hanno visto la Ferrari. Secondo me hanno avuto una bella sorpresa. Mi aspettavo di effettuare una buona partenza, stavo nella parte più pulita della pista, ma sinceramente non avrei mai pensato di andare davanti in quella maniera. Hakkinen, quando si è reso conto che davanti non aveva più Hill, costretto a partire in fondo allo schieramento per un problema nel giro di formazione, ha pensato solamente a marcare Prost. Tanto che ha chiuso Alain in maniera molto decisa, forse troppo, portandosi completamente all'interno della pista. Con loro sulla destra mi sono trovato la parte esterna del tracciato totalmente libera. Allora ho chiuso gli occhi, solo un pochino..., e ho provato ad andare davanti a tutti. In effetti era un po' rischioso perché le gomme erano fredde e la vettura, con il pieno di carburante, molto pesante. Insomma, le condizioni peggiori per effettuare un sorpasso.

Credo proprio che Hakkinen non abbia capito bene cosa stava succedendo. Probabilmente ha pensato che l'unico avversario di cui doveva preoccuparsi era Prost. Nel tentativo di chiuderlo per presentarsi in testa alla prima curva, Mika ha finito per lasciarmi la porta aperta. Non è un sorpasso che si effettua normalmente. Solo un matto come me poteva arrischiare una cosa del genere. E una volta in testa mi sono subito reso conto che la mia vettura andava benissimo. Ho tirato sino al primo cambio gomme. Il programma che avevamo concordato con i tecnici era di fare il pit stop al ventesimo giro. Per come andava la mia Ferrari me la sarei sentita di continuare ancora per un po' di giri, ma non ho ritenuto opportuno cambiare il piano che avevamo preordinato. Purtroppo mi sono immediatamente reso conto che il nuovo treno di gomme andava addirittura peggio di quelle che avevo cambiato... Mi sono ritrovato con una vettura poco bilanciata e scivolosa sul veloce. In-

somma, con quel set di gomme non mi era assolutamente possibile tenere il ritmo che avevo avuto nella prima parte della gara. Addirittura ho pensato di fermarmi quasi subito per un secondo cambio gomme, tanto la vettura era diventata difficile e poco veloce. Sono comunque arrivato al secondo cambio come avevamo programmato e le cose sono tornate ad andar bene. Certo non mi aspettavo che Schumacher potesse uscirci davanti in quella maniera dopo il suo cambio gomme. Probabilmente nei due giri in più in cui è rimasto fuori rispetto a noi ha tirato al massimo, recuperando quei secondi che gli hanno permesso di rimanere davanti a me e ad Hakkinen. Mika, appena siamo usciti dalla pit lane, mi ha attaccato, costringendomi a guidare in difesa. Così non ho potuto cercare subito la prestazione migliore. Mi è molto dispiaciuto non arrivare sul podio: è stata la prima gara in cui mi è diventato possibile tirare sin dall'inizio e in maniera così decisa. Ma davanti a

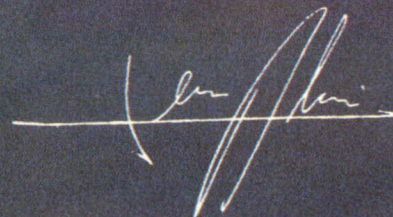


Adesso ci credo!

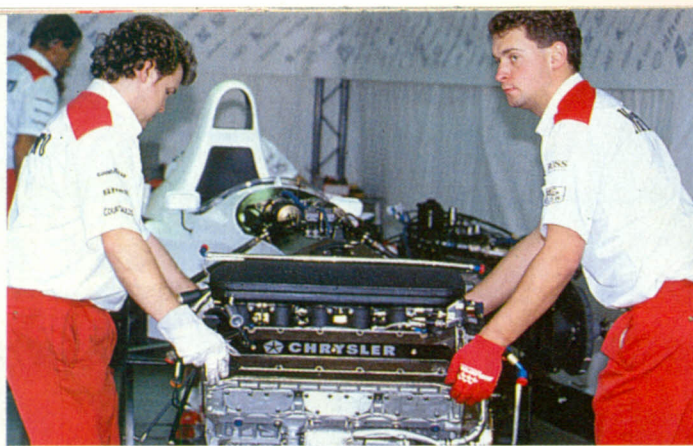
me non ha rotto nessuno e Schumacher, per la prima volta nel week-end, ha avuto una monoposto competitiva, ben diversa da quella delle prove. Nessuno di coloro che mi ero messo dietro al via mi ha sorpassato, se non durante il cambio gomme. Quindi il podio poteva venire. Il recupero di Hill non mi ha stupito, la superiorità della Williams continua ad essere netta. Quello che mi ha sorpreso è come la Benetton sia riuscita a dare a Michael una vettura tanto performante dopo che in prova aveva decisamente deluso. Questa, peraltro, è la dimostrazione che con l'elettronica può bastare una leggera correzione nel software per cambiare radicalmente il comportamento di una monoposto. Adesso alla Ferrari stiamo facendo un grosso lavoro per rendere ancora più competitiva la vettura. Abbiamo già compiuto dei grossi passi in avanti. Su un circuito stressante come quello portoghese riuscire a effettuare 19 giri in testa e poi tenere un bel ritmo è decisamente una grossa sod-

disfazione. Non credevo davvero di andare così forte. Dopo Monza avevo pensato: «Sarà difficile ottenere un altro risultato così». Invece, mi sono accorto che la vettura ha fatto ulteriori progressi. Per Suzuka non voglio fare la stessa battaglia di Monza al fine di convincere i tifosi ma credo che in Giappone avremo delle notevoli possibilità di lottare per la vittoria. Anche ad Adelaide avremo buone carte da giocare. Il software di gestione è migliorato e abbiamo capito come funziona la vettura. In curva è più sincera, la motricità a sua volta è decisamente aumentata. E i motori hanno compiuto un salto di qualità: non solo sono più potenti, ma adesso non si rompono. Faccio notare che Monza e Estoril non erano piste facili per i propulsori... Se riusciremo a migliorare ancora un po' la F93A di Estoril, nelle ultime gare saremo sicuramente ancora più vicini ai primi. Per quello che riguarda l'eventualità di utilizzare la vettura «passiva», questa dovrà prima essere più ve-

loce dell'attuale. Basteranno due decimi di secondo... A parità di prestazioni, invece, è meglio utilizzare la «attiva», una vettura che conosciamo bene e permette di sapere da quale base partire. L'altra è ancora da ottimizzare e ancora non la conosciamo a fondo, soprattutto per quanto concerne l'affidabilità. La nostra fortuna è quella di avere a disposizione due tipi di monoposto differenti: mentre io affino la «attiva», Gerhard sta sviluppando la «passiva». E alla fine, sulla base delle prestazioni, potremo portare in gara quella che darà i migliori risultati.



LUXOTTICA 

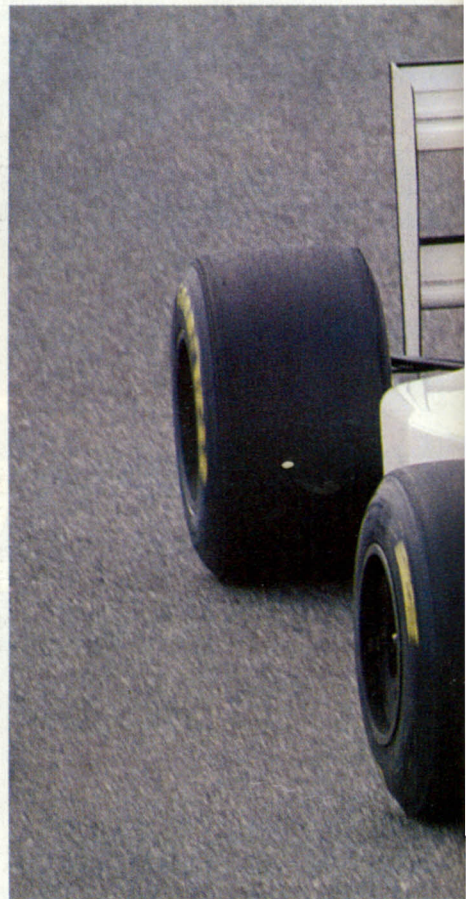


SUTTON

Due meccanici della McLaren con un V12 Lamborghini, a sinistra. Montato sulla monoposto britannica, sotto, il motore ha dato ottimi risultati nella sessione di test della scorsa settimana all'Estoril



fotografie PHOTO4

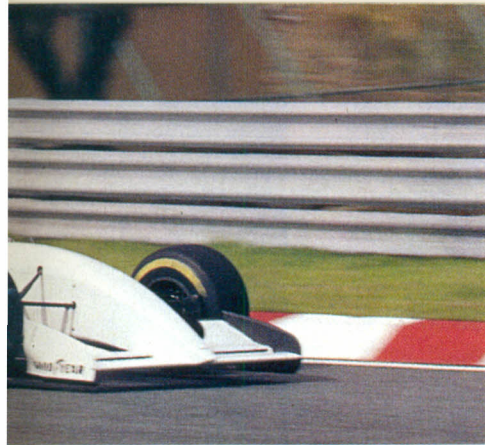


IN COPERTINA
NOVITÀ F.1

Ecco la McLaren Lambo!

Dopo i primi passi a Silverstone e Pembrey un test «vero» all'Estoril. Dove la monoposto con il motore italiano è andata subito fortissimo, tanto che Senna la vorrebbe in Giappone. Ma la Chrysler vuole certezze...

■ **DIEGO FORTI**



Una monoposto tutta bianca, chiaramente provvisoria. È la McLaren spinta dal dodici cilindri Chrysler-Lamborghini durante le prove all'Estoril, dove l'hanno pilotata sia Hakkinen, a sinistra, che Senna, sotto. Il telaio è quello della Mp4/8, abbinato al retrotreno della Mp4/7 che montava il V12 Honda. A destra uomini di Lamborghini e McLaren ai box



ESTORIL — Eccola finalmente. Dopo tante anticipazioni (nostre) e relative smentite, la McLaren a motore Lamborghini è scesa in pista la scorsa settimana in Portogallo, nell'ambito dei test Goodyear. E, fatto più importante, è andata subito forte. L'operazione è dunque partita con il piede giusto, e ora gli appassionati italiani possono sperare in un'altra grande realtà in cui tifare. Ma vedremo o no una McLaren-Lamborghini nel mondiale? Come già spiegato, Ron Dennis vuole questo matrimonio, ma con la «benedizione» ufficiale della Chrysler, tant'è che la Lamborghini Engineering potrebbe diventare Chrysler Engineering. L'alternativa Renault sembra infatti sempre impossibile stante l'incompatibilità (che già un anno fa fece

sfumare l'accordo quasi operativo) fra lo sponsor Shell e la Elf che fornisce i carburanti al V10 francese. Esiste l'idea di una McLaren-Peugeot, ma è difficile credere che Dennis si affidi a un propulsore del tutto nuovo e da sviluppare per i Gp. Ed ecco allora che appare accreditatissima la chance Lamborghini: magari anche per i due Gp finali di quest'anno, solo però se prima alla Chrysler avranno la certezza di un contratto firmato per il '94. Montato sulla vettura appositamente realizzata dalla McLaren per ospitarlo, il 12 cilindri italiano ha stupito per potenza e affidabilità. I piloti, Senna in particolare, lo hanno giudicato più interessante dell'attuale Ford V8. Addirittura il brasiliano ha ribadito che, se dovesse essere lui a decidere, già in Giappone il team

correrebbe con i motori Lamborghini. Oltre ad aver dotato il V12 italiano dell'acceleratore elettronico, il famoso «fly by wire» in grado di sovrintendere al controllo dell'apertura delle farfalle, sono già state montate sulla vettura tutte le raffinatezze tecnologiche messe a punto dai tecnici del team e dai «cugini» della Tag Electronics capeggiati da Udo Zucker. Sulla McLaren-Lambo «laboratorio» la parte anteriore della vettura è derivata da quella dell'attuale Mp4/8 ed è associata a un posteriore ispirato a quello della Mp4/7 (la monoposto che utilizzava il V12 Honda). Già la scorsa settimana, nei test all'Estoril, la vettura è stata dotata di servofreno, in maniera del tutto analoga alla Mp4/8. Buono anche il funzionamento del cambio appositamente approntato da-

gli uomini di Ron Dennis per il V12 Lamborghini. I tecnici del team si sono ispirati alla trasmissione già utilizzata con il V12 della Honda. Solo un cedimento della frizione ha creato qualche problema nei test portoghesi, ma considerando le difficoltà che generalmente si manifestano quando si accoppiano per la prima volta un cambio e un motore, questa rottura non pare aver destato particolari preoccupazioni. Probanti dunque le valutazioni comparative, con Senna che mercoledì della scorsa settimana è riuscito a ottenere un interessantissimo 1'13"22 con la McLaren-Lamborghini mentre Hakkinen, che in contemporanea girava con la vettura dotata del propulsore 8 cilindri della Ford, faceva segnare il tempo di 1'13"21. Successivamente il finlandese, salito a sua volta sulla monoposto con il V12, otteneva un 1'13"67 che confermava la validità dell'accoppiamento vettura-motore V12. Considerando il relativo sviluppo della monoposto spinta dal motore 12 cilindri si tratta di risultati decisamente confortanti, soprattutto se si tiene conto che la velocità massima ottenuta con il V12 è risultata di ben 10 kmh superiore a quella della Mp 4/8 Ford. Si può ritenere che, rispetto a Ford Hb, il V12 Chrysler-Lamborghini sia in grado di assicurare una cinquantina di cavalli in più, con una erogazione della potenza molto progressiva. Attualmente questo motore non dispone di valvole pneumatiche (tanto che si parla di un regime di rotazione massimo di 14400 giri). Si sa tuttavia che i tecnici della Lamborghini hanno già pronto questo sistema di distribuzione ed è quindi facile prevedere che siano a portata di mano regimi ben maggiori (600-800 giri in più), con una ulteriore iniezione di cavalli. Non solo, ma un affinamento della gestione elettronica del motore (dalla Bosch si è, come noto, passati alla Tag) pare in grado di assicurare un miglioramento dell'efficienza generale del propulsore. ■

Ultime sorprese Ferrari

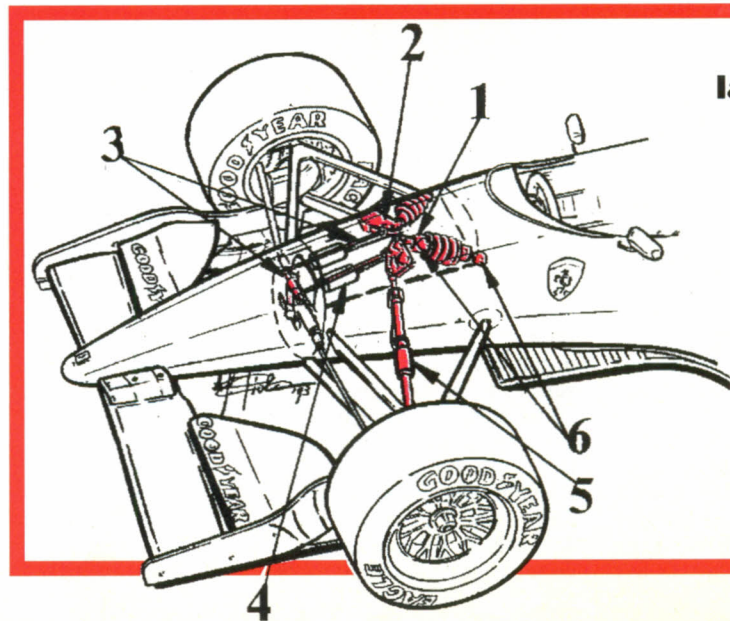
A Maranello hanno deciso di usare l'attiva anche in Giappone, ma sarà alleggerita di oltre dieci chili...

FRANCO NUGNES

Le novità Ferrari si susseguono a ritmo incalzante. Dopo aver risvegliato sopiti entusiasmi con i 19 giri condotti in testa da Alesi nel Gp del Portogallo, il team di Maranello si è intrattenuto all'Estoril per dirimere una questione: andare o no in Giappone con la F93B, vale a dire la monoposto «passiva»? Il responso della pista consiglia di rinviare il debutto in gara di questa soluzione, insistendo con la F93A «attiva». Jean Todt però non è tipo che si accontenta. Vuole a tutti i costi che la crescita del Cavallino non si fermi proprio ora: si è varato, allora, un programma di lavoro molto intenso, che prevede lo sdoppiamento delle competenze. Valerio Bianchi, coadiuvato da Ciampolini, si occuperà dello sviluppo della monoposto attiva, mentre l'equipe inglese diretta da Barnard utilizzerà la «passiva» per trarre utili indicazioni in vista della monoposto '94 (la presentazione della quale è slittata ai primi 10 giorni di gennaio). A Maranello si stanno dannando l'anima nel tentativo di portare la F93A al limite del peso: l'obiettivo è di togliere 10 kg. Come? Alleggerendo tutte le principali componenti della vettura. Si cercherà di guadagnare ogni grammo possibile su telaio, carrozzeria, motore, cablaggi. Un impegno da certosini, che dovrebbe essere ripagato da un miglioramento nelle prestazioni stimato in 7-8 decimi di secondo al giro. La squadra è tornata dai test portoghesi all'Estoril con informazioni positive: Alesi, in configurazione da qualifica, ha confermato il quinto tempo in griglia del Gp; mentre Berger, con 80 litri di benzina a bordo, ha abbassa-

to di un paio di secondi il miglior giro in gara di Alesi, girando in 1'14"810 contro l'1'16"806. La monoposto «passiva» si è rivelata più lenta di soli due decimi di secondo: una differenza che non rivela una minore competitività ma solo un ritardo di preparazione e una limitata messa a punto. Se a tutto questo aggiungiamo che la Ferrari ha girato nelle prove dell'Estoril con motori 5 valvole, si può intuire quale possa essere il margine di miglioramento passando all'ultima versione del 4 valvole per cilindro. A proposito di propulsori il team di Maranello andrà a Imola mercoledì e giovedì (è in programma anche un long run)

per testare modifiche alla lubrificazione. I tecnici sono fiduciosi di colmare il gap che li separa dal 10 cilindri Renault (si parla di 25-30 cv per lo più dovuti all'ottima benzina Elf) entro la fine della stagione. Todt sta scandagliando tutte le strade possibili: sembra che a Maranello nei giorni scorsi abbia fatto visita uno specialista chimico francese (provenienza Peugeot e Total) che potrebbe collaborare insieme agli uomini dell'Agip per la ulteriore crescita prestazionale del motore. Il tecnico non ha ancora fornito una risposta, ma sembra entusiasta di entrare a far parte del gruppo di lavoro diretto da Lombardi. ■



Davanti la passiva è diversa

Debutto a porte aperte nella 3 giorni di prove dell'Estoril della versione completamente «passiva» della Ferrari. Finalmente si è potuto osservare con una certa tranquillità questa monoposto, in modo da poter schematizzare con precisione l'alloggiamento dei vari elementi della sospensione anteriore. Questa è quella che si avvicina maggiormente alla prima ipotesi che presentammo nelle note relative



Quanti botti Gerhard!

Ancora sull'incidente di Berger all'Estoril. L'austriaco è uscito dai box, dopo il pit stop nel Gp del Portogallo, a una velocità di 20 kmh superiore a chiunque altro. È per questo che la sua F93A, quando è passata sul dosso tanto criticato dai piloti, si è «seduta» sul posteriore: il correttore d'assetto ha letto i valori della compressione correggendo l'altezza da terra, innescando così la carambola davanti a Warwick. La sequenza di «botti» nel '93 dell'austriaco ha avuto una appendice nei test all'Estoril della scorsa settimana quando è finito nella sabbia per il cedimento di un freno.

CUNHA

Sopra, Berger si sfilava dall'abitacolo dopo lo spaventoso incidente nel Gp del Portogallo. A lato, Gerhard durante i test della scorsa settimana. Sotto a destra, il team al lavoro: in Giappone la Ferrari avrà monoposto «attive» alleggerite di 10 kg

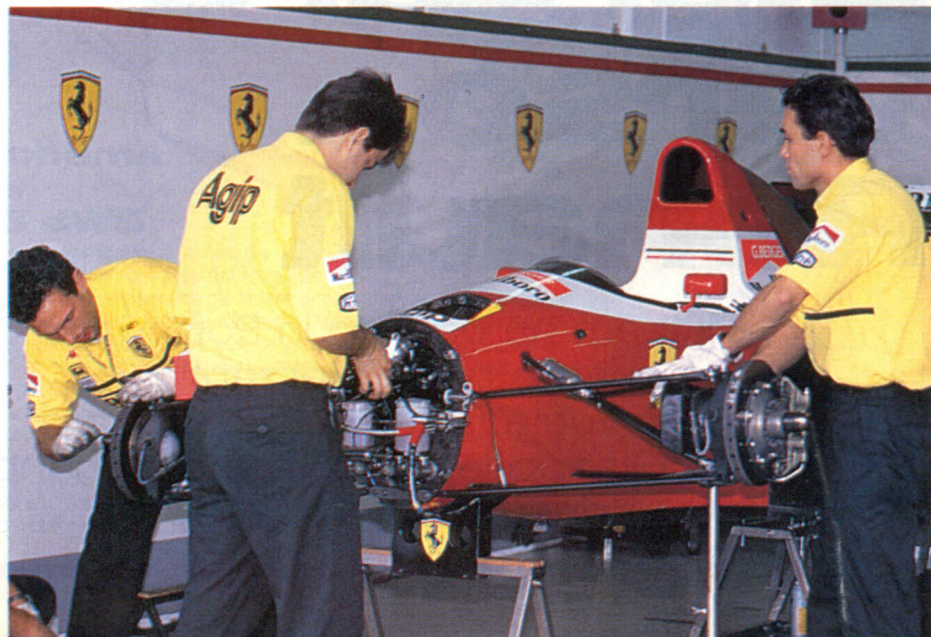


PHOTO4

SUTTON

al Gp del Belgio. La novità principale è rappresentata dalla posizione dei gruppi molla ammortizzatore (1) a V con il punto di fulcro con il bilanciante (2) nella parte inferiore dell'ammortizzatore. Le regolazioni da parte dei meccanici non devono essere delle più facili: per accedere agli attacchi degli ammortizzatori vi sono due piccole aperture circolari (6) nella carrozzeria. La barra antirollio (3) è collegata tramite due lunghe bielle, come sulla Ferrari 640 e sulla Benetton B191 dello stesso Barnard. Gli ammortizzatori sono del tipo con il ci-

lindro del gas separato. La versione passiva è stata parzialmente... «attivizzata» con un correttore di assetto elettronico (5) piazzato a metà del puntone, con una soluzione simile a quella adottata dalla Tyrrell nel Gp del Giappone dell'88. Questo per poter effettuare paragoni molto rapidamente fra la soluzione completamente «passiva» e quella «semiattiva» con il controllo dell'altezza da terra e la possibilità di far sollevare il muso in rettilineo. Particolare quest'ultimo che fa guadagnare circa 6-8 km in velocità di punta.



Paul Belmondo, tester della Benetton, nell'abitacolo della B 193B dialoga con Riccardo Patrese e con un tecnico del team. Al centro della discussione il livello di sviluppo raggiunto dal sistema delle quattro ruote sterzanti

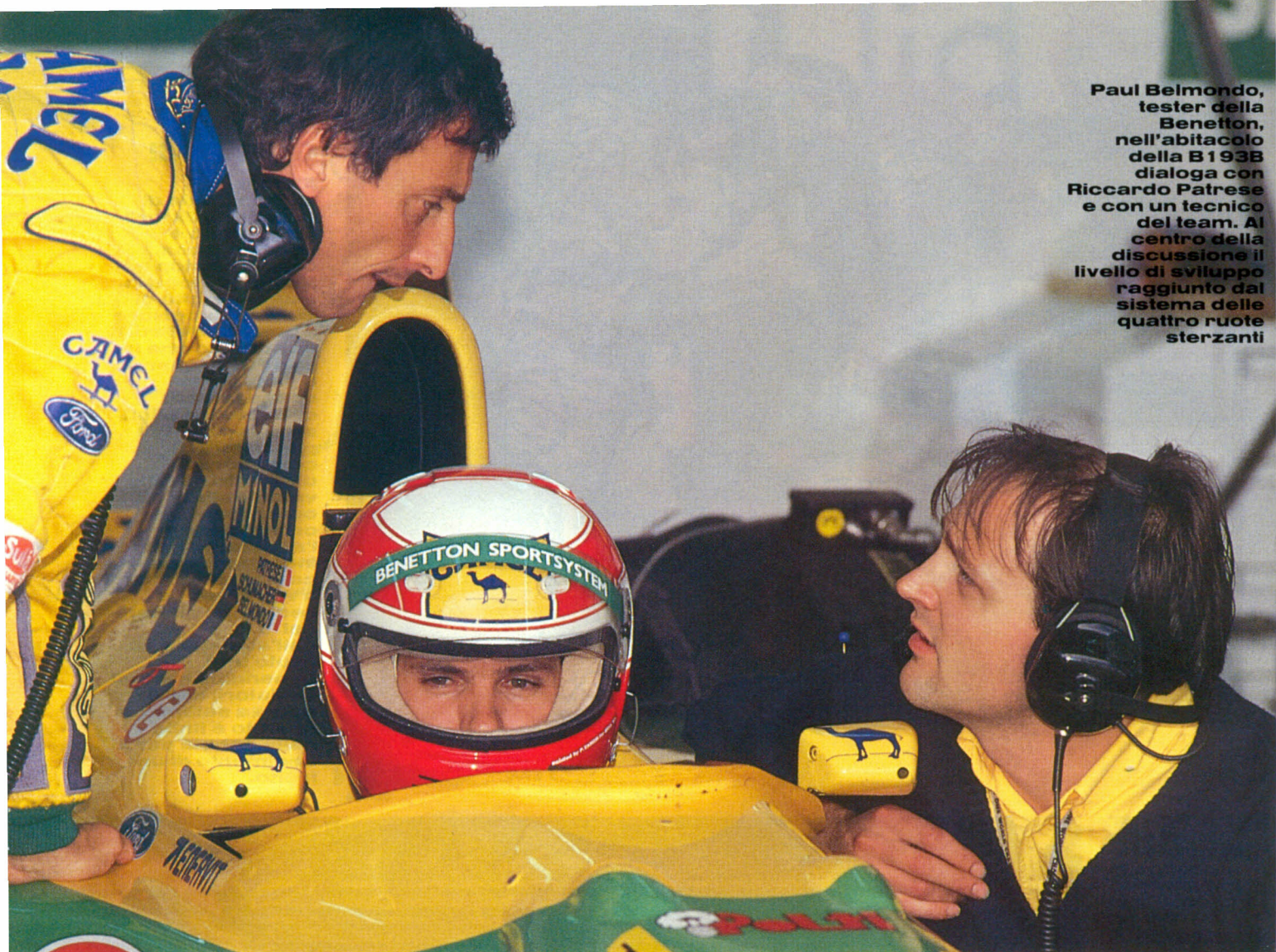


PHOTO4

FORMULA UNO
NOVITÀ BENETTON

Sterzare verso... Renault

Il team ha provato in Portogallo le quattro ruote sterzanti che vuole far debuttare in gara in Giappone. Per avere più chance di ottenere risultati capaci di assicurargli i V10 francesi

ESTORIL — Dopo essersi aggiudicata il Gp del Portogallo, mettendosi dietro le Williams, ovvero le dominatrici sino a questo momento del campionato, la Benetton ha confermato di rappresentare la forza nuova del campionato anche nei test di Estoril. Con Schumacher la squadra anglo-italiana ha stabilito infatti il miglior tempo: 1'13"00, fatto segnare nella giornata di giovedì. E l'impegno della team italiano non si è fermato alla messa a punto dell'assetto della vettura e del sistema per la partenza automatica, ma sono state testate anche le quattro ruote sterzanti in chiave Suzuka, cioè per il debutto nel Gp del Giappone. I collaudi portoghesi non sono stati però sufficienti a deliberare definitivamente questo sistema, che verrà riprovato ancora, a Silverstone. Tuttavia è chiaro che la squadra farà tutto il possibile per impiegarlo in Giappone. La maggior guidabilità assicurata dalle quattro ruote sterzanti può

I TEMPI DI ESTORIL

Nella tabella sotto ecco la lista dei tempi fatti segnare nei tre giorni di test portoghesi all'Estoril, dove si sono viste numerose novità sia a livello tecnico che di piloti. Tra parentesi abbiamo indicato i numeri di giri compiuti da ciascuno.

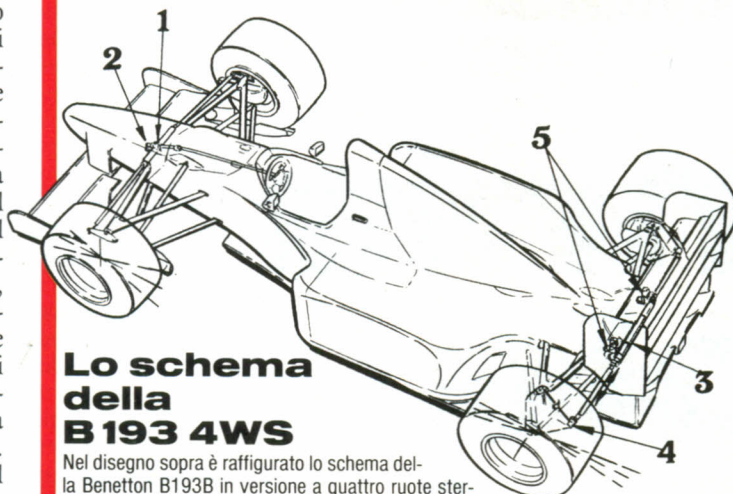
Piloti	Vettura	Martedì 28	Mercoledì 29	Giovedì 30
1. Schumacher	(Benetton B193B-Ford)	1'13"430 (50)	1'13"330 (42)	1'13"000 (67)
2. Hakkinen	(McLaren Mp4/8-Ford)	1'13"690 (36)	1'13"210 (59)	1'14"930 (28)
3. Senna	(McLaren Mp4/8-Lamborghini)	1'15"250 (10)	1'13"220 (12)	1'13"690 (25)
4. Hakkinen	(McLaren Mp4/8-Lamborghini)	—	1'13"670 (5)	—
5. Alesi	(Ferrari F93A)	1'14"710 (48)	1'13"740 (65)	—
6. Barrichello	(Jordan 193-Hart)	1'14"420 (53)	1'14"110 (32)	—
7. Patrese	(Benetton B193B-Ford)	1'14"360 (67)	—	—
8. Fittipaldi	(Footwork Fa14-Mugen)	1'14"450 (80)	—	—
9. Verstappen	(Footwork Fa14-Mugen)	1'14"450 (56)	—	1'14"460 (25)
10. Wendlinger	(Sauber C12-Ilmor)	1'14"900 (52)	1'14"450 (51)	—
11. Lehto	(Sauber C12-Ilmor)	1'14"940 (45)	1'14"550 (57)	—
12. Berger	(Ferrari F93A)	—	—	1'14"810 (18)
13. Prost	(Williams Fw15 C-Renault)	1'14"820 (56)	—	—
14. Berger	(Ferrari F93B)	1'15"520 (59)	—	1'15"000 (42)
15. Blundell	(Ligier Js 39-Renault)	1'15"080 (46)	—	—
16. Berger	(Ferrari F93A ibrida)	—	1'15"100 (32)	—
17. Hill	(Williams Fw15C passiva)	—	1'15"510 (52)	1'15"290 (62)
18. Irvine	(Jordan 193-Hart)	1'17"960 (30)	1'15"290 (37)	1'15"410 (29)
19. Fittipaldi	(Footwork Fa14-Mugen passiva)	—	1'15"310 (27)	1'16"010 (9)
20. Patrese	(Benetton B193-Ford passiva)	—	1'17"100 (24)	1'15"650 (51)
21. Coulthard	(Williams Fw15C-Renault passiva)	—	1'16"720 (50)	1'15"790 (96)
22. Hill	(Williams Fw15C-Renault)	1'15"790 (48)	—	—
23. De Ferran	(Footwork Fa14-Mugen)	1'17"990 (15)	1'16"060 (27)	—
24. Herbert	(Lotus 107 B-Ford)	1'16"590 (25)	1'16"650 (35)	1'17"070 (38)

SUTTON



Eddie Irvine al volante della Jordan nei test all'Estoril

garantire alle B193B un ulteriore incremento di prestazioni, a tutto vantaggio della competitività nei confronti non solo della McLaren (che avendo lo stesso motore della Benetton è l'avversaria diretta), ma anche di Ferrari e, soprattutto, Williams. Del resto la squadra di Briatore sta facendo il massimo sforzo per assicurarsi il V10 della Renault. Un'operazione che pareva a portata di mano, ma che sta incontrando una concorrenza non prevista, sempre più dura. Ovviamente risultati come quelli ottenuti nel Gp portoghese sono la miglior carta da giocare sul tavolo delle trattative. In ogni caso la Benetton per il 1994 può ancora contare sulla disponibilità del Ford Hb ufficiale. Per il 1995 sono state avviate anche trattative con la Peugeot, che comunque dovrebbe effettuare almeno un anno di rodaggio con un'altra squadra. Si parla di Ligier o Larrousse, a meno che la struttura Twr, parallela a quella Benetton, non dia vita a una sua F.1 per il V10 Peugeot... (d.f.)

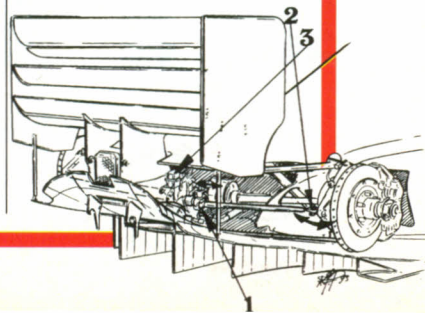


Lo schema della B193 4WS

Nel disegno sopra è raffigurato lo schema della Benetton B193B in versione a quattro ruote sterzanti. Questa soluzione era prevista già in fase di progettazione della monoposto che, lo ricordiamo, ha debuttato al Gp d'Europa a Donington. Responsabile del progetto è Pat Symmonds e a lui si deve anche lo sviluppo delle sospensioni attive Benetton. In (1) si vede la colonna dello sterzo all'anteriore. In (2) ecco il sensore che serve anche per comandare, tramite una centralina elettronica, la seconda cremagliera (3), piazzata a monte del cambio. La sospensione posteriore era già stata progettata per accogliere questa ulteriore sofisticazione. In particolare il braccio che regola la convergenza (4) è situato a metà del portamozzo ed è diventato il braccio dello sterzo al retrotreno. A comandare il movimento delle ruote posteriori vi sono due elettrovalvole, in modo che ogni ruota è gestibile singolarmente, ovviamente in base alle strategie messe a punto dai tecnici.

Cremagliera posteriore

A sbalzo rispetto al cambio, nascosta dal supporto dell'alettone e dalle bombole d'aria per i vari circuiti idraulici montati sulle B 193B, vi è la colonna dello sterzo posteriore. A essa sono attaccati i due bracci (1) della convergenza. Il portamozzo è disegnato in modo da avere il fulcro dei bracci della convergenza (2) a metà altezza, per non variare gli angoli della geometria della sospensione con il raggio di sterzata reso possibile alle ruote posteriori. La gestione dei due bracci è affidata a due elettrovalvole Moog, una per parte, in modo da rendere ampiamente programmabili le variazioni di sterzata fra le due ruote.



PER LA BENETTON DEL '94

Giovane veloce cercasi

Confermatissimo Michael Schumacher, la Benetton sta guardandosi intorno per il secondo pilota '94. Questa settimana effettueranno dei test con la B193B il leader della classifica di F.3000 Olivier Panis e il nostro Luca Badoer, che ha avuto dalla Scuderia Italia il permesso di svolgere questa prova. «Devo ringraziare il team di Lucchini e anche gli uomini della Philip Morris, che hanno autorizzato Luca» ha precisato Briatore, confermando che l'idea di avere un pilota giovane in squadra non gli dispiace affatto, visto il successo che ha avuto nel recente passato la «scommessa» Schumacher. «È giusto valutare quanto valgono i giovani piloti, come Panis ad

esempio. Pur non facendo nulla di straordinario si è dimostrato estremamente concreto, tanto da essere in testa alla F.3000. Anche Badoer merita una opportunità per mettersi in mostra dopo le difficoltà incontrate quest'anno al volante di una Lola assolutamente non competitiva», ha aggiunto il responsabile della Benetton, confermando, nel contempo, che in cima alla sua lista di gradimento c'è Barrichello. Lo prenderà in considerazione però solo se troverà modo di liberarsi autonomamente dal contratto che lo lega alla Jordan: «Con Eddie abbiamo già avuto delle questioni in passato per i piloti e non voglio aprire un nuovo caso, con altre polemiche». ■



ORSI

FORMULA UNO
MERCATO IMPAZZITO

Dennis vuole Prost



La McLaren lasciata libera da Senna al Professore? Ecco che cosa c'è dietro

Che cosa stia bollendo esattamente alla McLaren, nessuno lo sa per certo. Su un solo fatto non c'è dubbio: Ron Dennis è in agitazione perché non sa con quale propulsore affrontare l'avvenire. E quindi quali carte ha da spendere nelle trattative con eventuali sponsor. La scorsa settimana, al rientro dal Gp del Portogallo, si era sparsa la voce di un Dennis volato negli Stati Uniti. Per fare cosa? Per allacciare una trattativa davvero clamorosa: quella con Nigel Mansell per guidare le vetture bianco-rosse nel mondiale del prossimo anno. In realtà Dennis in America non c'è andato, ma a Woking si dice comunque che qualcuno l'ipotesi del Leone, per rispondere in modo roboante

all'addio di Senna, l'ha avanzata sul serio. Ma la via non è praticabile: in primo luogo perché Nigel ha già siglato con il team Newman-Haas per correre anche le prossime due stagioni in IndyCar; in secondo luogo — e magari anche più importante del primo — perché Ron di Mansell non è mai stato un grande ammiratore. Chi prenderà allora il posto di Senna a fianco di Hakkinen, non ancora confermato ufficialmente ma super-gradito a Dennis dopo la grintosa prestazione al Gp del Portogallo? A questo punto si fa strada un'ipotesi che in quanto a clamore non avrebbe niente da invidiare a quella targata Mansell. Nei piani di Ron Dennis, infatti, ci sarebbe un tentativo di riavvicinamento nei con-

Tyrrell CON RUMI E MIGEOT...

Tecnologia Fondmetal per Harvey



Da tempo Gabriele Rumi, già titolare del team Fondmetal di F.1 e dell'omonima azienda che realizza cerchi in lega, fremeva per rientrare in F.1. Tanto che aveva preso contatti prima con Lucchini, per entrare in Scuderia Italia, poi con Minardi per un ruolo operativo nella squadra faentina. Un suo ingresso nel super-pool «made in Italy» sembrava cosa interessante e praticamente fatta. Invece il vulcanico Rumi ha preso un'altra strada, dando vita a una engineering battezzata, Fondmetal Technologies, una nuova struttura decisa a tempo di record. «Ho cominciato a dar corpo a questa idea — ha precisato lo stesso Rumi — dopo il Gp a Monza». Rumi ha come direttore tecni-

co Jean Claude Migeot, uscito questa primavera dai quadri Ferrari. Sede della Fondmetal Technologies non saranno i capannoni che hanno ospitato il team F.1 di Rumi, bensì alcuni locali attigui alla modernissima galleria del vento della Govoni, che ha sede a Casumaro in provincia di Ferrara. E le sorprese non finiscono qui. La neonata engineering ha già siglato un accordo di collaborazione tecnica con la Tyrrell, di durata triennale. In esclusiva si occuperà dell'aerodinamica, del calcolo dei moduli matematici e dei sistemi di sospensione della prossima vettura della squadra del «Boscaiuolo». In pratica si ripete, anche se con forme tecnico-giuridiche modificate, una storia già vista. Migeot

e Postlethwaite tornano a lavorare insieme (anche se per due distinte società) alla Tyrrell, esattamente come nel 1988 quando l'arrivo di Barnard segnò la loro uscita numero 1 dalla Ferrari. Rientrati entrambi, sia pur in tempi diversi, a Maranello, dopo che Barnard se n'era andato a metà 1990, sono nuovamente usciti dalla Ferrari quando ha preso corpo la soluzione «Barnard 2». Tornando alla Fondmetal Technologies, Rumi ha sottolineato che tutte le decisioni tecniche saranno di esclusiva competenza di Migeot, anche per quello che riguarda la scelta dei tecnici (una decina) che dovranno lavorare con lui. Progetto e definizione delle forme della prossima Tyrrell nasceranno in Italia, mentre le vet-

ture verranno realizzate in Inghilterra. In pratica si è dato vita ad una antenna tecnologica inversa, rispetto a quella avviata dalla Ferrari con la Fdd, tanto per capirci. Sui campi di gara gli uomini della Fondmetal indosseranno delle specifiche uniformi, diverse da quelle ufficiali Tyrrell. Esattamente come oggi avviene per i tecnici della Yamaha, che continuerà a fornire i suoi 10 cilindri al team. Sulla vettura comparirà la scritta by Fondmetal Technologies. «Alla mia azienda che produce ruote in lega, la F.1 ha sempre garantito un eccellente ritorno di immagine — ha sottolineato Rumi —. Da questo nuovo tipo di collaborazione ad alto livello tecnico a cui si aggiungerà l'applicazione del logo Fondmetal sulle fiancate, conto di ricevere una significativa promozione». Anche se non si è voluto sbilanciare sui contenuti tecnici della prossima monoposto Tyrrell, Rumi ha chiaramente lasciato intendere che sarà pronta prima dell'inizio della prossima stagione. Molta cura ovviamente verrà posta nella ricerca aerodinamica, non solo in funzione della matrice tecnica di Migeot, ma anche della scelta logistica effettuata dal team. Ma come mai non c'è stato un seguito ai contatti avuti con Minardi e Scuderia Italia? «La presenza di Lucchini mi ha spaventato. La sua posizione avrebbe finito inevitabilmente per essere egemonica. Aveva già fatto chiaramente intendere che non ci sarebbe stato posto per nessun altro se non lui e Minardi. E francamente non mi interessava essere solo uno sponsor. Con la Fondmetal Technologies non sarò solo questo». (d.f.)

Un'immagine curiosa del 1988: Prost al volante della McLaren sta per indossare il casco di Senna. C'è qualcosa di evocativo per il futuro?... Nell'altra pagina: Gabriele Rumi, ora a capo del nuovo progetto Fondmetal Technologies per la Tyrrell

fronti di Alain Prost. A Woking, infatti, si pensa che il ritiro del Professore sia da ricondurre solo alla delusione per l'«innamoramento» di Frank Williams per Senna, più che a una vera volontà di smettere con le corse. Pare anche che dopo il Gp del Portogallo il proprietario della McLaren abbia chiesto ad Alain se sarebbe disponibile a prendere il volante lasciato libero da Senna, sentendosi rispondere: «Parliamone quando saprai con certezza con quale motore gareggeranno le tue vetture l'anno prossimo». Nessuna porta chiusa, quindi. Ma dalla Francia rimbalza un'altra voce su Prost: quella che lo vuole nel ruolo di «vero padrone» del team Ligier. Come farà a conciliare due incarichi così coinvolgenti? (r.b.)



SENNÀ: ANNUNCIO IL 13

Confermato anche Hill

In Portogallo aveva promesso che entro una settimana — ovvero entro lo scorso week-end — avrebbe annunciato la formazione '94 del suo team. Non è stato di parola: Frank Williams, contattato domenica scorsa nella sua casa nella campagna inglese, si è trincerato dietro al solito no-comment. «Non posso dire niente — ha protestato alle nostre domande a ripetizione — un annuncio ufficiale sarà fatto dalla squadra il 13 ottobre prossimo». Abbiamo ribattuto che da fonti vicine al suo team viene dato per certo che nel ruolo di collaudatore '94 sarà confermato Coulthard. «È molto bravo — ha risposto — Non abbiamo ancora firmato ma lui ci piace moltissimo». Siamo tornati all'attacco dicendo che consideravamo l'accordo di Senna scontato e che secondo noi anche Hill sarebbe stato confermato. «Non posso dire nulla — ha replicato ridendo — ma mi sembra un'idea molto intelligente...».



Senna-Williams: l'accordo sarà annunciato mercoledì della prossima settimana. Ayrton gareggerà nel '94 con la Williams «passiva» il cui primo prototipo (foto a lato) ha provato la settimana scorsa in Portogallo

PHOTO 4

FORMULA UNO LARGO AI GIOVANI

Ecco Jos l'olandese volante

Si chiama Verstappen. Dopo i suoi primi 40 giri sopra a una F.1 ha fatto il tempo di Warwick. E ora il Circus...

MARCO RAGAZZONI

Giovane e sfrontato. «Sì, il prossimo anno al 90% correrò in F.1, magari con la Footwork che ho provato la scorsa settimana all'Estoril». A sentirlo rispondere così alla prima domanda di rito sui suoi programmi futuri, si potrebbe rimanere anche un po' perplessi. È vero, con lo stesso team Wts di Willy Weber, che fu prima di Schumacher e poi di Lamy, ha appena vinto il Campionato tedesco di F.3, per di più nello stesso anno del suo debutto nella categoria cadetta. Ma ha pur sempre solo 21 anni, 22 il prossimo marzo e corre in monoposto sì e no da due anni e mezzo! Lui, Jos Verstappen, non ha però incertezze. «Cosa dovrei andare a fare in F.3000?» — prosegue infatti per allontanare il sospetto che stia farneticando e spiegarsi meglio — «La F.3000 non la vedo come una categoria poi così propedeutica e non c'è neppure un team nel quale entrare ed essere sicuri di puntare al titolo; di anno in anno la competitività delle squadre cambia a tal punto che puoi rischiare di fare una scelta sbagliata e perdere una stagione. Insomma della F.3000 posso farne a meno». Ma non è comunque un po' presto per un salto in F.1? «Perché?» — prosegue Jos — «Il test con la Footwork all'Estoril è stato bellissimo: dopo dieci giri ero già sceso a 1'15"05, dopo quaranta ho fatto lo stesso tempo di Warwick e alla fine della giornata sono stati proprio loro a chiedermi di firmare per il prossimo anno». Loro chi? «Oliver, Jenkins e Wickham. Però devo aspettare ancora un po' prima di decidere. La vettura mi è piaciuta moltissimo e mi sono trovato molto bene anche con tutti gli uomini del team; ma devo anche sentire cosa ne pensano i miei sponsor: sono loro che finanziano tutta l'operazione F.1 '94, per cui devo prima verificare se sono d'accordo. Io comunque, ci tengo



a sottolinearlo, con la vettura e il team mi sono trovato molto bene e credo loro con me altrettanto, visto che mercoledì di questa settimana abbiamo già in programma un nuovo test a Silverstone. Poi lì chissà, magari apro nuovi contatti...». Quello dell'Estoril sembrerebbe insomma sia stato quasi un test facile... «Proprio facile no; ma è vero comunque che mi sono subito trovato a mio agio, in modo del tutto naturale, a parte un po' di sforzo sul collo per le sollecitazioni della forza centrifuga nelle curve. D'altra parte è comprensibile: tanta potenza in più, tanto grip in più; e poi in una sola giornata ho compiuto qualcosa come sessantacinque giri, che non sono pochi come primo assaggio». Verstappen si presenta così ed ora è anche più chiaro il perché in Olanda, il suo paese d'origine, lo chiama-



Jos Verstappen sembra osservarsi mentre stupisce sulla Footwork con la quale ha debuttato in F.1

Ragazzi di belle speranze

La scorsa settimana all'Estoril sembrava di essere a scuola... A destra ecco Christian Fittipaldi messo alla prova dalla Footwork, a destra sotto Gil de Ferran nell'abitacolo della monoposto del team anglo-giapponese. A sinistra, quello sulla Fw 15C è il pilota collaudatore della Williams, lo scozzese David Coulthard che quest'anno ha corso in F.3000

no tutti «Jos the boss», un termine che non gli crea neppure imbarazzo. Non che sia un montato, è solo sicuro di sé. Eppure fino a un anno fa questa sua esplosione non se la aspettava nessuno. «Perché nel '92, in effetti, avevo corso in F. Opel solo metà stagione» spiega «Jos the boss». Ma non se lo aspettava nessuno neppure quest'anno nella F.3 tedesca, dove in realtà aveva cominciato la stagione senza dare nell'occhio. «Sì è vero — prosegue sempre l'olandese — ma all'inizio di stagione sbagliavo tattica, attaccavo subito. Poi, invece, ho iniziato a partire con più calma, per aumentare però il ritmo e andare all'attacco nel finale. Così, a metà stagione, sono arrivate le prime vittorie: quattro consecutive». E per fortuna che all'inizio sbagliava tattica, altrimenti...

LA F. 3000 STUPITA PER VERSTAPPEN

Siete certi che debuttava?

Abbiamo chiesto cosa pensano di se stessi e della rivelazione Jos Verstappen ad altri tre giovani che in F.1 ci sono già arrivati o sono in procinto di arrivarci. Sentiamo da David Coulthard, Gil de Ferran e Pedro Lamy qual è il loro punto di vista sul mondo dei Gp, quel mondo che presto potrebbe essere il loro...

DAVID COULTHARD

«Tutto sommato penso di potermi ritenere un aspirante pilota di F.1, piuttosto privilegiato perché ho già avuto modo di pilotare una McLaren, una Benetton e, spesso, la Williams Fw15c. È proprio in questi giorni mi sono accordato con la Williams per essere il loro pilota collaudatore l'anno prossimo, cosa che sarà annunciata al momento della presentazione dei due piloti ufficiali. Con la Fw15c ho effettuato ormai molti chilometri ed ho ormai la vettura in mano, cosa che non era invece nelle prime prove. La guida non è molto diversa da quella di una F.3000, ma bisogna adattarsi alla più grande potenza, alle accelerazioni laterali e soprattutto alle frenate. Indubbiamente Verstappen è andato molto forte per essersi trattato di una prima prova, ma poi è anche uscito di pista, e molto forte... Segno che ha spinto veramente al massimo, prendendo molti rischi senza

avere completa padronanza del mezzo. Lui è indubbiamente un pilota velocissimo, ma quando si guida per la prima volta una F.1 ci sono due possibili alternative: o si è ragionevoli e si cerca di non strafare per evitare l'incidente o si spinge a fondo, coi rischi conseguenti. Io so di non avere un grosso sponsor alle spalle, so di non avere il diritto di bruciarmi e ho sempre preferito essere ragionevole. A parte ciò è sicuramente possibile fare il salto dalla F.3 alla F.1 senza passare per la F.3000. Un pilota veloce rimane tale qualsiasi sia la vettura, avrà solo bisogno di un po' più di tempo per adattarsi. La F.3000 è comunque molto utile per insegnare ad un pilota a lavorare in un sistema più simile a quello di una squadra di F.1. Il fatto che l'anno prossimo la F.1 torni alle sospensioni passive non costituisce invece a mio parere un vantaggio per chi ha esperienza in F.3000 perché tutto in fin dei conti dipende solo dalla validità degli ingegneri».

GIL DE FERRAN

«Sono perfettamente d'accordo con Coulthard. Io, ad esempio, all'Estoril ho provato poco la Footwork perché mi sono ferito alla fronte urtando il montacarichi del camion della squadra. Un incidente stupido, che mi ha impedito di approfittare al pomeriggio dell'e-

sperienza accumulata al mattino quando ho fatto pochi giri, senza forzare. Ero certo di poter arrivare a un tempo sull'1'14", all'altezza di quello di Verstappen. Non ho però voluto forzare per evitare di uscire. La telemetria permette di analizzare molti parametri e di sapere, ad esempio, quali sono le velocità di percorrenza di tutte le curve del circuito per Warwick. A quel punto si può essere tentati di imitarlo sapendo che la vettura lo permette, ma esiste un limite del pilota che ancora non ha la padronanza del mezzo. E Verstappen ha probabilmente oltrepassato questo limite. È una questione di scelta, di filosofia. Per quanto mi riguarda devo dire che non ho avuto grosse difficoltà ad adattarmi alla F.1, il più grosso problema è legato alle diverse capacità di frenata e poi anche alla forza centrifuga, veramente notevole ad esempio all'Estoril. Dal punto di vista della guida, le sospensioni attive e il cambio semiautomatico sono una meraviglia».

PEDRO LAMY

«I due Gp che ho disputato mi hanno soprattutto insegnato che la F.1 è un mondo difficile, non solo per la guida, ma anche per via delle relazioni, coi giornalisti, con gli sponsor. Dal punto di vista del pilotaggio, non ho mai nascosto d'aver avuto qualche difficoltà d'adattamento alla F.1, in particolare dal punto di vista fisico per abituarli alle accelerazioni laterali. A Monza e soprattutto all'Estoril ho veramente sofferto lo sforzo al collo. Non è stato facile neppure abituarli alla frenata. Credo che avrei avuto bisogno di effettuare più prove private prima di tuffarmi in gara. Proprio per questo mi sembra incredibile che Verstappen sia stato così veloce su un circuito come l'Estoril senza aver mai provato in precedenza una F.1. Ne siete proprio sicuri?» ■

DA OTTOBRE LA FISA È DEFINITIVAMENTE USCITA DI SCENA

E la Fia regna sovrana

PARIGI — Da venerdì 1 ottobre la Fisa non esiste più. I suoi compiti, le sue funzioni e il suo potere sono rientrati sotto l'egida della Fia. Nessun golpe, per carità, è solamente diventato esecutivo il nuovo statuto votato il 10 giugno '93. Da adesso l'automobilismo mondiale sarà governato attraverso strutture diverse, con la Fia a sovrintendere due consigli mondiali: uno del Turismo e dell'automobile e uno dello Sport automobilistico, con in aggiunta un organo di nuovissima istituzione: il Senato, che ha funzioni consultive e di analisi finanziaria. Come

noto questo organismo è presieduto dall'ormai ex-presidente Fia, Balestre. È prevista per il 12 ottobre prossimo una riunione consultiva del Senato, preparatoria alle due assemblee del neo istituito Consiglio mondiale dello Sport (convocato per il 13 ottobre) e per il Turismo (14 ottobre). Il 15 ottobre, infine, si svolgerà l'Assemblea generale che oltre a ratificare le decisioni prese nelle giornate precedenti avrà il compito di eleggere le nuove commissioni. A Parigi, infine, dovrebbero essere varati i calendari definitivi dei campionati 1994 F.1 in testa. (d.f.)

Fiera racing a Forlì in novembre

Si chiama Pro-racing Festival la manifestazione che, giunta alla seconda edizione, dal 26 al 28 novembre nel quartiere fieristico di Forlì proporrà sia un'esposizione di mezzi da corsa che esibizioni e gare nel piazzale interno trasformato in pista. Gli orari d'apertura andranno dalle 15 alle 24 venerdì 26, dalle 9 alle 24 sabato 27 e dalle 9 alle 20 domenica 28. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta allo 0545-78898 oppure 0337-605941.

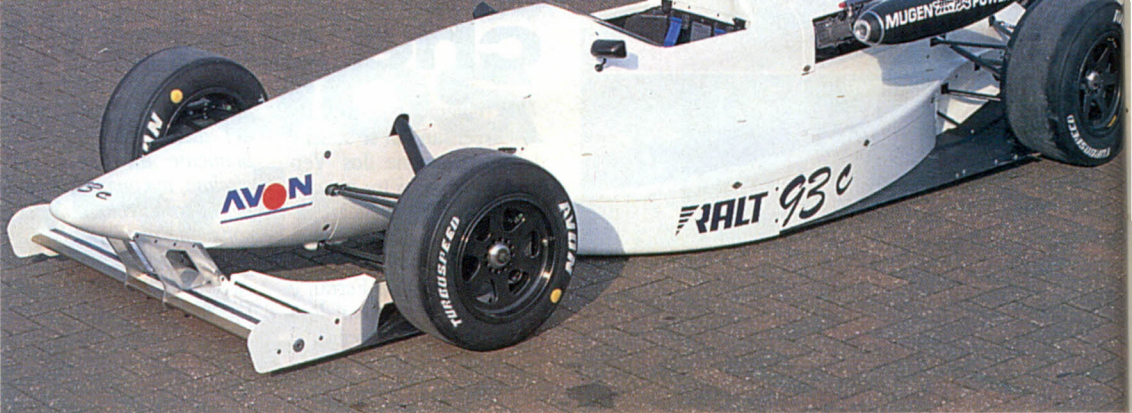
■ **STILO.** La formazione del preparatore Santo Stilo metterà in pista per la gara conclusiva del Trofeo di F. Monza una Reggiani Rr 329P per l'ex kartista milanese Massimo Maestri. Con il preparatore milanese d'adozione Maestri disputerà quasi certamente anche tutto il campionato '94 riservato alle monoposto spinte dai motori Fire, sempre alla guida di una Reggiani.

■ **BIAGI.** Compirà i 18 anni soltanto il prossimo maggio, ma Thomas Biagi ha già iniziato a prendere le misure sulle monoposto di F. 3. Dopo un primo timido approccio con una non certo competitiva Ralt R136, il giovane pilota emiliano ha recentemente provato a Magione una Dallara 393-Mugen della Bvm coprendo il miglior giro in 48"1. Biagi per ora non ha ancora definito i programmi per il '94; ma non è escluso che, seppur a stagione già iniziata, si dedichi alla F. 3 tricolore.

■ **AMADUZZI.** Il pilota bolognese, che anche quest'anno si è cimentato nella F. 2000, farà verso la fine del mese di ottobre un test alla guida di una Reynard 92D-Cosworth. Davide Amaduzzi piloterà questa monoposto di F. 3000, messaggi a disposizione da Ivone Pinton, sul tracciato di Vallelunga, ciò potrebbe portarlo a disputare qualche gara di F. 2 inglese nel '94.

■ **FIOCO AZZURRO.** L'amico e collega Gianni Berti, capo ufficio stampa della Csaì e anche di alcuni importanti autodromi, lo scorso 28 settembre è diventato papà per la seconda volta. La moglie Gabriella ha infatti dato alla luce un bellissimo bambino al quale è stato dato il nome Jacopo. Tante congratulazioni a Gianni e Gabriella e auguri al piccolo Jacopo da Autosprint.

Linea molto filante, sezione frontale ridotta, pance larghe e basse, ma soprattutto un muso tipo Benetton, ecco la nuova Ralt F.3



SUTTON

SI CHIAMA 93C LA MONOPOSTO DEL RILANCIO

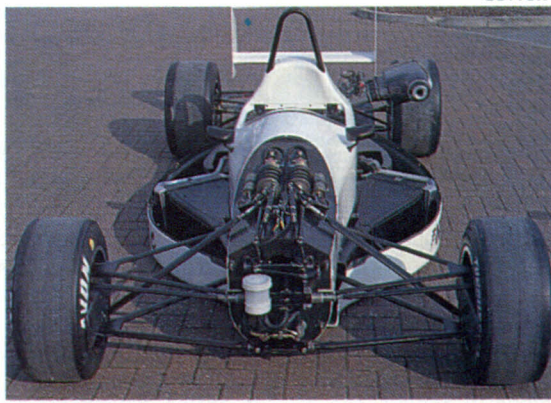
Ralt F.3 stile Benetton

La Ralt 93C, la monoposto con cui la casa inglese cercherà di contrastare la Dallara nella terza formula, assomiglia tantissimo alla Benetton e molti sono gli spunti costruttivi presi dalle vetture della F.1. Un esempio è fornito dalle pance, se non per l'altezza, almeno per la sagoma. Il fatto più rilevante a livello di scelte costruttive è però rappresentato dalla presa d'aria collocata sotto al muso, notevolmente rialzata. Si tratta di uno schema che nella F.3 ha introdotto la Dallara con la 393 presentata alla fine della passata stagione. Così Chris Radage, il progettista della Ralt 93C, ha realizzato questa monoposto con le pance chiuse e il flusso d'aria convogliato unicamente nella grande presa d'aria al centro. Per deliberare questa scelta il tecnico ex-Brabham, prima, ed ex-Fondmetal, dopo, ha svolto un lungo lavoro in galleria del vento assistito dall'aerodinamico ame-

ricano Saif Deen-Akanni. Il risultato di questa ricerca ha dato frutti anche gradevoli a vedersi: la linea è davvero molto filante, con una sezione frontale decisamente ridotta. Salta poi all'occhio l'apertura dell'abitacolo di dimensioni piuttosto ridotte, ciò allo scopo evidente di garantire valori di rigidità della scocca. Passando agli aspetti

meccanici, si nota che la sospensione anteriore, che adotta uno schema push-rod, ha seguito la strada oggi più diffusa di collocare gli ammortizzatori in posizione orizzontale sopra alle gambe del pilota. Inoltre, almeno nella versione standard, non vi è il monoammortizzatore, soluzione disponibile come optional. Nella sospensione

posteriore, anch'essa con schema push-rod, gli ammortizzatori sono stati sistemati sopra al differenziale in posizione orizzontale. Delle sospensioni va anche detto che gli ammortizzatori forniti di serie sono Penske: inoltre anteriormente è stata impiegata una nuova barra antiorloio che, secondo il progettista, dovrebbe garantire una più ampia possibilità di ottimizzazione delle regolazioni, con l'opportunità di modificare il funzionamento anche agendo dal comando posto all'interno dell'abitacolo. Per il raffreddamento del motore sono stati adottati due radiatori, uno per lato, sui quali appunto viene convogliata l'aria raccolta nella parte inferiore della scocca. La vettura è stata costruita per potere montare tutti i più diffusi motori di terza formula come Fiat, Opel, Mugen, Vw, Toyota. Il cambio infine è un Hewland F3A con differenziale Glaenzer Spicer.



SUTTON

La nuova Ralt ha le pance chiuse e la presa d'aria sotto la scocca

SARÀ IN PISTA ALL'ESTORIL A DICEMBRE

Alboreto prova la Mercedes Dtm

È fissata per il prossimo mese di dicembre una serie di prove di Michele Alboreto alla guida delle Mercedes del Turismo tedesco. Il pilota milanese pare avere chance molto buone di entrare a fare parte della formazione che la Casa della Stella a tre punte metterà in pista il prossimo anno nel Dtm: la sua candidatura piace infatti molto a Domingos Piedade, che in passato è stato suo manager, inoltre i contratti dei piloti Mercedes per il '94 non sono ancora tutti definiti.



Sospiri nei Prototipi

Un altro pilota di F.3000 correrà nel Tricolore prototipi con la Brp1, dopo Simoni. In realtà si tratta anche questa volta di un conduttore della Mythos, formazione nella quale sono coinvolti appunto i fratelli Breda costruttori della biposto veneta. A portare in pista la Brp1 al Mugello nella conclusiva del campionato, il prossimo 10 ottobre, sarà Vincenzo Sospiri (nella foto). In questo modo la formazione veneta potrà raccogliere altre utili informazioni per lo sviluppo della vettura.



R19 inglese a Nogaro

Con l'evidente obiettivo di affilare le armi per il Challenge internazionale di Turismo del 17 ottobre a Monza, la settimana precedente le due Renault 19 del Turismo britannico saranno alla via dell'ultima gara del SuperTurismo francese, a Nogaro. Per l'occasione parteciperanno sia Alain Menu che Tim Harvey, mentre alla finale Europea di Monza

correrà solo lo svizzero, mentre Harvey non ha conseguito i risultati per essere inserito nella formazione britannica. Infatti le Renault 19 non hanno brillato troppo oltre Manica: Menu e Harvey hanno ottenuto un successo ciascuno sempre soltanto in gare sul bagnato, mentre sull'asciutto non sono mai stati in lotta per la vittoria.

Leon vicino alla Mercedes

Yvon Leon ha recentemente dato le dimissioni dalla carica di presidente della Commissione costruttori della Fia. Alla base della decisione c'è la trasformazione della struttura di cui era a capo in semplice commissione tecnica, una modifica voluta da Max Mosley. Alla presidenza della Commissione costruttori è stato chiamato Gabriele Cadringer. Mentre Leon, per anni segretario generale della Fisa, è ora in trattativa per passare in forza a una grossa casa costruttrice che potrebbe essere la Mercedes.

Corsi di Clio con Drumel

Il Drumel Motorsport, dopo i positivi risultati del corso di avviamento alla Coppa Clio organizzato lo scorso anno, ora si sta preparando un nuovo stage. Il prezzo del corso, che prevede oltre 250 km di guida in pista, è di 3 milioni di lire. Visto il successo, con ogni probabilità verrà organizzato uno stage anche nel prossimo febbraio. Il premio assicurato dalla Renault per il miglior allievo sarà il pagamento di tutte le tasse di iscrizione per la Coppa del '94. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta al Drumel Motorsport allo 0541-25156; 0337-607234; fax 0541-21587.

IL CASO

Il Tribunale d'appello riporta la **Porsche 944 T** di Bugané nel 4. gruppo delle Gran Turismo Scopriamo questo giallo...

MARCO RAGAZZONI

Ha dovuto attendere quasi cinque mesi per avere una risposta, ma alla fine Franco Bugané il responso lo ha avuto e... positivo: la sua Porsche 944 Turbo aveva pieno diritto di continuare a correre nel 4. raggruppamento del campionato italiano Gt e fu un errore dirottarla nel 3. raggruppamento! Lo ha stabilito la scorsa settimana il Tribunale nazionale d'Appello. Insomma giustizia è fatta; perché in effetti a metà maggio, a campionato inoltrato, aveva suscitato molte polemiche l'improvviso spostamento della 944 Turbo (1350 kg e 220 cv, come da scheda di omologazione stradale) dal suo naturale 4. raggruppamento (vetture con rapporto kg/cv superiore a 6), dove è vincente e dove aveva già corso per tutto il '92, al 3. raggruppamento (kg/cv compreso fra 5,0 e 5,99), dove non ha alcuna chance di competere. Motivo ufficiale: un nuovo modo di calcolare i rapporti peso/potenza, basandosi non più sul peso reale della vettura ma su quello, più basso, di fiche; peso-fiche di cui si tenne conto, fra l'altro, per la sola 944 Turbo e non, ad esempio, per le Alfa Romeo Sz che invece rimasero nel 4. raggruppamento. Come è arrivata questa ventata di giustizia? «Chissà, sarà forse stato l'effetto del nuovo corso Csaì, con il neo presidente Piccinini — ha commentato a caldo Bugané, subito dopo la sentenza del Tribunale nazionale d'Appello — Il danno comunque ormai mi è stato fatto e non credo sia recuperabile. Ero in lotta

per il campionato; ora non lo sono più, forse perché davo fastidio a qualcuno... Sì, è vero, mi hanno dato ragione; non mi hanno però ancora ridato i punti corretti da 4. raggruppamento degli ultimi 5 mesi! In che posizione sono ora in campionato? Contro chi corro? anzi, dirò di più, perché corro? Ancora me lo chiedo; l'incartamento deve infatti ancora ritornare alla Csaì che dovrà stabilire se ricalcolare tutti i miei punteggi come se avessi corso sempre in 4. raggruppamento, oppure confermarli quelli che ho preso sinora e riassegnarmi i punteggi corretti solo dopo questa sentenza... Chi sa quando si saprà? Per ora una cosa è certa: ne ho abbastanza, di questo campionato non ne voglio più sapere e il prossimo anno andrò a correre in un monarca Porsche, nel Targa Tricolore; almeno lì le regole sono chiare ed eque!».

«Ero in lotta per il titolo e ora non lo sono più Forse davo fastidio a qualcuno...»



La Porsche 944 Turbo di Bugané esclusa 5 mesi fa dal 4. raggruppamento

Il team Pacific presenta la sua F.1

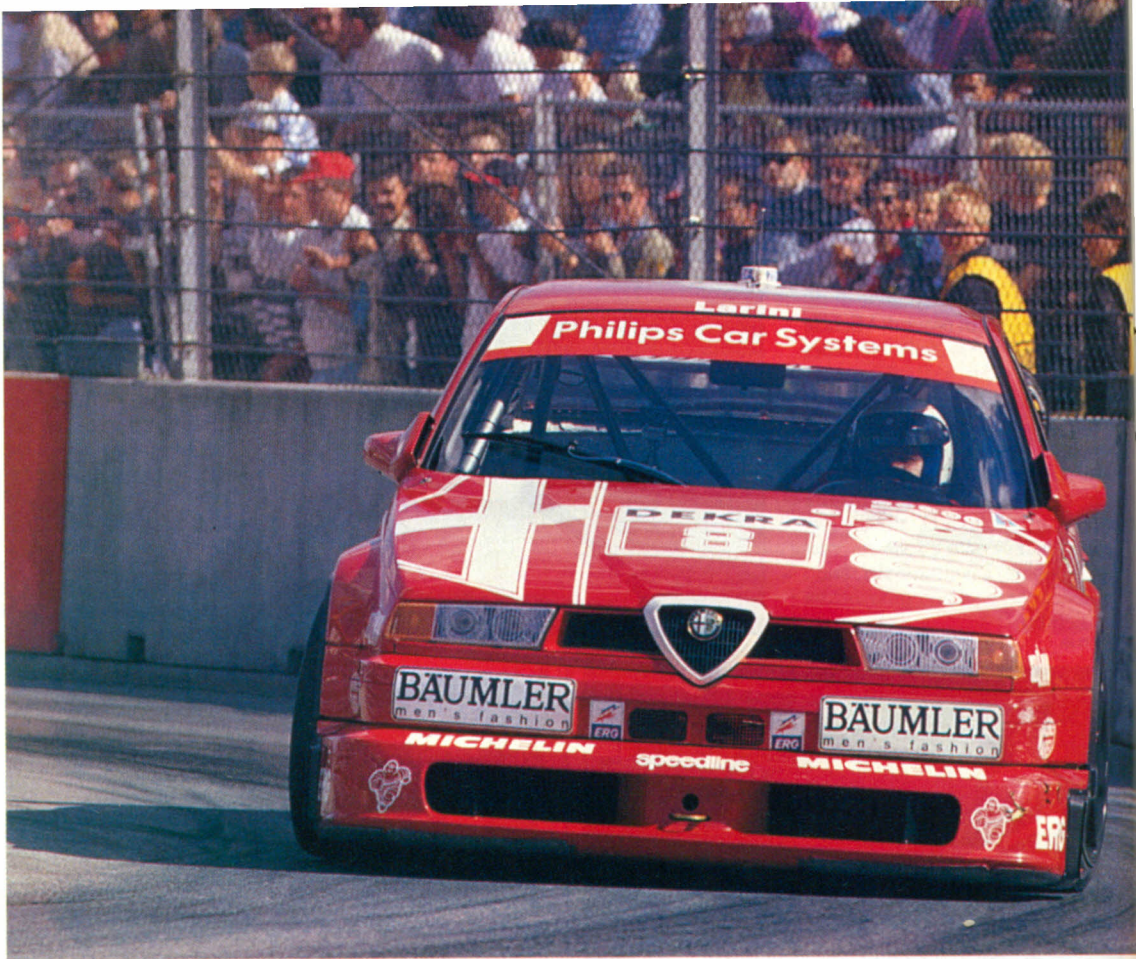
Keith Wiggins ha preannunciato, per venerdì 15 ottobre, una presentazione statica della Pacific F.1, la monoposto che il suo team sta mettendo a punto per partecipare al prossimo campionato. Questa versione della vettura è stata realizzata per ospitare il 10V Ilmor, tuttavia lo stesso Wiggins ha sottolineato che è ancora possibile una riconversione agli 8V Ford. Per quello che riguarda i nomi dei piloti, di certo c'è solo quello di Gachot, mentre per il secondo volante la rosa di nomi risulta ancora molto ampia: Belmondo, Gounon e Stewart (ma solo se dovesse garantire la fornitura gratuita dei Ford 8V) i più gettonati.

■ **TARQUINI.** La lontananza dalla F.1 non appanna certo la popolarità del simpatico pilota abruzzese. Così sull'onda del successo del primo Tarquini fans club fondato a Solbiate Olona, in provincia di Varese, ne è nato un altro anche a Padova. Il numero di telefono del nuovo fans club a Padova è 049 - 8641439, il responsabile è Dino Macioce, mentre il numero del club di Solbiate Olona è 0331 - 649697, il responsabile è Christian Rigora.

■ **FIOTTO ROSA.** Giancarlo Naddeo è diventato papà per la terza volta: la scorsa settimana infatti la sua compagna Nadia ha dato alla luce una bellissima bambina cui è stato imposto il nome di Diana. Alla piccola, ai genitori e alle sorelline, Federica e Giada, vanno i più sinceri auguri di Autosprint.

■ **PAPÀ.** Il capo meccanico della Minardi, Bruno Fagnocchi, la scorsa settimana ha fatto tris: è infatti diventato tre volte papà. La moglie Paola ha dato alla luce tre gemelli. Ai piccoli sono stati imposti i nomi Filippo, Francesca e Michela. A Bruno e Paola vanno le congratulazioni e ai neonati gli auguri di Autosprint.

■ **FIORI D'ARANCIO.** Momentaneamente lontano dalla Formula 1, Emanuele Naspetti ha pensato di impegnare questa pausa per pensare al matrimonio. Il pilota anconetano condurrà infatti all'altare il prossimo 9 ottobre nella chiesa di San Giovanni in Valle, in provincia di Verona, Francesca Landini. Alla coppia vanno le felicitazioni e gli auguri di Autosprint.



COCKPIT

LARINI E FRANCIA SODDISFATTI AL MUGELLO

Test Alfa con l'Abs

La scorsa settimana al Mugello l'Alfa Romeo ha condotto i primi test del sistema Abs che equipaggerà il prossimo anno le 155 V6 impegnate nel Dtm. Al volante della vettura si sono alternati Larini e Francia, che hanno coperto molti giri, sia sull'asfalto asciutto che su quello bagnato. Francia aveva già assaggiato il dispositivo, messo a punto dalla ditta americana Halsey Hayes, durante una breve sessione di prove in Gran Bretagna; in quell'occasione era stata utilizzata una 155 Gta versione Superturismo '92. «Devo dire — ha ammesso il pilota milanese — che sono stati fatti enormi passi avanti. Quel giorno avevo riscontrato alcuni difetti, li ho fatti presenti

ai tecnici dell'Halsey Hayes, che vi hanno subito posto rimedio. Oggi non avrei esitazioni ad usare l'Abs in caso di gara bagnata». Ancora più positivo il giudizio di Larini «Io lo userei sin da adesso, anche sull'asciutto. In qualifica, con le gomme fresche, non dà alcun vantaggio, ma in gara, quando i pneumatici iniziano a degradarsi, potrebbe fare la differenza. Ci sono almeno sei o sette circuiti, tra quelli che ospitano il Dtm, dove in frenata sei sempre in appoggio e le gomme vanno in crisi. Penso all'Avus, a Singen, a Diepholz, a Wunstorf e anche a Hockenheim. In quei casi l'Abs diventa indispensabile. Sul bagnato, poi, è eccezionale. Per errore ho staccato ai 100 metri alla

curva del Correntaio, una manovra da pista asciutta. Senza l'Abs sarei finito sulla sabbia, invece sono riuscito a rallentare a sufficienza per restare in pista». Nel corso delle prossime settimane il lavoro di sviluppo andrà avanti. Pur con quei primi, incoraggianti riscontri, c'è ancora molto da fare, specie nella regolazione della frenata sull'asciutto. Il sistema antibloccaggio è estremamente complicato da mettere a punto sulle vetture a trazione integrale. Nel caso di bloccaggio di tutte e quattro le ruote, infatti, le normali centraline dell'Abs andrebbero in tilt. Non registrando alcun rotolamento attraverso i sensori, cadrebbero nell'errore di considerare la vettura ferma.

Traffico di droga: Zwolsman in galera

L'ex pilota di Gr. C Charles Zwolsman, che già si trovava in stato di custodia preventiva, si è visto notificare un ordine di arresto proprio il giorno precedente il rilascio. Il pilota olandese, e proprietario del team Euro-racing, si era in precedenza costituito volontariamente, spiegando alla polizia che temeva per la propria incolumità. Secondo i capi di imputazione, Zwolsman è sospettato di avere fatto par-

COLLABORERÀ INSIEME AD ANDERSON

Steve Nichols passa alla Jordan

La Jordan ha ingaggiato Steve Nichols (nella foto Orsi). Un altro dei tecnici ex Ferrari ha così trovato collocazione. Il quarantaseienne ingegnere americano che, dopo aver lavorato alla McLaren e alla Ferrari, era stato alcuni mesi in forza alla Sauber, è stato ingaggiato con la qualifica di capo progetto e lavorerà a stretto contatto con il responsabile tecnico del team Gary Anderson. Curioso rilevare che Nichols allontanato piuttosto bruscamente dalla scuderia di Maranello abbia trovato posto in un team, quello appunto di Eddie Jordan, il cui direttore tecnico aveva recentemente rifiutato le proposte venutegli dalla Casa del Cavallino. Con l'acquisizione di Nichols, la Jordan ha in ogni caso rafforzato il suo staff tecnico, un'operazione che la squadra aveva da tempo in animo e che era partita già a metà stagione con l'ingaggio dell'ingegnere di pista Tim Wright, lasciato libero dalla Peugeot, dove si era accasato dopo essere stato diversi anni in McLaren.



ORSI

Zanardi in pista con la Lotus

Avverrà questa settimana in Inghilterra (Silverstone o forse Snetterton) la prima prova di Alessandro Zanardi al volante di una F. 1 dopo il terrificante incidente occorsogli il 27 agosto nel corso delle prove del Gp del Belgio a Spa. Alex guiderà la Lotus 107B per saggiare «dal vero» i progressi del suo recupero psicofisico, avvenuto in tempi rapidissimi grazie all'aiuto del dottor Claudio Costa — il «mago» sanitario dei piloti motociclisti — che ha seguito Zanardi fin dai primi giorni del suo rientro in Italia. Se il test andrà bene, il pilota bolognese rientrerà nel mondiale per i Gp conclusivi di Giappone e Australia.



SARÀ PRONTA SOLO NEL '95 Nasce in Grecia una nuova pista

In Grecia sta nascendo un grande impianto motoristico, per la precisione nei pressi della città di Tripoli, capoluogo del Peloponneso. Un gruppo di imprenditori greci specializzati nella costruzione di strade, facente capo alla società Pelops, vuole realizzare una pista di velocità, all'interno della quale verrà ricavato un catino per ospitare anche la F. Indy e un tracciato da rally. Tutto ciò sarà supportato da infrastrutture di appoggio per le prove tecniche, come ampi garage e residence. I lavori di realizzazione sono già iniziati; il complesso dovrebbe essere operativo per la primavera del '95. L'investimento che richiederà questa struttura si aggirerà sui 70 miliardi di lire. La pista di velocità sarà lunga 6800 metri e avrà un andamento sostanzialmente piatto. Infine va sottolineato un coinvolgimento italiano: la gestione del marketing è stata affidata alla società milanese Cofis.

PARTITA BENEFICA IN SICILIA Gioca Schumacher

La rappresentativa di calcio dei piloti sarà ancora di scena in Sicilia: dopo il grande successo ottenuto con la partita del cuore a Palermo, questa volta gli assi del volante scenderanno in campo il 9 ottobre, alle 15, ad Agrigento. Opposta alla squadra dei piloti che conterà anche su

Schumacher vi sarà una formazione battezzata «Agrigento scende in campo» che raccoglierà calciatori siciliani. La partita a scopo benefico vedrà l'incasso devoluto all'ospedale di Agrigento e al centro Micacci, una struttura abruzzese che si occupa dell'assistenza dei bambini.

IN CONFIDENZA

Il presidente Csaì ha tenuto una riunione con il Circus della F. 3 per spegnere le troppe polemiche. Ed è emerso che...

ARTURO RIZZOLI

Il presidente della Csaì, Marco Piccinini, nell'incontro avuto venerdì della settimana passata a Vallelunga con i proprietari delle scuderie ha mostrato di volere imprimere alla F.3 tricolore un deciso mutamento di rotta. Che tante cose stiano cambiando i team manager se ne sono accorti fin dal discorso introduttivo: il numero uno dell'autorità sportiva nazionale ha detto che la categoria offre all'esterno un'immagine di litigiosità molto negativa, che non può essere più tollerata dalla Csaì: non dovrà quindi più in alcun modo accadere che un team agisca per via legale contro l'autorità sportiva, come ha fatto la Rc Motorsport alcuni mesi fa; ugualmente Piccinini ha censurato la posizione presa, nella precedente gestione, dalla Csaì in merito al «caso Fischella», che appunto sfociò nell'azione legale della Rc. Dopo questa introduzione dedicata al passato, Piccinini ha iniziato a illustrare i piani futuri volti a ridare la posizione importante che merita a una categoria come la F.3, che ha lo scopo di lanciare i nuovi talenti. Il piano di rilancio prevede la creazione di un comitato, del quale faranno parte due proprietari di scuderia (in rappresentanza dei team), un esponente dell'associazione dei circuiti, uno del promotore e uno della Csaì: è ancora in fase di definizione se ne avranno uno ciascuno i fornitori-sponsor di gomme e benzina. Questa struttura avrà il compito di proporre novità e correttivi alla gestione dell'attività del Tricolore di F.3, ma in ogni caso ogni decisione sarà poi presa unicamente dalla Csaì. I team si sono riuniti nella serata di sabato 2 ottobre per definire i candidati da portare nel comitato attraverso una votazione che avverrà per iscritto, con la raccolta dei voti nel week-end della gara di Imola del prossimo 10 ottobre. Gli otto team-manager che si sono candidati sono: Cevenini, Coloni, Fraquelli (Apex), Maggi (Piemme), Minellono (Super Cars), Piccolo (Pre.Ma.), Sandonà (Tatuus) e Ravarotto. Il tam-tam di radio-box indica come favoriti Piccolo e Sandonà, con la possibilità di istituire la figura di una riserva. Per quel che riguarda il promotore del cam-



AMADUZZI

pionato, come anticipato da Autosprint, Flammini ha rimesso il mandato, ribadendo la propria disponibilità a proseguire il lavoro (per il quale è garantito da un contratto che arriva fino al '95), in pratica il promotore romano ha posto la questione di fiducia. I segnali emersi a Vallelunga fanno capire che sia i team che la Csaì sono propensi a proseguire nel '94 con Flammini, riservandosi di cambiare promotore, in presenza di risultati negativi, nel '95. A tal proposito va detto che la Peroni Promotion si è comunque già fatta avanti per subentrare, eventualmente, già dal '94. Passando alle proposte che il nuovo comitato porterà avanti, si sa che una delle prime sarà la disputa di due gare per ogni manifestazione (una sabato e l'altra domenica, come in Germania), con la riduzione da dieci a dodici degli appuntamenti del campionato. Con questa novità si pensa anche di stabilire un limite alle giornate di prove private, per limitare i costi; inoltre, a questo proposito lo stesso presidente Piccinini ha sottolineato che se qualche team pensasse di «dribblare» il vincolo andando a provare all'estero, come hanno fatto per il passato Rc e Tatuus, verranno prese precise sanzioni. Il fatto comunque più importante è che dopo quest'incontro nel pad-dock della F.3 italiana c'è un clima più disteso, e tutti gli addetti ai lavori sono convinti della validità delle scelte fatte dalla Csaì.

Finale tutto Tracy e Penske

Il canadese vince l'ultima gara della stagione dopo una spettacolare sfida con «Fitti»

ALESSANDRO COLLINA

MONTEREY — Sullo spettacolare circuito californiano di Laguna Seca, tre chilometri e mezzo di impegnativi saliscendi e di veloci curvoni, il canadese Paul Tracy ha conquistato l'ultima vittoria messa in palio dal campionato '93 della Formula Indy. La gara finale della stagione non doveva assegnare il titolo, già finito nelle mani di Nigel Mansell, né definire particolari posizioni di classifica conclusiva: era dunque una corsa «libera». Per molti anche una rivincita. Come per il team di Roger Penske, sconfitto nella sfida al titolo dalla squadra di Carl Hass e di Paul Newman. A Laguna Seca, le biancorosse monoposto di Paul Tracy e di Emerson Fittipaldi hanno fatto corsa a sé; sempre davanti, sempre padrone del campo. In prova, col brasiliano poleman, e in gara, col canadese sicuro e perfetto in ogni momento e «Fitti» generoso nell'attaccare il giovane compagno di squadra fino alle battute conclusive. Gli altri, a cominciare da Nigel Mansell, il nuovo idolo delle folle americane, l'uomo che ha dato una formidabile spinta al campionato, hanno fatto da comparse, impotenti contro le monoposto di Penske. Per Mansell la corsa di Laguna Seca si è risolta in un ritiro, amaro epilogo di una stagione che lo ha visto superbo protagonista: un primo contatto con un doppiato,

poi la definitiva uscita di scena per un urto con una vettura più lenta durante un sorpasso. Anche Emerson Fittipaldi ha commesso un errore, e gli è costato la possibilità di giocare fino in fondo la partita con Tracy: a sette giri dalla fine, e col canadese che già da parecchi passaggi era nel suo mirino, «Fitti» è finito in testa coda. È riuscito a continuare, nonostante l'urto contro le protezioni, e a conservare la seconda posizione davanti all'olandese Arie Luyendik, il migliore dopo il duo inavvicinabile della Penske. Il brasiliano ha quindi chiuso la stagione con una prestazione generosa mentre il suo compagno di team ha

confermato di essere ormai tra i «big» della Formula Indy; il '93 è stato l'anno della definitiva entrata del paffutello Paul nell'élite del campionato a stelle e strisce.

LA CRONACA. Prima fila tutta Penske, con Fittipaldi in pole position a 180,684 kmh di media, e Tracy. Ma al via il più lesto è il canadese, col brasiliano subito dietro, poi Mansell, Sullivan, Luyendik e Johansson. Al 10. giro il vantaggio di Tracy su «Fitti» è di 3", mentre Mansell, staccato dal leader di 10", guida un gruppo in cui si trovano Sullivan, Luyendik e Johansson. Più indietro, Mario Andretti, Gugel-



RUCH

min, Rahal, Goodyear, Unser junior e Teo Fabi: i 6 sono racchiusi in 4 secondi. Poco dopo la 20. tornata, Luyendik rompe gli indugi e con una manovra perfetta supera in staccata Sullivan e si mette nella scia di Mansell. L'ordine di classifica è quindi Tracy, Fittipaldi a meno di 3", Mansell a 20" e Sullivan a 20"50. Attorno al 25. giro Tracy entra al box per effettuare il primo pit-stop: l'operazione è completata in 14" e il canadese rientra in pista davanti a Mansell. Di questa fase ne approfitta Luyendik che supera il «Leone» guadagnando il terzo posto. Fittipaldi, che nel frattempo era diventato leader, entra a sua volta al box per il ri-



In alto, Paul Tracy ha chiuso la stagione '93 della F. Indy con una fantastica vittoria: a Laguna Seca le Penske hanno dominato prove e gara. A destra, il canadese «sommerso» dai fotoreporter dopo l'arrivo. A sinistra, in alto, Luyendik e Mansell ai «ferri corti»: l'olandese è arrivato terzo, il britannico si è ritirato. Qui a lato, Fittipaldi in testa coda: ha finito 2.



fornimento: tempo impiegato, poco meno di 14". Al 30. giro, Tracy conduce con 7" abbondanti sul brasiliano compagno di team, 30" su Sullivan, 31" su Luyendik, 34" su Mansell. Più indietro, Johansson, Goodyear, Rahal, Mario Andretti, Fabi e Unser jr, il quale, poco dopo, supera dapprima l'italiano e poi anche «Piedone». Al 38. passaggio Fabi finisce in testa coda e al 40. giro la sua posizione è la 12. mentre Tracy ha aumentato il vantaggio nei confronti di «Fitti» portandolo a 9". Quattro tornate più avanti, Mansell urta la parte posteriore della vettura di Sharp, strappandole l'alettone posteriore, Nigel perde una posi-

zione. Intanto, Tracy ha il suo daffare con i doppiaggi e ne approfitta Fittipaldi che al 60. giro, dopo che entrambi i piloti del team Penske hanno effettuato il rifornimento, ha poco più di 5" di ritardo dal canadese. Il brasiliano attacca e sulla linea del 65. passaggio i due sono separati da un'inezia: appena 37 centesimi di secondo. È la fase più spettacolare della corsa californiana: il «vecchio» contro il giovane. Alla 70. tornata Mansell si ritira: un urto contro la monoposto di Smith lo costringe ai box. Nigel scende dalla sua Lola tenendosi stretto il polso destro; poi si allontana visibilmente deluso dal paddock. Davanti è sempre



te dal numero di serie indicato sotto deve essere inteso per origine con basamenti nume

AS40/93

MAKITA 300 LAGUNA SECA

Monterey (California-Usa), 3 ottobre 1993
16. e ultima gara del campionato IndyCar

COSÌ (IN 34) AL VIA E (IN 22) AL TRAGUARDO

Emerson Fittipaldi (Penske Pc93-Chevy) 1'10"976	Paul Tracy (Penske Pc93-Chevy) 1'11"017
Nigel Mansell (Lola T93-Ford) 1'11"336	Danny Sullivan (Lola T93-Chevy) 1'11"390
Arie Luyendik (Lola T93-Ford) 1'11"527	Mario Andretti (Lola T93-Ford) 1'11"572
Stefan Johansson (Penske Pc93-Chevy) 1'11"594	Mauricio Gugelmin (Lola T93-Ford) 1'11"611
Scott Goodyear (Lola T93-Ford) 1'11"623	Bobby Rahal (Lola T93-Chevy) 1'11"660
Teo Fabi (Lola T93-Chevy) 1'11"711	Al Unser Jr (Lola T93-Chevy) 1'11"962
Raul Boesel (Lola T93-Ford) 1'11"996	Robby Gordon (Lola T93-Ford) 1'12"000
Scott Brayton (Lola T93-Ford) 1'12"011	Jimmy Vasser (Lola T93-Ford) 1'13"369
Mark Smith (Penske Pc92-Chevy) 1'12"695	Scott Pruett (Lola T91-Chevy) 1'12"923
Eddie Cheever (Lola T93-Chevy) 1'13"000	Brian Till (Penske Pc92-Chevy) 1'13"032
Willy T. Ribbs (Lola T93-Ford) 1'13"215	Didier Theys (Lola T92-Ford) 1'13"325
Scott Sharp (Lola T92-Chevy) 1'13"502	Adrian Fernandez (Lola T93-Chevy) 1'13"536
Robby Buhl (Lola T92-Chevy) 1'13"604	Christian Danner (Lola T92-Ford) 1'13"671
Hiro Matsushita (Lola T93-Ford) 1'13"983	Olivier Grouillard (Lola T92-Chevy) 1'14"137
Dominic Dobson (Galmer G92-Chevy) 1'14"138	Ross Bentley (Lola T92-Chevy) 1'14"492
Buddy Lazier (Lola T92-Buick) 1'15"642	Marcu Greco (Lola T92-Chevy) 1'15"87
Jeff Wood (Lola T91-Cosworth) 1'16"089	John Brooks (Lola T92-Cosworth) 1'16"649

1. **Paul Tracy** (Penske Pc93-Chevy) 84 giri in 1.44'58"169 alla media di 106.303 kmh
2. **Emerson Fittipaldi** a 27"41 (Penske Pc93-Chevy)
3. **Arie Luyendik** a 46"169 (Lola T93-Ford)
4. **Scott Goodyear** a 1'02"560 (Lola T93-Ford)
5. **Al Unser Jr.** a 1'11"822 (Lola T93-Chevy)
6. **Stefan Johansson** a 1 giro (Penske Pc93-Chevy)
7. **Bobby Rahal** a 1 giro (Lola T93-Chevy)
8. **Teo Fabi** a 1 giro (Lola T93-Chevy)
9. **Mario Andretti** a 1 giro (Lola T93-Ford)
10. **Robby Gordon** a 1 giro (Lola T93-Ford)
11. **Raul Boesel** a 2 giri (Lola T93-Ford)
12. **Adrian Fernandez** a 2 giri (Lola T93-Ford)
13. **Mauricio Gugelmin** a 2 giri (Lola T93-Ford)
14. **Eddie Cheever** a 2 giri (Lola T93-Ford)
15. **Didier Theys** a 3 giri (Lola T92-Ford)
16. **Robby Buhl** a 3 giri (Lola T92-Chevy)
17. **Mark Smith** a 3 giri (Penske Pc92-Chevy)
18. **Dominic Dobson** a 4 giri (Galmer G92-Chevy)
19. **Hiro Matsushita** a 4 giri (Lola T93-Ford)
20. **Olivier Grouillard** a 4 giri (Lola T92-Chevy)
21. **Jimmy Vasser** a 5 giri (Lola T93-Ford)
22. **Scott Sharp** a 6 giri (Lola T92-Ford)

LA CLASSIFICA FINALE

FORMULA INDY	S. PARADISE 21/3	PHOENIX 4/4	LONG BEACH 18/4	INDIANAPOLIS 30/5	MILWAUKEE 6/6	DETROIT 13/6	PORTLAND 27/6	CLEVELAND 11/7	TORONTO 18/7	MICHIGAN 500 1/8	NEW ENGLAND 8/8	ELKHART LAKE 22/8	VANCOUVER 29/8	MID OHIO 12/9	NAZARETH 19/9	LAGUNA SECA 3/10	TOTALE PUNTI
1. Mansell	21	—	15	14	20	1	17	14	—	21	21	16	8	2	21	—	191
2. Fittipaldi	17	—	—	20	14	—	21	16	17	—	14	10	6	21	10	17	183
3. Tracy	—	1	21	—	—	4	14	22	21	—	17	22	—	—	14	21	157
4. Rahal	8	—	16	—	12	10	12	—	12	4	6	14	17	8	8	6	133
5. Boesel	5	16	1	12	18	16	6	6	6	12	—	12	4	12	4	2	132
6. Andretti	12	20	—	11	—	14	8	10	5	17	—	—	10	6	—	4	117
7. Unser Jr.	—	12	—	—	5	10	8	10	—	10	5	5	—	20	5	—	100
8. Luyendik	10	8	2	17	—	—	3	3	—	14	—	5	—	10	5	14	91
9. Goodyear	3	1	—	6	—	3	1	—	4	10	—	3	13	14	16	12	86
10. Gordon	14	—	—	—	3	5	5	8	8	—	10	—	—	16	12	3	84
11. Fabi	4	10	12	4	4	—	—	5	—	8	—	4	5	—	2	5	63
12. Sullivan	—	—	5	—	—	21	—	—	14	—	—	—	3	—	—	—	43
Johansson	1	—	—	2	—	—	—	12	—	—	—	—	14	—	6	8	43

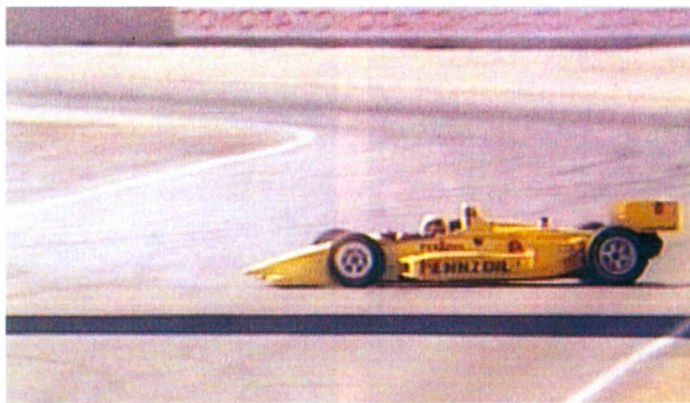
14. **Guerrero** 39; 15. **Brayton** 36; 16. **Vasser** 30; 17. **Cheever** 21; 18. **Montermini, Pruett** 12; 20. **Ribbs** 9; 21. **Buhl, Groff, Smith** 8; 24. **Matsushita, Till, Fernandez** 7; 27. **Kudrave** 6; 28. **Grouillard** 4; 29. **Andretti J.** 3; 30. **Danner, Greco** 2; 32. **Unser Sr., Gachot, Bentley** 1.

FIAMM
+
batterie-trombe

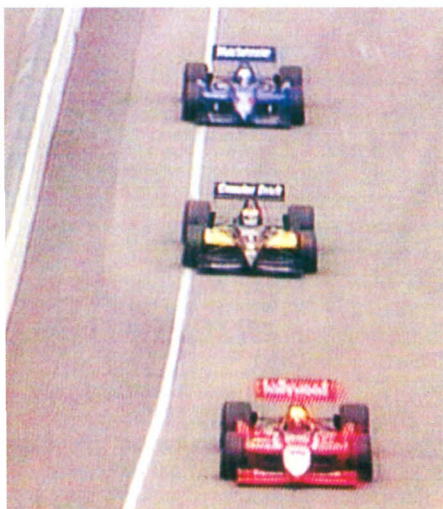
LA TECNOLOGIA ITALIANA NEGLI STATI UNITI



◀ battaglia aperta tra i due della Penske. Il confronto è emozionante, nessun ordine di scuderia è impartito; conterà solamente l'abilità. C'è chi scommette su Fittipaldi, chi su Tracy, la cui azione appare più sicura di quella del brasiliano. Ed ecco l'epilogo. A meno 7 giri dalla bandiera a scacchi, «Fitti» compie un lungo testacoda, urta contro le protezioni, le pile di vecchi pneumatici evitano danni alla monoposto, e riesce a tornare in pista. Tracy è ormai imprevedibile. Conserva il secondo posto. Ma con quella uscita, il grande brasiliano ha sprecato l'occasione per firmare l'ultima prova della IndyCar. ■



Sopra, Teo Fabi in testa coda: l'italiano ha concluso ottavo. Sotto a sinistra, Gugelmin precede Rahal; al centro, Johansson durante un pit stop; in basso, il sorpasso di Al Unser ai danni di Mario Andretti. Sotto, Sullivan mentre procede lentamente verso i box



FITTIPALDI ACCUSA MATSUSHITA

Testa coda col... giallo

MONTEREY — Si è praticamente giocato la vittoria con quell'errore e il testacoda nel finale. Ma appena sceso dalla vettura Emerson Fittipaldi ha comunque ancora voglia di scherzare. «Lasciarlo andare io? — ribatte subito a chi gli chiede come mai abbia permesso a Paul Tracy di distaccarlo nelle fasi iniziali di gara — io non l'ho davvero lasciato andare; ha fatto tutto da solo perché lui non ha un briciolo di rispetto per quelli che hanno più anni di lui. Scherzi a parte, Paul era davvero più veloce e ha corso con un'ottima tattica di gara». Ma dopo le prime battute non può comunque fare a meno di tornare sul suo testacoda, che in realtà gli brucia un po'. «È stata una vergogna — prosegue infatti Fittipaldi, — venivamo fuori dalla curva numero cinque e Paul è riuscito a infilare Matsushita; poi, quando ho tentato il sorpasso io, credo che Hiro non mi abbia proprio visto e per evitarlo ho dovuto sterzare d'improvviso e sono finito in testacoda e poi fuori pista... quanta polvere c'era: mi sembrava di essere nel deserto e quasi non riuscivo più a ritrovare la pista. Penso che per Natale a Hiro regalerò uno specchietto retrovisore grosso così» e allarga le braccia... più o meno di un metro. ■

ECCO LA TERZA DISPENSA SUL MONDIALE F.1 1993

In tutto saranno 14 di cui 12 dedicate ai Gp, 1 a tutte le cifre e 1 al pilota campione del mondo. Alla fine si otterrà un volume di 224 pagine da rilegare con la copertina che è stata distribuita con il n. 38 di **AUTO SPETTACOLO**



Collezionate i 14 bollini e spediteli al nostro indirizzo. Vi assicurerete una esclusivissima T-shirt del Marlboro Championship Team e potrete vincere un giorno di sogno alla Ferrari Corse!

l'olandese è arrivato terzo, il britannico si è ritirato. Qui a lato, Fittipaldi in testa coda: ha finito 2.

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 d'informazione.

RIUNIONE CONSIGLIO SPORTIVO NAZIONALE CSAI - PRATOLINO (FI) 21.22/9/93 - Regolamentazione sportiva e tecnica Csaì 1994 indirizzi futuri attività automobilistica sportiva

Il 21 e 22 settembre si è tenuta a Pratolino (FI) l'annuale riunione del Consiglio Nazionale della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, allargata ai presidenti delle 14 Sottocommissioni specializzate ed ai delegati sportivi di Automobile Club.

Durante i lavori, diretti dal nuovo presidente della Csaì Marco Piccinini, sono state discusse numerose proposte di modifica alla normativa tecnico-sportiva nazionale per il 1994 e sono stati formulati gli indirizzi a medio e lungo termine di alcune importanti specialità dell'automobilismo italiano, cui il Comitato Esecutivo della Csaì darà progressiva attuazione, tenendo anche conto dell'evoluzione della regolamentazione internazionale.

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ TURISMO

La partecipazione delle vetture «Gruppo A» verrà progressivamente ridotta nelle stagioni '94 e '95 e dal 1996 questo Campionato, che ottiene un crescente successo, si articolerà unicamente nelle categorie «Gruppo N» e «Superturismo D2».

CAMPIONATO ITALIANO GRAN TURISMO

La normativa Gt, volta a favorire la partecipazione di vetture non troppo distanti dalle rispettive versioni stradali, verrà adeguata sulla base delle esperienze maturate durante la stagione 1993, in particolare per conseguire un maggiore equilibrio competitivo. Le partecipazioni della nuova categoria internazionale «Gt Classe 2» è programmata — con corse o classi-

fiche separate — dal 1995, ma potrà aver luogo già nel corso del 1994 qualora si manifestasse rapidamente un interesse concreto.

FORMULA 3

Il contenimento complessivo dei costi resta l'obiettivo prioritario, senza tuttavia pregiudicare il miglioramento della sicurezza e mantenendo il collegamento con la regolamentazione internazionale, necessario per consentire ai nostri giovani piloti e ai nostri costruttori di esprimersi in campo europeo.

RALLY

In funzione anche degli orientamenti che si stanno manifestando a livello internazionale verrà progressivamente valorizzata la categoria di vetture a due ruote motrici, motore aspirato e cilin-

drata massima 2000 cc alla scopo di ridurre i costi e le prestazioni. Dal 1996 il Campionato Italiano Assoluto e quello Promozione saranno riservati a queste vetture che dal 1998 saranno le sole ammesse nei Rally italiani di campionato.

PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

L'azione già intrapresa, in particolare per contenere la rumorosità delle vetture, verrà sviluppata con l'adozione generalizzata di dispositivi di scarico in grado di ridurre sostanzialmente l'inquinamento acustico e quello atmosferico, anche con l'uso obbligatorio di benzina verde. D'altro canto per incoraggiare la ricerca nel campo delle energie alternative la Csaì promuoverà ulteriormente la partecipazione alle competizioni delle vetture «elettrosolari».

GIUDICE SPORTIVO

Sentenza n. 32 Balestrucci Pietro

Slalom Salita Bolotana 20/6/93

Mesi due di sospensione licenze sportive (decorrenza 16/9) per: «comportamento scorretto nei confronti di un Ufficiale di gara da parte sua e di un suo accompagnatore».

Sentenza n. 33 Vittalini Ezio

Rally Autoconsult 20/6/93

Mesi sei di sospensione licenze sportive (decorrenza 16/9) per: «aver preso parte ad una competizione con vettura non conforme (frode sportiva)».

Sentenza n. 34 Vita Gianluca

Rally Città di Lucca 25/7/93

Ammenda di L. 2.000.000. (due milioni) per «vettura non conforme».

Sentenza n. 35 Purpi Rosario

Rally Città di Lucca 25/7/93

Mesi sei di sospensione licenze sportive (decorrenza 16/9) per «aver partecipato ad una gara con vettura sottopeso (frode sportiva)».

Sentenza n. 36 Pellegrini Paolo

Rally Città di Lucca 25/7/93

Prosciolto dall'addebito (frode sportiva).

Sentenza n. 37 Oldani Mario

Civt - Imola 20/6/93

Ammonizione con diffida per «aver preso parte ad una competizione con vettura non conforme».

RIUNIONI CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE E INTERNAZIONALE 1994

Come già annunciato nelle pagine Notiziario Csaì su Autosprint n. 26, 27, 30, 34, e 38/93, si svolgeranno a Roma, presso la sede dell'Automobile Club d'Italia, via Marsala 8, le riunioni per la discussione e l'approvazione del calendario sportivo nazionale ed internazionale 1994. Ecco di seguito il programma dettagliato di tali riunioni:

Sabato 23 ottobre

h. 9.00	Fuoristrada	Sala Consiglio Generale
h. 9.00	Velocità in salita	Sala Assemblea
(h. 11 c.a.)	Autostoriche (Salita-Regolarità-Rallies)	Sala Assemblea
(h. 12 c.a.)	Elettrosolari	Sala Assemblea
(h. 12.30 c.a.)	Manifestazioni non agonistiche	Sala Assemblea
h. 15	Slalom	Sala Assemblea
(h. 17 c.a.)	Velocità su terra	Sala Assemblea

Domenica 24 ottobre

h. 9.30	Rallies	Sala Assemblea
---------	---------	----------------

SETTORE AUTO STORICHE

1) Le vetture Alfa Romeo Giulia 1600 che impiegavano in origine basamenti contraddistinti con uno dei seguenti numeri: 00502 - 00511 - 00514 - 00516 - 00521 - 00526 - 00536

Possono utilizzare liberamente ciascuno di essi indipendentemente dal numero di serie indicato nella fiche di identità. Analogo concetto deve essere inteso per le vetture Giulia 1300 equipaggiate in origine con basamenti numerati:

00506 - 00539

2) Alle vetture Lancia Fulvia Coupé (periodo «F») è permesso portare i valori delle carreggiate alle seguenti misure:

anteriore: 1350

posteriore: 1300

In analogia a quelle indicate per la Fulvia 2 C che utilizza gli stessi componenti.



fotografie PHOTO4



FORMULA 3000 GARA A MAGNY COURS

Lagorce dal caos

Primo successo del francese in una corsa caratterizzata dall'incidente di Collard e dalle mutevoli condizioni meteo

■ **PAOLO BOMBARA**

MAGNY COURS — Il campionato è salvo! E anche Collard, che ha fatto tremare tutti quando si è schiantato, mentre era al comando, nel veloce curvone di Magny-Cours. La sua monoposto si è disintegrata ma fortunatamente il francesino se l'è cavata con una lieve commozione cerebrale. Meno drammatico il discorso per quanto concerne il titolo. Quella di Magny-Cours doveva essere la prova della consacrazione per Pa-



nis, esaltato da tutta la stampa transalpina alla vigilia della corsa, ed i risultati delle prove sembravano favorevoli al pilota della Dams. Invece la squadra francese ha vissuto una gara a due volti. Da un lato ha trionfato, in una competizione caratterizzata dalle mutevoli condizioni climatiche che ha costretto i piloti a fermarsi per montare gomme da pioggia, grazie al primo successo di Lagorce; dall'altro ha commesso un errore fatale nel cambio gomme di Panis che gli è costato il secondo posto e compromesso la sua gara. Ne ha allora approfittato Lamy, che dopo gli errori delle ultime gare questa volta è stato impeccabile ed è riuscito a conquistare un proficuo terzo posto, nonostante la sua vettura non fosse competitiva come sempre, e a dispetto della difficile posizione di partenza. Il portoghese ha così ridotto al lumicino il distacco nei confronti di Panis, in vantaggio di un solo punto alla vigilia dell'ultima gara. Il campionato è più che mai aperto, e si giocherà a Nogaro in una vera e propria finale. Non esistono veri favoriti, perché i distacchi sono troppo esigui e la pressione sarà enorme per entrambi i protagonisti. A differenza di Magny-Cours, inoltre, Pedro Lamy godrà del vantaggio del terreno, avendo effettuato una sessione di prove private lo scorso inverno. Resta il fatto che la seconda Crypton dovrà lavorare per ritrovare la competitività delle scorse gare. A Ma-



Nella foto grande, Frank Lagorce mentre taglia il traguardo della corsa di Magny-Cours conquista la sua prima affermazione nella formula cadetta. Nell'altra pagina, in alto, la collisione tra Pedro Lamy e Jean Christophe Bouillon; il portoghese resta ancora in lotta per il titolo insieme al leader Panis e allo scozzese Coulthard, quando manca una gara alla fine; al centro, l'incidente di Zampedri; in basso, il podio di Magny-Cours con Lagorce tra Bouillon, secondo, e Lamy, che ha concluso al terzo posto

gny-Cours, infatti, Lamy non ha mai potuto reggere il ritmo dei quattro piloti delle due scuderie francesi, Dams e Apomatox. Quest'ultima ha conquistato un secondo posto con Bouillon che vale un successo. Il giovane transalpino ha infatti compiuto una rimonta eccezionale dopo essersi fermato per ben tre volte ai box per cambiare i pneumatici; inizialmente per montare le gomme scolpite, dopo le prime gocce di pioggia, poi per rimontare quelle slick ed infine ancora quelle scolpite, al secondo e più violento rovescio. Lagorce ha invece approfittato delle disavventure del suo compagno di squadra, Panis, per azzeccare involontariamente la mossa vincente: quella di continuare con le gomme slick al primo piovasco. Al momento previsto per il rientro, i box erano infatti occupati dalla vettura di Panis e la ruota posteriore destra non voleva saperne di estrarsi dal mozzo. In quel momento bisognava essere indovini o esperti di meteorologia per immaginare che la pioggia sarebbe momentaneamente calata d'intensità, tanto da favorire per qualche giro chi calzava le gomme lisce. Una scelta effettuata anche da Sospiri — che ha così potuto rimediare ad una difficile situazione iniziale e concludere nuovamente a punti — e dalla Crypton per il giovane Leboissetier, che ha mostrato grande maturità con una gara tutta d'attacco che l'ha portato a occupare anche il secondo posto;

ha poi concluso quarto. Va infine sottolineata la ottima prestazione di Collard e dell'Apomatox. Il team di Magny-Cours è abituato a mettersi in mostra sul circuito di casa, ma questa volta i suoi progressi sono stati concreti e registrati anche nelle recenti prove libere di Le Mans. Bouillon e Collard (che disporrà di una vettura ricostruita a partire da una scocca di riserva della Vortex) saranno pericolosi per tutti, anche a Nogaro. È andata male invece a Coulthard e de Ferran, entrambi eliminati ad inizio gara. Il primo da un'uscita di pista; il secondo da un testacoda. Per de Ferran sono così svanite le ultime speranze di lottare per il titolo, mentre per lo scozzese resta la possibilità matematica di lottare per il campionato. E proprio la Pacific due anni fa la spuntò con un successo all'ultimo atto a Nogaro.

LA CRONACA. Al via, Delle Piane anticipa un po' la partenza e si ritrova all'altezza di Simoni quando questi si sposta a destra per cedere il passo, vittima di problemi di trasmissione dovuti ad un trafileamento d'olio. I due si toccano e Delle Piane finisce contro Zampedri mentre Noda si gira alle loro spalle. Tutti e tre sono eliminati. Alla curva «Adelaide» si scontrano anche Gene e Beretta, ma solo il pilota della Forti può continuare e raggiunge i box. Collard, intanto, ha preso il comando davanti a Bouillon, de Ferran, Panis, Coul-



MAGNY-COURS

Magny-Cours (F), 3 ottobre 1993

8. gara del campionato internazionale di F.3000

COSÌ (IN 25) AL VIA E (IN 12) AL TRAGUARDO

Emmanuel Collard (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'24"44	Olivier Panis (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'24"86
Jean-Christophe Bouillon (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'25"08	Gil de Ferran (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"14
Paul Stewart (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'25"15	Frank Lagorce (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"16
David Coulthard (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"16	Pedro Lamy (Reynard 92-Cosworth Dfv) 1'25"68
Giampiero Simoni (Reynard 93D-Judd Kv Zytec) 1'25"93	Alessandro Zampedri (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'26"05
Olivier Beretta (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'26"06	Massimiliano Papis (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'26"20
Jordi Gene (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'26"24	Paolo Delle Piane (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'26"31
Yvan Müller (Reynard 92D-Judd Kv Zytec) 1'26"57	Costantino Junior (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'26"87
Phil Andrews (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'27"27	Vincenzo Sospiri (Reynard 93D-Judd Kv Zytec) 1'27"56
Hideki Noda (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'27"81	Nicolas Leboissetier (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'28"27
Enrico Bertaggia (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'28"47	Pedro Diniz (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'29"07
Dominic Chapell (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'29"83	Jérôme Policand (Reynard 92D-Judd Kv Zytec) 1'30"04
Severino Nardozi (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'31"09	

- Frank Lagorce** (Reynard 93D-Cosworth Ac) 47 giri in 1h17'20"577, media di 152,980 kmh
- Jean-Christophe Bouillon** a 1'05"853 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
- Pedro Lamy** a 1'17"749 (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
- Nicolas Leboissetier** a 1'25"804 (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
- Vincenzo Sospiri** a 1'28"842 (Reynard 93D-Judd Kv Zytec)
- Paul Stewart** a 1'36"839 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Jérôme Policand** a 1 giro (Reynard 92D-Judd Kv Zytec)
- Costantino Junior** a 1 giro (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
- Olivier Beretta** a 1 giro (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
- Olivier Panis** a 3 giri (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Pedro Diniz** a 3 giri (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
- Dominic Chapell** a 3 giri (Reynard 92D-Cosworth Dfv)

□ Giro più veloce: **Frank Lagorce** (Reynard 93D-Cosworth Ac) in 1'26"635 alla media di 176,602 kmh

LA CLASSIFICA DOPO LA 8. GARA

	DONINGTON 3/5	SILVERSTONE 9/5	PAU 31/5	PERGUSA 18/7	HOCKENHEIM 24/7	NURBURGRING 22/8	SPA-FRANCORCHAMPS 28/8	MAGNY-COURS 26/9	NOGARO 10/10	TOTALE PUNTI
1. Panis	4	1	—	—	9	9	9	—	—	32
2. Lamy	6	—	9	—	6	3	3	4	—	31
3. Coulthard	—	6	6	9	—	—	4	—	—	25
4. de Ferran	—	9	—	—	—	6	6	—	—	21
5. Beretta	9	—	3	—	3	2	—	—	—	17
6. Sospiri	—	—	1	6	4	1	2	2	—	16
7. Lagorce	—	—	—	3	—	—	—	9	—	12
8. Stewart	2	2	4	—	—	—	1	1	—	10
9. Bouillon	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
10. Papis	3	—	2	—	—	—	—	—	—	5
11. Policand	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
Bartels	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
Zampedri	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
14. Lammers	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
Leboissetier	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3

16. Bertaggia, Delle Piane e Gilardi p.2; 17. Simoni 1.

box

Alla Tom's sequestro cautelare

Fine settimana difficile per la squadra Tom's che aveva già volontariamente «saltato» la trasferta a Pergusa per evitare un'azione giudiziaria da parte di Alessandro Zampedri e l'eventuale sequestro della vettura con cui corre Hideki Noda. Zampedri si è rifatto intentando un'azione legale a Magny-Cours, dove un ufficiale giudiziario si è presentato alla Tom's per effettuare un sequestro cautelare. Ricordiamo che il pilota bresciano, che nel corso dell'inverno aveva un'offerta d'ingaggio (poi non rispettata) da parte della Tom's, reclamava alla compagine anglo-nipponica il pagamento di 100.000 sterline (circa 230 milioni di lire) di danni. Zampedri e la Tom's sono comunque riusciti a trovare un accordo che li soddisfa mutualmente e di cui hanno voluto tenere segreto l'ammontare evitando ogni azione di sequestro.

■ **NUOVI VOLTI.** Il fine stagione si fa difficile per molti. C'è stato quindi l'apparire di volti nuovi tra i piloti. A cominciare da Nicolas Leboissetier che ha sostituito Guido Knycz alla Crypton. Il passaggio dalla Ptm, assente a Magny-Cours, alla European Technic — dove ha sostituito Bugatti — ha portato fortuna anche a Costantino Jr, ottavo. Oltre alla Ptm, erano assenti anche il Barone Rampante (e quindi Lammers) e la Cobra. Nardozi ha però corso con l'iscrizione della prima squadra, mentre con quella della Cobra ha occasionalmente gareggiato l'inglese Dominic Chappell con la sua abituale squadra nella serie britannica di F.2, l'Apache. Infine, la Pacific non ha potuto confermare Bartels le cui garanzie dagli sponsor sono pervenute troppo tardi. Il tedesco si è accordato con la squadra per effettuare due prove con la vettura di F.1 quando sarà pronta. Al suo posto ha corso Phil Andrews, ma a Nogaro potrebbe salire Eric Angelvy.

■ **PROVE.** Prove di qualificazione dimezzate. Solo il primo turno è stato in effetti utile per l'ordine di qualificazione, in quanto nel secondo è piovuto. Proprio il fondo bagnato ha giocato un brutto scherzo a Coulthard, che è uscito violentemente.

■ **INCIDENTE.** Più violento è però stato l'incidente occorso in gara a Emmanuel Collard uscito di pista affrontando il curvone dell'Estoril al 12. giro. Il francese, ha perso il controllo della vettura che ha scartato a sinistra urtando in pieno le barriere in un punto che viene affrontato a 230 kmh. La Reynard si è spezzata in tre tronconi e il motore ha divelto la scocca posteriormente. Il pilota è stato estratto cosciente ma è comunque stato trasportato in elicottero all'Ospedale di Nevers, dov'è stata riscontrata una lieve commozione cerebrale.

thard, Stewart, Lamy e Lagorce. Al 6. giro sparisce de Ferran giratosi per evitare Andrews. I piloti dell'Apomatox danno l'impressione di non avere avversari e solo Panis regge il loro ritmo, mentre Lagorce rimonta. Al 12. giro, Collard esce violentemente alla curva «Estoril» e Bouillon si ritrova al comando. La pioggia inizia però a cadere e Coulthard è il primo a lasciarsi sorprendere e ad uscire di pista alla curva Imola. Bouillon e Panis rientrano ai box al 15. giro, ma Panis rimane bloccato per l'. Lagorce non può rientrare a sua volta e continua in slick. Imitato da Leboissetier e Sospiri. È la mossa vincente perché Lagorce si ritrova al comando e ci rimarrà sino al termine anche dopo aver cambiato le gomme sei giri più tardi. Alle sue spalle si mettono in luce Leboissetier e soprattutto Bouillon. Lo stesso fa Panis che risale sino al quinto posto ma si lascia prendere dalla foga e finisce in testacoda. ■



Che botta al 12. giro per Collard nella curva Estoril. Era in testa quando ha perso il controllo della vettura che, nell'urto, si è spezzata. Per il francese, invece, una lieve commozione cerebrale



foto grafiePHOTO4

SEGNALI POSITIVI NELLA RIDUZIONE DEI COSTI

Per la Reynard 93D ora c'è un kit '94

MAGNY COURS — Si è svolta a Magny-Cours l'ennesima riunione tra i team manager in vista del Consiglio mondiale del 13 e 14 ottobre in cui verranno discusse anche le sorti della serie cadetta. Le squadre hanno comunque avuto la dimostrazione che la loro presa di posizione recente per ridurre i costi e salvaguardare l'entità del campionato comincia a sortire i primi positivi effetti. I Costruttori hanno in effetti presentato le

prime concessioni. A cominciare da Adrian Reynard che, se da un lato presenterà una nuova vettura siglata 94D di poco diversa ma leggermente più cara rispetto all'attuale (90.000 sterline contro le attuali 80.000), ha anche previsto un kit d'aggiornamento per le 93D, che consentirà ai team di risparmiare la metà del costo d'acquisto di un telaio nuovo. Anche i motoristi si sono allineati alle richieste delle squadre: Heini Mader, ad esempio, ha offerto un

pacchetto che prevede la fornitura di quattro motori Cosworth Dfv (due per vettura) comprese le revisioni per un totale di 20.000 chilometri a monoposto ad un prezzo di 130.000 sterline. Una proposta appena lievemente superiore è stata presentata anche dalla Judd. Il fronte delle squadre sembra per ora unito e deciso a boicottare i Ford Ac, se la Cosworth non dovesse allinearsi a sua volta. All'atto pratico poi si vedrà. ■

Ravaglia la paura e la gioia

ACTION



Per il pilota della Bmw il campionato '93 si è incredibilmente risolto all'ultima gara, quella di domenica. La pioggia torrenziale di sabato aveva fatto temere il peggio con le gomme Yokohama in crisi. Poi con il quarto posto nella seconda gara la felicità è tornata sul volto del mestriero tricolore per la 3. volta

FABIO RAVAIOLI

SCARPERIA — Roberto Ravaglia è il campione. Ce lo aspettavamo, ma nessuno, alla vigilia del Mugello, avrebbe scommesso una lira sulla possibilità che la suspense per il titolo resistesse sino all'ultima gara. Invece la pioggia ci ha messo lo zampino e il veneto ha dovuto stringere i denti sino alla fine per questo suo terzo titolo tricolore. Sul bagnato le Yokohama sono andate in crisi e Ravaglia ha annaspato. Buon per lui che la seconda gara è stata corsa sull'asciutto. Buon per lui, ma anche per il campionato che ha trovato la sua conclusione nei canoni della sportività. Se si fossero ripetute le avverse condizioni di sabato, infatti, il risultato della gara sarebbe stato influenzato da giochi di squadra e... di pneumatici. Sabato sera il boss della Bmw Motorsport, Kalbfell

ha tuonato al telefono perché non era stato ordinato a Pirro e Burgstaller di cedere le posizioni. Gli è stato risposto che con la pioggia i piloti non avevano visto le segnalazioni; in realtà l'ordine non era stato dato per un errore di calcolo. In quel momento Ravaglia era 12. nella terza frazione e un suo avanzamento sarebbe stato ininfluente. Nessuno però aveva pensato che nella somma dei tempi il veneto avrebbe risalito delle posizioni e poi ci si è resi conto che un eventuale gioco di squadra gli avrebbe fatto guadagnare 2 punti in classifica, sufficienti per eliminare almeno Giovanardi dalla corsa al titolo. Kalbfell ha disposto che domenica tutte le Bmw che si fossero trovate davanti a Ravaglia all'11. giro avrebbero dovuto fermarsi. Per fortuna non è stato necessario. E veniamo alla questione,

Ravaglia coinvolto nell'incidente in prova con Capello. Ma il destino era segnato sulle... fiancate. Domenica sera è tornato a casa con il suo 7. titolo. A sinistra, la squadra Bmw esulta



ancora più spinosa, dei pneumatici. Con le Yokohama stracciate sul bagnato dalla Michelin si è affacciata l'ipotesi che Ravaglia potesse usare le coperture francesi se la pioggia avesse afflitto anche la seconda gara, con clamorose ripercussioni politiche. Non c'è stato bisogno di un simile escamotage, ma nel warm-up Ravaglia ha provato, in gran segreto, delle Michelin 3PA acquistate nel modo più anonimo possibile dal fornitore dei clienti sportivi. Non erano le coperture dei team ufficiali, ma il neocampione ha girato 3 secondi più veloce sul bagnato di quanto avesse mai fatto con le giapponesi. Onore dunque a Ravaglia, alla Bmw (campione Costruttori) e al team CiBiEmme che ha lavorato in maniera super-professionale per tutta la stagione. Onore anche a Giovanardi e Tarquini, che fino in fondo hanno recitato la parte degli sfidanti indomiti. Onore a Capelli e Capello, i due quasi omonimi che hanno fatto cose egregie: il primo con una Nissan in crescita (sarà l'arrivo di Charlie Moody, già team manager di Ivan alla Leyton House?), l'altro velocissimo con la Vw Vento nelle prove bagnate. Disonore, invece, alla Rai che, al solito ha mostrato il massimo spregio per il nostro sport, preferendogli una finale di consolazione del campionato europeo femminile di pallavolo. E che sia stata una manovra scorretta lo dimostra il fatto che ad alcuni quotidiani sportivi era stato inviato in anticipo un palinsesto modificato, mentre Poltronieri è stato avvisato all'ultimo minuto...



ACTION

CRONACA □ DRAMMATICA LA PRIMA GARA

Tamara sviene dentro la 155

SCARPERIA — Minaccia pioggia quando le vetture di schierano, manca la Vento di Capello, demolita in un incidente con Ravaglia in prova. L'astigiano, del tutto incolpevole, era stato centrato mentre usciva dai box, dalla Bmw del veneto, impazzita dopo che il pilota ne aveva perso il controllo per colpa di una pozza d'acqua. Semaforo verde, con Tarquini che prende il comando e

Giovanardi si getta all'inseguimento, davanti a Nannini che è pressato da Ayles e Pirro. Alla fine del primo giro questi due superano il senese alla curva Bucine ed egli si trova a doversi difendere anche dagli attacchi della Vidali, di Ferrari e Francia; fatto sta che giocando in difesa, Nannini va in testacoda. Ravaglia, partito 14. risale e transita 8. al 3. giro, mentre Modena piroetta, tamponato da

Questa la classifica finale del Trofeo Omega con cui si è voluto premiare colui che alla fine della serie è risultato in assoluto il pilota più emozionante.

CLASSIFICA GENERALE (finale)

- 1. **Giovanardi** p.209
- 2. **Tarquini** 199
- 3. **Ravaglia** 160
- 4. **Vidali** 110
- 5. **Cecotto** 97
- 6. **Ayles** 89
- 7. **Morbidelli** 78
- 8. **Ferrari** 74
- 9. **Burgstaller** 44
- 10. **Salvarani** 40
- 11. **Modena** 35
- 12. **Aiello** 30
- 13. **Rossi** 29
- 14. **Capello** 18
- 15. **Francia** 8
- Capelli** 8
- 17. **Nannini** 7

PHOTO4



Ω OMEGA CHALLENGE «EMOZIONE»

	Stefano Domenicali (direttore di gara)	Markus Schocker (giornalista)	Federico Bellini (pilota)	Andrea Pule (pilota)	Autosprint	Totale punti
1. Giovanardi	6	9	6	9	4	34
2. Tarquini	9	4	9	1	9	32
3. Ravaglia	4	3	—	6	6	19
4. Ferrari *	—	2	4	4	1	11
5. Capelli	3	1	1	—	3	8
6. Burgstaller	—	6	—	—	—	6
7. Nannini	1	—	3	—	—	4
Capello	2	—	—	—	2	4
9. Maggiorelli	—	—	—	3	—	3
10. Francia	—	—	2	—	—	2
Ayles	—	—	—	2	—	2

SUPERTURISMO

MUGELLO

10. prova del Campionato Italiano SuperTurismo
Scarperia (Fi), 2-3 ottobre 1993

COSÌ (IN 22) AL VIA

Gabriele Tarquini (Alfa Romeo 155 Ts) 2'16"667	Fabrizio Giovanardi (Peugeot 405 Mi16) 2'17"316
Emanuele Pirro (Bmw 318i) 2'17"631	Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 Ts) 2'18"090
Amato Ferrari (Peugeot 405 Mi16) 2'18"097	Gary Ayles (Peugeot 405 Mi16) 2'18"154
Tamara Vidali (Alfa Romeo 155 Ts) 2'18"239	Alexander Burgstaller (Bmw 318i) 2'18"281
Giorgio Francia (Alfa Romeo 155 Ts) 2'18"764	Stefano Modena (Bmw 318i) 2'18"898
Ivan Capelli (Nissan Primera Gte) 2'20"304	Rinaldo Capello* (Volkswagen Vento Gt) 2'20"890
Marco Antonelli (Bmw 318i) 2'20"976	Roberto Ravaglia (Bmw 318i) 2'21"491
Massimo Pigoli (Bmw 318i) 2'22"520	Luca Maggiorrelli (Opel Vectra Gt) 2'22"968
Claudio Melotto (Bmw 318i) 2'22"992	Patrick Crinelli (Bmw 318i) 2'23"429
Massimo Piacentini (Bmw M3) 2'24"173	Renato Prioli (Vauxhall Cavalier Gsi) 2'24"461
Beppe Gabbiani (Volkswagen Vento Gt) 2'24"605	Gianluca Roda (Bmw 318i) 2'31"144

2. GARA

- Giovanardi** 18 giri in 37'27"494 alla media di 151,224 kmh (Peugeot 405 Mi16)
- Francia** a 5"668 (Alfa Romeo 155 Ts)
- Nannini** a 14"090 (Alfa Romeo 155 Ts)
- Ravaglia** a 16"683 (Bmw 318i)
- Burgstaller** a 23"598 (Bmw 318i)
- Ferrari** a 1'12"128 (Peugeot 405 Mi16)
- Capelli** a 1'19"923 (Nissan Primera Gte)
- Maggiorrelli** a 1'21"940 (Opel Vectra Gt)
- Modena** a 1'32"386 (Bmw 318i)
- P. Crinelli** a 1'46"442 (Bmw 318i)

Giro più veloce:
Giovanardi 2'02"703 alla media di 153,883 kmh.

* non partito

1. GARA

- Tarquini** 11 giri in 25'22"320 alla media di 136,437 kmh (Alfa Romeo 155 Ts)
- Giovanardi** a 6"741 (Peugeot 405 Mi16)
- Ayles** a 19"642 (Peugeot 405 Mi16)
- Pirro** a 21"601 (Bmw 318i)
- Francia** a 29"611 (Alfa Romeo 155 Ts)
- Nannini** a 53"387 (Alfa Romeo 155 Ts)
- Capelli** a 1'25"052 (Nissan Primera Gte)
- Pigoli** a 2'05"749 (Bmw 318i)
- Ravaglia** a 2'22"038 (Bmw 318i)
- Melotto** a 2'25"682 (Bmw 318i)
- Antonelli** a 2'30"340 (Bmw 318i)
- Piacentini** a 3'18"917 (Bmw M3)
- Roda** a 1 giro (Bmw 318i)
- Modena** a 1 giro (Bmw 318i)
- P. Crinelli** a 5 giri (Bmw 318i)
- Vidali** a 6 giri (Alfa Romeo 155 Ts)
- Ferrari** a 6 giri (Peugeot 405 Mi16)

Giro più veloce:
Giovanardi in 2'02"970 alla media di 153,549 kmh

Giovanardi, a fianco, ha chiuso in bellezza il campionato SuperTurismo. Con la Peugeot 405 Mi16 è andato a vincere la 2. gara. Nella corsa di sabato, sotto la pioggia, era giunto secondo. In basso a sinistra, Tarquini più veloce di tutti sabato, domenica scatta in testa subito dopo il via. Al 7. giro però esce di pista e si insabbia alla «Scarperia». In basso, l'incidente tra Tamara Vidali e Amato Ferrari. La ragazza è rimasta per qualche minuto svenuta



Burgstaller. Inizia a piovere forte e il direttore di gara espone la bandiera rossa. Si riprende dopo il cambio gomme, sotto il diluvio, con la classifica alla fine del 4. giro e 7 tornate da coprire. Tarquini è quello che «nuota» meglio e prende il largo. Sul bagnato le Yokohama vanno in crisi e Ravaglia precipita al 16. posto; vola nella sabbia Pirro, la Vidali si gira alla curva Casanova e Ferrari la centra in pieno. Di nuovo il direttore di gara sospende le ostilità. Altra pausa per recuperare i relitti e accertarsi che la trevigiana, rimasta priva di sensi all'interno della sua vettura, non abbia altre conseguenze che il classico colpo di frusta, poi si decide di attendere un'ora che le condizioni miglio-

rino, con la pista ai limiti della praticabilità. Ultimi 6 giri: la pioggia è battente ed è quasi buio, Tarquini tenta nuovamente la fuga. Nannini recupera rapidamente, Ravaglia deve lottare con i privati. Nannini supera Pirro e Ayles, terminando la frazione al terzo posto. All'ultimo giro Ravaglia va in testacoda e chiude 10., poi riguadagna una posizione per la squallifica di Burgstaller reo di sgrattezze ai danni di Modena.

SECONDA GARA. Pista asciutta e un po' di sole, Lusuardi sostituisce Piacentini sulla M3 della Tecnoracing. Tarquini è ancora il più rapido al via, Giovanardi si mette in scia. Un incidente multiplo mette fuori

PHOTO4



LA CLASSIFICA FINALE

	MONZA 21/3	VALLELUNGA 18/4	MISANO 2/5	MAGIONE 16/5	BINETTO 6/6	IMOLA 20/6	VARANO 18/7	MISANO 1/8	PERGUSA 5/9	MUGELLO 3/10	TOTALE PUNTI
1. Ravaglia	35	40	12	22	20	23	16	16	40	12	233
2. Giovanardi	11	4	15	6	35	32	32	26	30	35	226
3. Tarquini	12	—	20	30	35	15	35	20	20	20	207
4. Ayles	22	24	22	9	20	18	16	15	22	12	180
5. Cecotto	35	30	12	8	8	32	12	22	—	—	159
6. Vidali	14	8	14	22	12	—	—	16	5	—	91
7. Burgstaller	8	8	25	10	8	6	5	7	4	8	89
8. Ferrari	10	6	22	8	3	6	—	6	—	6	67
9. Morbidei	—	—	2	40	—	4	12	—	—	—	58
10. Francia	—	—	—	—	—	—	—	25	6	23	54

11. **Salvarani** 54; 12. **Modena** 45; 13. **Pirro** 28; 14. **Nannini** 23; 15. **Rossi** 16.5.

 **ANTERA**
CERCHI IN LEGA

Ayles, Pirro, la Vidali e Gabbiani. Francia e Nannini inseguono la coppia in testa, poi c'è Capelli in lotta con le Bmw di Antonelli, Ravaglia e Modena (penalizzato di un minuto per partenza anticipata). Alla fine del 2. giro Giovanardi passa Tarquini alla curva Bucine e riesce ad allungare, mentre Capelli perde posizioni dopo un contatto con Modena e ad Antonelli è esposta la bandiera nera. Ravaglia è 5., un piazzamento che già vale il titolo, ma il veneto non si accontenta e di-

minuisce il distacco da Nannini. Al 7. giro Tarquini vola nella sabbia alla Scarperia. Grande rimonta di Ferrari, che risale al 6. posto. Ravaglia fa l'elastico con Nannini: si avvicina, gli lascia spazio, gli si incolla di nuovo, infine si accontenta di chiudere nella sua scia, salutandolo a fari spiegati l'esultanza del suo box. A fine gara Antonelli protesta, la bandiera nera gli è stata data per un sorpasso con bandiere gialle su Capelli che lui non ha mai fatto. Capelli conferma. ■

A fianco, Zadotti si è laureato campione Civt '93. Sotto, il via delle N5 con Pullè, davanti, partito con le slick sul bagnato. La sua gara è finita nella sabbia. In basso al centro, Manenti ha conquistato il titolo in N3 mentre Crinelli, in basso a destra, in N1



ACTION

PER IL DIRETTORE DI GARA

Terzo via inevitabile

SCARPERIA — Che caos! Non esiste espressione più appropriata per definire quanto è successo al Mugello nella prima gara del Superturismo. Tre partenze, due bandiere rosse, classifica stilata per somma di tre manche, di tutto e anche di più. Partita sull'asciutto, la gara è fermata una prima volta sotto il diluvio, per far montare le gomme rain. La seconda bandiera rossa è esposta per l'incidente tra la Vidali e Ferrari. Poi si decide di attendere un eventuale miglioramento delle condizioni atmosferiche, che non si verifica. Dopo un'ora si dà il via all'ultima frazione, per i 6 giri che consentono di coprire il 75% della distanza e assegnare il punteggio. In molti si sono chiesti: perché non è stata usata la pace-car? «Con la Vidali svenuta in macchina — precisa il direttore di gara Stefano Domenicali — e la pista imbrattata d'olio a tal punto che i commissari non riuscivano neanche a camminare, non era possibile far uscire la pace-car. Tanto più che le operazioni di recupero occupavano tutta la carreggiata. E poi, non sarebbe stato giusto decidere il campionato così». Domenica ha smentito le voci a proposito di una sua decisione che considerava la corsa conclusa dopo le prime due frazioni. ■



GRUPPO N □ CAPPELLINI 2. IN CLASSE N4

Per Grassetto settimo centro

SCARPERIA — Vengono assegnati gli ultimi titoli: N1 a Massimiliano Crinelli, N2 a Miguel Angel Guerra, N3 a Vincenzo Manenti e N7 a Giampaolo Vicarelli.

N1/3. Manca Scagnetti, che ha demolito la sua Alfa 155 Q4 in un rovinoso incidente durante

le prove. Si schiera invece Russo, dopo che i meccanici hanno lavorato tutta la notte per rimettere in sesto la sua Mazda, uscita malconcia da un altro botto in prova. Al via Burlotti brucia il poleman Rocchetti, Santaniello li talona, poi ci sono Riva e Bonanno. Bellini è quinto, ma durante il 4. giro

esce alla prima Arrabiata e finisce a muro; contemporaneamente Bonanno supera Riva. In N3 Fortunato è largamente al comando, Russo, Buttiero, Galluzzo e Manenti si contendono la piazza d'onore. Al 7. giro vola fuori anche Santaniello, mentre Riva si ferma per il cedimento della guarnizione

della testa. L'ultimo giro è decisivo, Rocchetti attacca Burlotti e questi, sfortunatissimo, finisce nella sabbia al Correntaio per il distacco della ruota anteriore sinistra. Fortunato esorcizza la jella e vince in N3.

N2. Guerra sfrutta la pole e conduce braccato da Bertuzzi, mentre Tra-

verso si mette di... traverso. All'uscita della Palagio c'è un contatto multiplo che mette fuori gioco Ciccozzi e Mulas, per il quale Sigala viene sanzionato con bandiera nera. Poco a poco Guerra prende il volo, mentre il suo compagno Traverso agguanta Bertuzzi dopo un lungo inseguimento e nel corso del 9. giro l'argentino porta il suo attacco. I due si scavalcano più volte, alla fine la spunta Bertuzzi.

N4/6. La gara parte con... un giorno di ritardo. Era in programma sabato pomeriggio, ma i problemi della prima corsa di Superturismo la



GRUPPO A □ OGNIO CAMPIONE IN A4

Mozzi è solo in classe A2

SCARPERIA — Assegnato anche l'ultimo titolo del Gruppo A, quello della classe A4. Se lo aggiudica Giovanni Ognio che batte di misura Luigi Cevasco. Patetica

situazione in A2, dove il ritiro di Castagna lascia solo soletto Danilo Mozzi, unico classificato.

A1/2/3/4. La pole di Rebai non è una novità,

mentre fa sensazione la seconda fila dello schieramento occupata dalle Skoda di Capello e Gabbiani. Nelle prove bagnate i due piloti di Emilio Radaelli si sono superati, piazzando le vetture ceche non solo davanti alle altre della classe A4, ma anche davanti a due dell'A1 e a tutte quelle dell'A2 e dell'A3. Le condizioni di gara non sono altrettanto favorevoli e mentre le M3 di Rebai e Stanguellini prendono subito il largo, Capello e Gabbiani devono cedere il passo alle vetture più potenti. Il primo protagonista a uscire di scena è Santandrea, nella sabbia al Correntaio. Ruggi e Falessi lottano per il terzo posto assoluto, ma anche per la supremazia in A3. Fra i due si inseriscono Zarpellon, Mozzi (leader dell'A2) e Finotto. Precipitato in classifica Stanguellini per un testacoda, il duello per la piazza d'onore si sviluppa tra Zarpellon e Finotto. In A4 si danno battaglia Brindani, Cevasco e Canneori; Capello è quarto. Per la prima piazza in A3, ritiratosi Ruggi per la rottura dell'acceleratore, sono ai ferri corti Pescosolido e Fantilli, con Civitelli che insegue. Nel finale Finotto è fermato dalla bandiera nera e sul podio dell'A1 Zarpellon e la Leonardini affiancano Rebai. In A3 Fantilli batte Pescosolido in volata; in A4 si impone Brindani davanti a Cevasco e Capello. Dopo la gara Fantinelli cerca di ribaltare la situazione del campionato a suo favore, con un reclamo tecnico contro Ruggi, vincitore del titolo già a Pergusa. Ma la Golf di questi è ritenuta regolare. ■

ACTION



PHOTO4



PHOTO4



fanno slittare alla domenica mattina. Prima fila per le Astra del Veneto Sport Team, con Bertella in pole e Grassetto. Eccellente prestazione di Mecca con la Ritmo, che si piazza 6. in griglia, nettamente più veloce della N6. Al via è ancora più bravo e guadagna il 4. posto, all'insanguamento di Bertella e Grassetto, che duellano per la vittoria, e di Cappellini. Risalgono bene Nemecek e Garavini, che superano Mecca, mentre Grassetto rompe gli indugi e prende la fuga. Dalle retrovie rimontano Moscatelli, Zadotti e Naddeo, che lottano con De Palma per la

piazza d'onore della N6. Al 7. giro Cappellini acciuffa Bertella e gli strappa il 2. posto alla curva Casanova; poco dopo il pilota della Opel fa un testacoda e precipita in classifica. Grassetto ottiene il settimo successo stagionale (sesto consecutivo) in N4, su Cappellini e Nemecek. L'N6 ha un finale giallo: Mecca e De Palma si ritirano, Naddeo spinge fuori Zadotti alla Scarperia ed è squalificato; così vince Moscatelli.

N5. Sambataro ha conquistato la pole, facendo i numeri da funambolo in prova. Il pilota della Tipo allunga subito, Ma-

gri si gira alla Poggio Secco e subito dopo Pullé, che aveva tentato la sorte partendo con le slick su pista umida, finisce nella sabbia. All'inseguimento del leader sono Loffredo e Giannini; il poliziotto ingaggia un duello accanito con Sambataro. I due si superano a vicenda più volte nei primi quattro giri, poi Loffredo allunga, mentre Giannini prende la scia di Sambataro e al 5. giro lo supera; il pilota della Honda si getta all'inseguimento del leader, ma finisce fuori pista tra le due Arrabbiate. Magri risale le posizioni e riaccuffa Sambataro. I due sono ai ferri corti. Magri subisce l'aggressività di Sambataro e sbanda al Correntaio nell'ultimo giro.

N7. Dalla pole scatta Baldasseroni; nel gruppo si lotta all'arma bianca e diversi piloti finisco-

no la loro corsa durante il primo giro. Al 2. Pace supera Baldasseroni e si porta al comando, mentre rimonta Vicarelli che, partito 14., risale le posizioni. In breve il marchigiano si porta in terza piazza e riduce lo svantaggio dalla coppia di testa. Il duello per la

vittoria si fa acceso e al 10. giro Baldasseroni riprende il comando e riesce ad allungare. Ancora tre tornate e Pace è scavalcato anche da Vicarelli, ma il viterbese reagisce, supera la Peugeot, in crisi con i freni, nel giro successivo e ottiene il secondo posto. ■

ACTION



L'argentino Miguel Angel Guerra, sopra, con la Delta Hf della Top Run, vincendo al Mugello si è laureato campione della classe N2

BATTUTI VICARELLI E GUERRA

Tricolore a Zadotti

SCARPERIA — Anche il titolo del Civt ha trovato, faticosamente, il suo campione: è Franco Zadotti. È stato un finale rocambolesco, giocato più a tavolino che in pista. Pochi giorni prima della gara è stato discusso l'appello di Naddeo contro la squalifica inflittagli a Imola. Il tribunale ha respinto il ricorso del romano, giudicando non valida per un vizio di forma l'errata correttezza della fiche di omologazione della 33 Permanent 4 presentata dall'Alfa Romeo. Così a Naddeo sono state tolte anche le due vittorie di Pergusa, lanciando Zadotti in vetta alla classifica. L'altra decisione del tribunale d'appello, sempre su un fatto accaduto a Imola, ha sancito l'illegittimità della bandiera nera esposta a Pace per taglio di chicane. Il viterbese aveva ignorato il provvedimento, tagliando il traguardo della gara N7. Ora si è creato un grave precedente, restituendogli il successo e premiandolo per non aver rispettato la bandiera nera. Ci ha rimesso Vicarelli, che ha perso tre punti nella classifica assoluta. Dopo la gara del Mugello, Zadotti ha dovuto respingere un ulteriore assalto a tavolino di Pullé che ha chiesto di verificare che sulla Toyota del team Cioè ci fossero effettivamente i 45 kg di zavorra imposti dal regolamento. Ne sono stati trovati 53. ■

le classifiche

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 3 ottobre 1993

Campionato Italiano Velocità Turismo

Decima gara della serie

GRUPPO A

Classe A1: 1. Rebai (Bmw M3) 14 giri in 30'57"219 alla media di 142,335 kmh; 2. Zarpellon (Bmw M3) a 6"084; 3. Leonardi (Bmw M3) a 2 giri; 4. Stanguelini (Bmw M3) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Rebai in 2'09"719 alla media di 145,560 kmh.

Classe A2: 1. Mozzi (Alfa 75 Turbo) 14 giri in 32'18"260 alla media di 136,384 kmh.

□ **Giro più veloce:** Mozzi in 2'11"807 alla media di 143,254 kmh.

Classe A3: 1. Fantilli (Vw Golf Gti 16V) 14 giri in 32'13"350 alla media di 136,730 kmh; 2. Pescosolido (Vw Golf Gti 16V) a 1'548; 3. Civitelli (Vw Scirocco Gti) a 12"042; 4. T. Bernasconi (Vw Golf Gti 16V) a 1 giro; 5. D. Bernasconi (Opel Kadett Gsi) a 1 giro; 6. Falessi (Alfa 33 16V) a 1 giro; 7. Cocorullo (Vw Golf Gti 16V) a 4 giri; 8. Ruggi (Vw Golf Gti 16V) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Ruggi in 2'14"429 alla media di 140,460 kmh.

Classe A4: 1. Brindani (Alfa 33)

14 giri in 32'26"764 alla media di 135,788 kmh; 2. Cevasco (Peugeot 106 Xsi) a 6"387; 3. Capello (Skoda Favorit) a 12"430; 4. Addari (Alfa 33) a 26"184; 5. Silvestro (Alfa 33) a 1 giro; 6. Ognio (Toyota Corolla) a 1 giro; 7. Olandi (Fiat Uno Turbo) a 1 giro; 8. Ambrosi (Suzuki Swift 16F) a 1 giro; 9. Buffoli (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 10. Canneori (Alfa 33) a 3 giri; 11. Gabbiani (Skoda Favorit) a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** Brindani in 2'16"014 alla media di 138,823 kmh.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Rocchetti (Ford Escort Cosworth) 14 giri in 30'26"673 alla media di 144,715 kmh; 2. Bonanno (Bmw M3) a 26"699; 3. Crinelli (Bmw M3) a 42"894; 4. Lucchi (Ford Escort Cosworth) a 50"791; 5. «Toby» (Bmw M3) a 55"371; 6. Ortis (Bmw M3) a 57"761; 7. Prioli (Ford Escort Cosworth) a 1'00"194; 8. Rafanelli (Bmw M3) a 1'17"842; 9. Schievano (Ford Escort Cosworth) a 2'15"982; 10. Burlotti (Ford Escort Cosworth) a 1 giro; 11. Riva (Ford Escort Cosworth) a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** Rocchetti in 2'09"343 alla media di 145,983 kmh.

Classe N2: 1. Guerra (Lancia Delta Hf) 14 giri in 31'13"554 alla media di 141,094 kmh; 2. Bertuzzi (Lancia Delta Hf) a 19"163; 3. Gatto (Bmw M3) a 26"538; 4. Traverso (Lancia Delta Hf) a 33"578; 5. Milla (Bmw M3) a 1'02"714; 6. Piscope (Bmw M3) a 1'12"992; 7. Flocchi (Bmw M3) a 1'15"776; 8. De Nota (Lancia Delta Hf) a 1'33"800; 9. Ciani (Bmw M3) a 2'18"806; 10. Flachs (Bmw M3) a 1 giro; 11. La Neve (Bmw M3) a 1 giro; 12. Mestre (Bmw M3) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Guerra in 2'12"614 alla media di 142,383 kmh.

Classe N3: 1. Fortunato (Mazda 323 Gt-R) 14 giri in 32'12"481 alla media di 136,792 kmh; 2. Russo (Mazda 323 Gt-R) a 12"330; 3. Manenti (Alfa 155Q4) a 21"562; 4. Pagni (Alfa 75 Turbo) a 1'14"780; 5. Buttiero (Alfa 144 Q4) a 2'01"013; 6. Faletti (Alfa 155 Q4) a 1 giro; 7. Serena (Alfa 164 V6 Turbo) a 1 giro; 8. Storti (Alfa 155 Q4) a 4 giri.

Classe N4: 1. P. Grassetto (Opel Astra Gsi) 14 giri in 36'52"771 alla media di 119,464 kmh; 2. Cappellini (Peugeot 309 Gti 16V) a 8"479; 3. Berneck (Opel Astra Gsi) a

20"803; 4. Sinatra (Opel Kadett Gsi 16V) a 58"764; 5. Rovida (Opel Astra Gsi) a 1'20"959; 6. Di Mario (Opel Astra Gsi) a 1'24"285; 7. Garavini (Peugeot 309 Gti 16V) 1'32"815; 8. Bertella (Opel Astra Gsi) a 2'38"135.

□ **Giro più veloce:** Bertella in 2'34"780 alla media di 121,992 kmh.

Classe N5: 1. Loffredo (Alfa 33 16V) 14 giri in 36'31"600 alla media di 120,618 kmh; 2. Sambataro (Fiat Tipo 16V) a 15"301; 3. Magri (Peugeot 205 Gti) a 19"045; 4. Viglione (Alfa 33 16V) a 27"158; 5. Marchiol (Renault Clio 16V) a 45"763; 6. Papini (Alfa 33 16V) a 45"896; 7. Bianco (Renault Clio 16V) a 47"632; 8. Giorgi (Peugeot 205 Gti) a 1'03"401; 9. Moretti (Peugeot 205 Gti) a 1'04"652; 10. Montanari (Fiat Tipo 16V) a 1'23"463; 11. Stronati (Honda Civic) a 1'23"633; 12. Cetrone (Alfa 33 16V) a 1'59"766; 13. Giorgi (Renault 5 Gt Turbo) a 2'04"563; 14. S. Grassetto (Vw Golf Gti) a 2'35"251; 15. Grazzini (Alfa 33 16V) a 5 giri; 16. Ferraris (Alfa 33 16V) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Giannini in 2'33"184 alla media di 123,263 kmh.

Classe N6: 1. Moscatelli (Toyota Corolla) 14 giri in 38'34"561

alla media di 114,210 kmh; 2. Billo (Peugeot 309 Gti) a 1 giro; 3. De Palma (Fiat Tipo 16V) a 3 giri; 4. Mecca (Fiat Ritmo 130) a 4 giri; 5. Zadotti (Toyota Corolla); 6. Loblar (Peugeot 205 Gti).

□ **Giro più veloce:** Naddeo in 2'38"41 alla media di 119,197 kmh.

Classe N7: 1. Badasseroni 14 giri in 34'23"471 alla media di 128,106 kmh; 2. Pace (Rover 114 Gti) a 3"149; 3. Vicarelli a 3"756; 4. Belloni (Peugeot 106 Xsi) a 24"592; 5. Casillo a 24"691; 6. Ricci a 24"973; 7. Raimondi a 50"581; 8. Giovannetti (Rover 114 Gti) a 1'17"102; 9. Carella (Peugeot 106 Xsi) a 1'18"587; 10. Bertei (Peugeot 106 Xsi) a 1'32"997; 11. Gardelli a 1'33"281; 12. Berto a 1'34"122; 13. Giorgi (Peugeot 106 Xsi) a 1'34"122; 14. Vaccari (Rover 114 Gti) a 1'32"544; 15. Caldarelli a 1'39"715; 16. T. Galimberti a 1'48"203; 17. Q. Galimberti a 1'48"296; 18. Moroni a 1'50"581; 19. Fattori a 2'03"193; 20. Iacovetti a 1 giro; 21. De Cecco; 22. De Luca; 23. Minguzzi; 24. Gennari a 2 giri (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

□ **Giro più veloce:** Vicarelli in 2'24"266 alla media di 130,883 kmh.

IN PUGLIA

La Selva è di Danti

FASANO — Il toscano Fabio Danti su Lucchini-Alfa Romeo si è aggiudicato la 36. Coppa Selva di Fasano, ultima prova del Civism. Il veneto «Susy» su Escort Cosworth si è laureato campione tricolore nel Gruppo N seguito rispettivamente da Giobbi e Pichler.

VELOCITA' IN SALITA

Fasano (Br), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Danti (Lucchini-Alfa Romeo) in 5'33"80 alla media di 120,79 kmh; 2. Pezzolla (Lancia Delta Integrale) a 7'81; 3. Arù (Ford Escort Cosworth) a 11'18; 4. Botti (Ford Escort Cosworth) a 15'03; 5. Gabrielli (Ford Escort Cosworth) a 26'09.

FERRARI 348

A Ragazzi il Challenge

IMOLA — Al termine di due manche spettacolari entrambe vinte da Roberto Ragazzi, il pilota padovano si è anche aggiudicato la prima edizione del Challenge 348. Sul traguardo Ragazzi ha preceduto Castellana, Giudici, Rossi, Giraudi e Baron. Sfortunato lo svizzero Buehrer costretto al ritiro per la rottura del motore.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Imola (Bo), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Ragazzi 16 giri in 34'45"879; 2. Castellana a 7'286; 3. Giudici a 17'133; 4. Rossi a 20'039; 5. Giraudi a 24'914.

ALPENPOKAL

L'acuto di Monforte

MISANO — Prima vittoria per Maurizio Monforte nella Porsche Carrera AlpenPokal. Al termine di una gara molto combattuta il milanese si è imposto davanti al trio tutto elvetico formato da Enzo Calderoni, Lilian Keller e Sandro Angelastri che con questo 4. posto ha ottenuto la certezza del titolo '93.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Fo), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Monforti M. 16 giri in 28'10"171 alla media di 138,362 kmh; 2. Calderani a 6'449; 3. Keller a 8'154; 4. Angelastri a 8'719; 5. Cassina a 20'755.

VALSAVIORE

Baribbi in casa

CEVO — Ezio Baribbi è ritornato alla vittoria, aggiudicandosi la prima edizione della Cronoscalata della Valsavioire, intitolata alla memoria di suo padre Federico. Il successo morale, però spetta a Nesti, battuto di soli 2"68, in gara con la sua Lucchini Bmw, in linea con i nuovi regolamenti.

VELOCITA' IN SALITA

Cevo (Bs), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Baribbi (Osella Pa9) in 3'18"22; 2. Nesti (Lucchini Bmw) a 2"68; 3. Aguzzoni (Osella Pa9) a 8"48; 4. Bormolini (Stenger) a 19"74; 5. Tambone (Osella Pa9) a 24"56.

FORMULA 2000

Merendino sul Santerno

IMOLA — Approfondendo anche di una incertezza del fratello Michele, Francesco Merendino ha vinto la penultima prova del Trofeo Fisa precedendo Dubbini, Scilla e lo stesso Michele Merendino protagonista di una fantastica rimonta.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Imola (Bo), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Merendino F. (Dallara Vw 392) 16 giri in 29'29"755; 2. Dubbini (Dallara Vw 391) a 3"109; 3. Pagani (Dallara Ar 391) a 14"570; 4. Merendino M. (Dallara Vw 392) a 9"681; 5. Pagani (Dallara 391 Ar) a 14"570.

PORSCHE

Haupt bagnato

MISANO — Sotto una pioggia battente, l'austriaco Claudio Haupt (911 Carrera Rs) si è imposto nella 7. prova della Targa tricolore Porsche. Haupt ha preceduto la vettura gemella di Bottini e la 911 Carrera Cup di De Castro.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Fo), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Haupt (911 Carrera Rs) 16 giri in 34'15"311 alla media di 113,781 kmh; 2. Bottini (911 Carrera Rs) a 8'219; 3. De Castro (911 Carrera Cup) a 17'901; 4. Grisa (911 Carrera Rs) a 1'06"713; 5. Passerini (911 Carrera Cup) a 1'06"729.

RALLY 1. SERIE

In Sicilia Di Benedetto

FAVARA — Sergio Di Benedetto e Salvatore Riolo, su una Ford Sierra Cosworth 4x4, si sono aggiudicati il 4. Fabaria Rally, vincendo sei delle 12 speciali in programma e superando di soli 12" il palermitano Guagliardo. Leader della Coppa Italia rimane Renato Di Micoli.

RALLY 1. SERIE

Favara (Ag), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Di Benedetto-Riolo (Ford Sierra Cosworth) in 49'05"; 2. Guagliardo-Consiglio (Ford Escort Cosworth) a 12"; 3. Plano-Di Prima (Lancia Delta 16V) a 2'57; 4. Faro-Tortorici (Ford Sierra Cosworth) a 3'19; 5. Posante-Bono (Renault 5 Turbo) a 4'49.

PROTOTIPI

Martinello con autorità

IMOLA — Quarto successo stagionale di Ermanno Martinello con la Lucchini P3/93 che è riuscito, dopo un bel duello nei primi giri, a piegare la resistenza di Mancini con la Osella Pa/16. Terzo posto per Arturo Merzario.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Imola (Bo), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Martinello (Lucchini P3/93) 14 giri in 25'33"363 alla media di kmh 165,875; 2. Mancini (Osella Pa/16) a 0'965; 3. Merzario (Osella Pa/16) a 2'954; 4. Francisci (Tiga 92) a 17'710; 5. «Gianfranco» (Osella Pa/16) a 18"975.

BARDINETO

La carica dei cento

BARDINETO — Il ligure Erberto Rossi, su Erberth R2, ha vinto lo Slalom in salita di Bardinetto, battendo i cento concorrenti che si sono presentati al via. La manifestazione ha concluso le gare del Superslalom, vinto da Paquale Papete, su Abarth, seguito da Serembe, su Peugeot 205 Gti, e Locatelli (Fiat 127 Sport).

SLALOM

Bardinetto (Sv), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Rossi (Erberth R2) 150,97; 2. Mozzone (Gmg) 155,91; 3. Niosi (Gmg) 157,19; 4. Salino (Peugeot 205 Rally) 158,76; 5. Saracco (Lancia Delta) 159,00.

FORMULA RALLY

Minitalia per Maroni

CAPRIATE — Anche nella prima edizione del formula rally «Trofeo Minitalia» Benvenuto Maroni al volante del prototipo tubolare motorizzato Suzuki ha colto un brillante successo. Ancora un secondo posto per Franco Pandolfi (Fiat 500) a conferma del suo buon momento, mentre terzo è risultato Benvenuto Balzarotti (Junior Honda);

SLALOM

Capriate (Bg), 3 ottobre 1993

1. Maroni (Junior Suzuki) 2'07"05; 2. Pandolfi (Fiat 500) 2'16"62; 3. Balzarotti (Junior Honda) 2'21"52; 4. Zanchetta (Fiat 126) 2'22"47; 5. Fiamberti (Y 10) 2'22"47.

F. EURO BOXER

Danilo il laureato

VALLELUNGA — Danilo Tomassini ha conquistato il titolo nel Campionato Alfa Boxer vincendo la penultima prova con quasi 2" di vantaggio su Ruberti. 3. Simone Rebai con la Tatuus che ha preceduto un ottimo Gollin: con questo risultato il pilota della Bea Racing si è aggiudicato il titolo Under 21.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Tomassini D. (Ermolli) 21 giri in 26'42"468 alla media di 150,967 kmh; 2. Ruberti (Ermolli) a 1'942; 3. Rebai (Tatuus) a 4"910; 4. Gollin (Ermolli) a 5"646; 5. Baldrighi (Ermolli) a 5"876.

KINISIA

La Coppa a Giancani

TRAPANI — La Coppa Città di Trapani, svoltasi su kartdromo Kinisia, è stata vinta da Onofrio Giancani, su Simca Rally 2. La pioggia caduta nella 1. manche ha condizionato la gara, valevole per il campionato siciliano. Alle spalle del vincitore sono giunti Migliore e Di Giorgi.

SLALOM

Trapani, 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Giancani (Simca Rally2) 181,42; 2. Migliore (Fiat X1/9) 183,77; 3. Di Giorgi (Fiat X1/9) 185,27; 4. Evola (Fiat X1/9) 185,84; 5. Irato (Fiat X1/9) 186,68.

SUPERCAR GT

Brand tricolore

IMOLA — È stata quasi una formalità per Marco Brand vincere gara e titolo con la sua Ferrari F.40; alla fine ha preceduto Spataro con una vettura gemella e Cutrera con la Jaguar Xj 220. Negli altri raggruppamenti vittorie di Larrauri (Ferrari 348), Favero (Mazda Rx7) e Trione (Alfa Romeo Sz).

VELOCITA' IN CIRCUITO

Imola (Bo), 3 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Brand (Ferrari F.40) 16 giri in 30'52"445; 2. Spataro (Ferrari F.40) a 11"900; 3. Cutrera (Jaguar Xj 220) a 13"502; 4. Colombo (Ferrari F.40) a 27"832; 5. Sartori (Ferrari F.40) a 35'488.

MASERATI

Corradi festeggia

VALLELUNGA — Bruno Corradi si è imposto con autorità nell'ultima prova del Gran Trofeo Barchetta Maserati. Solo Antonio Tamburini è riuscito a tenere il passo del pilota trentino, contenendo il distacco in 3"540. Alle loro spalle, da un avvincente duello con Andersen, è emerso Thomas Becher.

VELOCITA' IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 3 ottobre 1993

Classifica: 1. Corradi 20 giri in 27'39"909 alla media di 138,802 kmh; 2. Tamburini a 3"540; 3. Becher a 1'29"219; 4. Andersen a 1'37"271; 5. De Cilla a 1 giro.

RALLY 1. SERIE

Annullato il 111 Minuti

SAN MAURIZIO D'O-PAGLIO — In un primo momento era stato rinviato di otto giorni per il maltempo che ha causato lo stato d'emergenza e di calamità naturale sul novarese e sul vercellese. Ora invece il 16. Rally 111 Minuti è stato definitivamente annullato. L'autorizzazione del prefetto di Novara, subordinata al cessare dello stato di emergenza, non è stata infatti rilasciata in tempi idonei allo svolgimento della gara. Non rimane che augurarsi un tempo più clemente per il prossimo anno...

FORMULA 3

GARA A VALLELUNGA

Krumm come Hakkinen

L'ospite tedesco ha bastonato i nostri come aveva fatto Mika tre anni fa. Pescatori, secondo, coglie i nove punti e si rilancia nella lotta per il titolo...

■ ARTURO RIZZOLI



VALLELUNGA — Gli stranieri portano male alla F. 3 italiana. Tre anni fa ci fu Hakkinen a bastonare i nostri piloti. Questa volta c'è stata la replica ad opera di Michael Krumm. Fare i paralleli non è possibile: diverse sono le circostanze e i presupposti di partenza. Il fatto più rilevante è comunque che, se Hakkinen arrivò tre anni fa a Imola come astro nascente e dominatore di una F. 3 inglese (che allora era molto ricca di partecipanti), Michael Krumm è sì un buon pilota, ma nel campionato tedesco di terza formula si è classificato quarto. Ma il 23enne tedesco, venuto dalla Svevia, ha potuto provare a Vallelunga,

non essendo soggetto ai vincoli del Tricolore, più dei colleghi indigeni ed ha avuto a disposizione materiale di prim'ordine. Tutte queste ragioni non rendono però facilmente accettabile il fatto che... il primo straniero che arriva possa bastonare i piloti di casa nostra. Alcuni azzurri, primo tra tutti il vincitore di Montecarlo F. 3, Pacchioni, hanno patito problemi di assetto ma siamo sempre nel campo delle giustificazioni. Insomma quelli che raccontano che il campionato italiano di F. 3 è il più bello del mondo farebbero bene a riflettere su questa ennesima sconfitta arrivata ad opera di un pilota che nel campionato di casa sua corre di più (due gare in

ogni week end) e gareggia senza tanti problemi in tutte le condizioni atmosferiche. Pescatori secondo classificato, dietro al tedesco della Rc, ha mostrato di essere in grado di reggere il passo del vincitore fino al 20. giro, cioè quando è arrivata la spruzzata di pioggia, il pilota della Super Cars di fronte alle insidie della pista viscida, ha preferito portare a casa un prezioso secondo posto che gli vale nove punti, perché Krumm è fuori campionato, e lo ha così rilanciato al 3. posto nel Tricolore. Terzo sul traguardo romano, Ventre ha preso 6 punti che gli permettono di affrontare la volata finale di Imola ad un solo punto dal leader De Simone, qui



foto OLIVER





Al via, sopra, Krumm è scattato in testa; ma ha sorpreso Riccitelli subito 4. dalla 3. fila. Il tedesco, che nella pagina a fianco festeggia la vittoria con il braccio alzato, come «ospite» non ha preso punti. Il 2. posto di Pescatori, a sinistra portato in trionfo, è così valso un successo

solo 6. e in crisi di gomme. Fischella, infine, malgrado il ritiro è l'ultimo che resta ancora in corsa per il titolo.

LA CRONACA. Al verde scatta subito in testa Krumm seguito da De Simone; intanto alle loro spalle, dalla 3. fila Riccitelli si porta in 4. posizione. Alla 1. prima curva, ai Cimini, De Simone attacca senza successo il battistrada. Al 1. passaggio la classifica nelle posizioni di vertice è questa: Krumm, De Simone, Pescatori, Riccitelli, Ventre, Mediani, Antonelli, Grieco, Fischella, Coloni. Già al 2. giro Krumm forza l'andatura: transita sul traguardo con 1"5 di vantaggio su De Simone che, alle

prese con gomme non troppo performanti, è attaccato da Pescatori già ai Cimini. Nello stesso punto, alla tornata seguente De Simone viene superato da Pescatori. Costantini al 4. giro è protagonista di un doppio testacoda dopo la Trincea, poi riesce a ripartire senza danni. Pescatori si avvicina a Krumm, il tedesco ha una vettura che è un po' sottosterzante e ha il muso che tocca troppo frequentemente il suolo nelle prime fasi di gara. Malgrado il bilanciamento della vettura non ottimale, Krumm appena vede negli specchi la vettura rossa di Pescatori inizia a girare anche lui attorno all'1'10". Intanto dietro al duo di testa De Simone ha perduto ter-

box

Pronto un kit '94 anti crisi per le Dallara

L'aria di crisi che regna nel paddock della F.3 Tricolore trova una conferma nella volontà manifestata da più di un team-manager di correre nella prossima stagione con le vetture di quest'anno. Di fronte a questa situazione la Dallara ha già messo a punto un kit di aggiornamento delle nuove monoposto che verrà venduto a circa quindici milioni di lire.

■ **BARDI.** Per anni presidente dell'Asso F.3, Silvano Bardi ha deciso di rassegnare le dimissioni dalla carica di numero uno dell'associazione dei team del Minicircus. Quanto alla successione non si sono ancora sentiti nomi di possibili candidati, ciò anche perché il ruolo dell'Asso F.3, così come è stato svolto negli anni passati, potrebbe risultare superato dalla creazione di un comitato, proposto dalla Csa, in cui le squadre avranno due rappresentanti mentre uno sarà della stessa autorità sportiva, uno dell'associazione degli autodromi, uno del promotore e, forse, ne dovrebbero avere uno ciascuno i fornitori-sponsor di gomme e benzina.

■ **OPEL.** Il motore che la Spiess ha portato a Vallelunga per Krumm era ancora un'unità del '93, però opportunamente preparata per la benzina del Tricolore. Holger e Wolfgang Spiess, presenti entrambi sulla pista romana, hanno sottolineato che il motore Opel per il '94 farà il primo test in gara nelle corse di Macao e Fuji. A Vallelunga, sul motore impiegato da Krumm, la Rc ha utilizzato un sistema di cornetti ad altezza variabile realizzato in Italia.

■ **CHALLENGE.** La speciale classifica Marlboro-Fiat, che garantirà al vincitore un test in F.1, vede al comando il leader del tricolore De Simone con 100 punti. Secondo a quota 94 c'è il brasiliano Ventre, unico che può ormai insidiare il romano: infatti il terzo Pescatori ha soltanto 84 punti.

■ **MACAO.** Di questi tempi uno degli argomenti più ricorrenti è la partecipazione al Gp di Macao e del Fuji. La Super Cars sarà al via con Pescatori e l'austriaco Philip Peter. La Rc avrà Angelelli e Colciago. Infine Pacchioni è sicuro di correre le due gare orientali, indipendentemente dal fatto che il suo attuale team, la Tatuus, vi partecipi o meno.

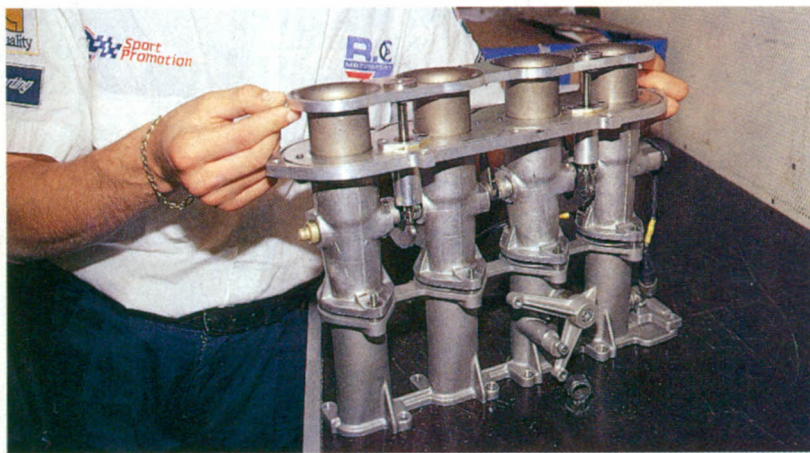
■ **CAMBIO.** La rottura degli ingranaggi della quinta marcia ha bloccato Christian Pescatori durante il primo turno di prove, l'unico asciutto per i numeri dispari. I meccanici della Super Cars sono comunque riusciti a rimandare in pista il pilota bresciano dopo una sosta durata poco più di una decina di minuti per rimettere in sesto il cambio. Ancora una volta la sfortuna si è accanita sul team di Minellono, malgrado ciò Pescatori ha ugualmente ottenuto il secondo tempo del proprio gruppo.

renno mentre Riccitelli guida il gruppo degli inseguitori più staccati, dove in bagarre con il pilota dell'Italracing ci sono Ventre, Mediani e Fisichella. Al 12. giro Pescatori fa sognare gli spettatori; è proprio a ridosso di Krumm, ma due tornate dopo perde in un sol colpo sei decimi. Alle spalle del duo di testa De Simone è sempre più in difficoltà, mentre dietro Ventre, che ha infilato prima Riccitelli, passa il romano della Pre. Ma ai Cimini e alla curva seguente, la Trincea, De Simone viene superato anche da Riccitelli. Il leader del campionato è decisamente in crisi: sempre ai Cimini lo passa anche Fisichella che sale così al 5. posto, mentre sulla 6. piazza di De Simone si profila ora anche la minaccia di Mediani. Al 16. giro per problemi d'assetto si ritira Gasbarri. A metà gara, al 19. passaggio i primi transitano in quest'ordine: Krumm, Pescatori, Ventre, Riccitelli, Fisichella, De Simone, Mediani, Antonelli,

Grieco, Coloni. Colpo di scena al 21. giro: inizia a piovere, i tempi salgono di poco più di un secondo perché Giove Pluvio si limita a scaricare poche spruzzate di acqua. Mentre tutti girano sopra all'1'12", solo Ventre sta sotto a questa soglia. Nel passaggio seguente si rompe il motore di Figueiredo e sull'olio lasciato in pista vanno fuori Salles e Belluzzi. Attimi da brivido si vivono al 25. giro: Sterrantino, che era appena ripartito dai box, si gira e sbatte ai Cimini, tre piloti lo evitano mentre il suo compagno di squadra Fisichella, che era in lotta con Riccitelli, lo centra: la vettura del romano resta danneggiata e li finisce la sua gara. Sempre al 25. giro Mediani toglie la 5. posizione a De Simone, che l'aveva guadagnata con l'uscita di Fisichella. Al 29. giro si ritira Grieco in crisi con il cambio. La situazione al vertice si è cristallizzata: Krumm ha incrementato il proprio vantaggio a 4"2 al 32. giro su un Pescatori che evita



ogni rischio sulla pista viscida. La gara si avvia così alla conclusione con Krumm vincitore seguito da Pescatori, Ventre e Riccitelli, insidiato vanamente da Mediani, De Simone e Gasparini che, nell'ordine transitano sul traguardo.



Mediani ha insidiato fino all'ultimo Riccitelli, pagina a fianco in alto, ma non è riuscito a passarlo. Ventre, sotto 3. all'arrivo, ha invece effettuato una bella rimonta dal 5. posto. Ecco a sinistra i cornetti d'aspirazione a lunghezza variabile del motore Opel di Michael Krumm

PER EVITARE IL NULLA-OSTA PER KRUMM

Rc Motorsport col nome Beru

VALLELUNGA — In via «precauzionale» la Rc Motorsport si è iscritta alla gara di Vallelunga come Beru, il nome di uno sponsor tedesco. Temeva infatti che le polemiche che avevano portato al ritiro della sua licenza, costringendola all'esilio, non si fossero ancora del tutto placate. In realtà la formazione milanese si era già vista restituire la licenza di concorrente con una sentenza del Tribunale Nazionale d'Appello; inoltre avrebbe anche potuto sfruttare l'iscrizione presentata all'inizio del campionato, ma in ogni caso sarebbe stato necessario domandare il nullaosta per fare correre due piloti stranieri. Con l'iscrizione della Beru non è stata così la Rc a chiedere il nulla-osta. Ad ogni modo gli immigrati di lusso della F.3, oltre alla corsa romana prenderanno parte anche alla gara di Imola, sempre con il tedesco Krumm e il brasiliano Salles. Quanto ai programmi '94 della Rc Motorsport, con ogni probabilità vi sarà un ritorno nella F.3 italiana. Il piano della squadra milanese prevede di schierare due piloti, che potrebbero essere anche Krumm e Salles, se garantiranno un buon budget. I motori saranno Opel, forniti forse con lo status di team ufficiale per l'Italia.



fotografie OLIVER



VALLELUNGA

Campagnano (Roma), 3 ottobre 1993 - 11. prova del Campionato italiano di F.3

COSÌ (IN 30) AL VIA E (IN 29) AL TRAGUARDO

Michael Krumm (Dallara 393-Opel Spiess) 1'10"699	Fabrizio De Simone (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"831
Christian Pescatori (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"832	Maurizio Mediani (Dallara 393-Mugen) 1'10"965
Marcello Ventre (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"323	Luca Riccitelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"967
Pietro Antonelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"398	Paolo Coloni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"984
Giancarlo Grieco (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"491	Michele Gasparini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"060
Rolando Galli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"532	Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"096
Daniilo Rossi (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"539	Philip Peter (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"118
Andrea Belluzzi (Dallara 392-Mugen) 1'11"646	Roberto Gasbarri (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"154
Gianantonio Pacchioni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"772	Flavio Figueiredo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"232
Federico Gemmo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"778	Tom Stefani (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"234
Luca Rangoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"823	Gualter Salles (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"444
Giorgio Tibaldo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"855	Alberto Pedemonte (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"482
Andrea Boldrini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'12"205	Giovanni Gulinelli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'11"697
Michele Annoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'12"221	Valerio Costantini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"891
Jarno Trulli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'12"635	Carlo Sterrantino (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'11"973

1. **Michael Krumm** (Dallara 393-Opel Spiess), 38 giri in 45'14"554, media 161,246 kmh
2. **Christian Pescatori** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 6"421
3. **Marcello Ventre** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 16"103
4. **Luca Riccitelli** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 19"801
5. **Maurizio Mediani** (Dallara 393-Mugen) a 20"068
6. **Fabrizio De Simone** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 22"303
7. **Michele Gasparini** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 22"697
8. **Paolo Coloni** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 23"959
9. **Pietro Antonelli** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 24"277
10. **Federico Gemmo** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 29"156
11. **Philip Peter** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 31"658
12. **Daniilo Rossi** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 31"899
13. **Rolando Galli** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 32"393
14. **Gianantonio Pacchioni** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 33"596
15. **Luca Rangoni** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 33"817
16. **Andrea Boldrini** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 48"353
17. **Alberto Pedemonte** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 50"297
18. **Giovanni Gulinelli** (Dallara 392-Fiat Abarth) a 51"495
19. **Tom Stefani** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 55"924
20. **Giorgio Tibaldo** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 1'01"068

N.B.: seguono Costantini, Annoni, Trulli, Grieco, Fisichella, Sterrantino, Figueiredo, Belluzzi e Salles.

□ Giro più veloce: **Christian Pescatori** (Dallara 393-Fiat Abarth) in 1'10"495, media 163,439 kmh

Non qualificati: Carta (Dallara 393-Vw Spiess) 1'12"036; Manfredini (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'13"777; Bortignon (Dallara 393-Mugen) 1'13"938; Trecca (Fts 933-Mugen) 1'15"466.

LA CLASSIFICA DOPO LA 11. GARA

	MISANO 4/4	VARANO 18/4	PERGUSA 2/5	BINETTO 9/5	VALLELUNGA 6/6	MONZA 27/6	MUGELLO 11/7	MONZA 29/8	MUGELLO 5/9	MAGIONE 19/9	VALLELUNGA 3/10	IMOLA 10/10	TOTALE PUNTI
1. De Simone	6	—	3	—	9	—	4	—	9	2	2		35
2. Ventre	3	3	—	3	3	6	—	4	6	—	6		34
3. Pescatori	1	—	—	9	6	—	3	—	—	4	9		32
4. Fisichella	—	4	9	—	—	9	2	1	2	3	—		30
5. Gemmo	9	—	—	1	—	3	6	6	—	—	—		25
6. Pacchioni	—	6	—	4	—	—	1	—	3	9	—		23
7. Riccitelli	—	—	2	6	2	—	—	9	—	—	4		23
8. Coloni	—	—	—	2	4	—	9	3	4	—	—		22
9. Boldrini	—	—	6	—	1	4	—	—	—	—	—		11
10. Mediani	—	—	—	—	—	2	—	—	—	6	3		11

11. Rossi 9; 12. Figueiredo 5; 13. Rangoni 4; 14. Gasbarri 3; 15. Antonelli e Guelros 2; 17. Gulinelli, Grieco, Stefani e Tibaldo 1.



LA BENZINA DELLA FORMULA 3



LE PROVE □ FERMATO DALLA PIOGGIA...

Fisichella resta dietro

VALLELUNGA — La pioggia ha condizionato l'andamento e, in buona misura, anche i responsi che si attendevano dalle prove di qualificazione. Pole a parte dell'«ospite» Krumm, che ha spiccato il migliore crono usando solo la prima sessione perché nel secondo turno dei numeri dispari è piovuto, i piloti dei numeri pari nel secondo turno sono stati infatti bloccati dall'acqua proprio nel momento in cui iniziavano ad arrivare prestazioni di rilievo. Infatti il secondo turno, malgrado la temperatura piuttosto bassa, stava permettendo ai piloti di ottimizzare gli assetti in base alle indicazioni raccolte nel primo turno, dopo avere praticamente perso le prove libere del venerdì per la pioggia. In questo contesto decisamente condizionato dall'acqua, piloti di primo piano e in corsa per il titolo come Fisichella e Ventre sono rimasti indietro, penalizzati da problemi di inserimento. Gemmo (soltanto in 10. fila) ha provato nel primo turno una soluzione di assetto esasperata che non ha dato i risultati sperati; poi, nel 2. ha appunto trovato la pioggia, mentre Pacchioni ha sempre avuto problemi di assetto. ■



■ **FIORIO.** Allenamento vincente per Alex Fiorio, che si è aggiudicato senza problemi il rally di Cipro valido quale ultima prova a massimo coefficiente del Campionato Europeo. Per il pilota dell'Astra si è trattato di un ritorno al clima agonistico in vista dell'imminente Sanremo mondiale.

■ **RADIO.** Il Sanremo via etere. Radio Stereo 103 ha in programma una serie di trasmissioni sulla prova italiana del mondiale, con collegamenti dalla sala stampa e dal percorso. Oltre a Stereo 103, i servizi e gli aggiornamenti sull'andamento del rally saranno trasmessi da altre cinque emittenti: Radio Centro 95 (Torino), Radio Alba (Cuneo), Radio Doppionove (Lucca), Radio Stella (Avezzano) e Radio Onda Ligure (Albenga). Per gli appassionati sarà inoltre attivata una linea telefonica, in funzione 24 ore su 24 basterà comporre il seguente numero: 144-66-299690.

■ **RICOGNITORI.** In quella che sarà la gara più difficile della stagione, Piero Longhi avrà un aiuto davvero importante. A Sanremo infatti, il pilota della Grifone, che dovrà difendere la sua leadership nel Campionato Assoluto, avrà tra i suoi ricognitori niente di meno che il campione italiano in carica: «Pigi» Deila. Oltre a Deila faranno ricognizione per Longhi, Zucchetti-Dellachà.

■ **FRENI FORD.** A Sanremo le due Escort ufficiali di Bion e Delecour potranno contare sull'appoggio della Bradi, azienda bergamasca leader mondiale nella produzione di dischi freno. La Bradi fornisce, a livello di prodotto di serie, le maggiori aziende europee: Audi, Vw, Bmw, Mercedes, Saab, Volvo, Fiat, Alfa Romeo e Lancia.

■ **AVIANO RALLY.** Si chiamerà 1. Aviano Rally e sinora è stato definito da tutti il «Piancavallo terra», in programma il 19-20-21 novembre. Per allietare ulteriormente la manifestazione, gli organizzatori hanno pensato di allestire un concorso di bellezza, con dieci miss abbinati ad altrettanti piloti di primo piano nella classifica del campionato. Il 1. Aviano Rally avrà nuove prove speciali da ripetere.



HOLMES

DEBUTTA IN SPAGNA
IL SISTEMA PER L'ASFALTO

Toyota attiva

La Toyota rincara la dose nella sfida appena cominciata delle soluzioni elettroniche sviluppate per le vetture da rally. Dopo il «traction control», il dispositivo antipattinamento a controllo computerizzato utilizzato in forma sperimentale al 1000 Laghi di fine agosto, il team nippono-tedesco fresco vincitore del mondiale Marche '93 si prepara a impiegare in corsa le sospensioni attive, dette anche intelligenti. Il sistema è stato progettato dai tecnici di Toyota Motorsport per le gare con fondi di asfalto. Anticipando il 1994, la Toyota sta valutando la possibilità di schierare già quest'anno una Celica-laboratorio equipaggiata con le sospensioni attive. La scelta del luogo del debutto è una soltanto: il rally tutto asfalto di Spagna, ai primi di novembre. In questo caso, la

coupé con il dispositivo delle «attive» sarà affidata a Didier Auriol; tuttavia, si è fatta largo anche l'ipotesi che il pilota-tester possa essere Francois Chatriot, già uomo-Toyota al Tour de Corse. Intanto la Casa Giapponese

ha fatto sapere che anche per il campionato del mondo '94 i piloti della formazione base saranno Juha Kankkunen, che ha quindi rinnovato l'accordo, e Didier Auriol, il cui contratto era su base biennale e con

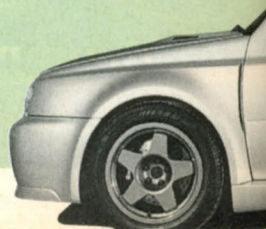
scadenza a fine '94. Il piano di intervento del Tte ricalca il programma '93 e non esclude la partecipazione al rally del Portogallo, una delle due gare delle 10 che il team affronterà, che ancora non è stata decisa. Anche la Ford Motorsport si prepara alla sfida tecnologica: a Boreham, i tecnici dell'équipe diretta dall'ingegnere John Wheeler stanno compiendo esperienze con il «traction control» attingendo al «know how» che la Ford ha acquistato in Formula 1. Una Escort Cosworth equipaggiata con il dispositivo antipattinamento dovrebbe effettuare i primi test prima del Rac rally.

ECCO LA GOLF CHE NON

Avrebbe dovuto essere la Golf del grande ritorno, della riscossa per la Volkswagen, ma non correrà mai. Nella foto si può vedere la «Rallye Golf», costruita da Konrad Schmidt e per la quale lo stesso Ferdinand Piech aveva già dato il benestare necessario alla costruzione dei 2500 esemplari richiesti per la omologazione in Gruppo

A. Ma proprio Piech, data la situazione interna della Volkswagen, ha dovuto ordinare lo stop del progetto. Alla realizzazione di questa vettura, oltre a Schmidt, hanno lavorato due tecnici ex Toyota: Karl Heinz Goldstein, direttore tecnico al Tte, e Norbert Kreyer, motorista con un passato in F.1 alla Zak-speed. La «Rallye Golf» o

«Super Golf» è dotata di un quattro cilindri sovralimentato in grado di erogare 270 cv nella versione stradale, che salgono a 400 in quella per il Gruppo A.



A BASSANO VINCE ANCORA PASQUALI

Nel «Promozione» tutto... rimandato

Sotto il diluvio Vanni Pasquali ha infilato il terzo successo consecutivo nel Campionato Promozione vincendo il rally di Bassano. Il veronese è ora il favorito per la vittoria finale, anche se in classifica Battaglin continua ad essere al comando (97 punti contro 94) quando manca una sola prova alla fine, il rally della Lanterna in programma il 6-7 novembre. Per Battaglin la gara di casa è stata sostanzialmente negativa: solo terzo alla fine grazie alla grande prova di Gecchele, compagno di squadra del vincitore (nella foto sotto la Escort di Pasquali a Bassano), leader di gara nelle prime battute. Ritirato Grassini e squalificato il vincitore Romano, Ferrara è tornato in testa alla classifica del Gruppo N, vinto nell'occasione da Rocca. Fra le «F. 2» un ottimo Migliara ha virtualmente vinto il titolo, approfittando dell'ennesimo ritiro per guasto di un fantastico Gianni Russo.

La classifica: 1. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Co-

sworth) in 1.57'13"; 2. Gecchele-Gracco (Ford Escort Cosworth) a 7"; 3. Battaglin-Chiesa (Lancia Delta Hf) a 23"; 4. Migliara-Baggio (Renault Clio Williams) a 5'52"; 5. Rocca-Farina (Mazda 323 GtR) a 8'45"; 6. Gasparotto-Zanatta (Ford Sierra Cosworth) a 9'10"; 7. Pertega-Marzotto (Ford Sierra Cosworth) a 9'10"; 8. Ferrara-Gorani (Ford Escort Cosworth) a 9'22"; 9. Farina-Scattore (Lancia Delta) a 9'33"; 10. Eugeni-Businaro (Opel Kadett Gsi) a 11'22".

PHOTO4



Campionato Promozione Assoluta: 1. Battaglin 97 punti; 2. Pasquali 94; 3. Orioli 39; 4. Frasson 33; 5. Ferrara 24.
«Formula 2»: 1. Migliara 75 punti; 2. Russo 55; 3. Negri 26.
Gr. N: 1. Ferrara 69 punti; 2. Grassini 61; 3. Baldi 39.
Femminile: 1. Zanchetta 63,5 punti; 2. Cavenaghi 25; 3. De Martini 20.
Juniore: 1. Frasson 75 punti; 2. Ferrara 56; 3. Braghieri 35. Trofeo Peugeot. 1. Russo 8 punti; 2. Sottile 4; 3. Schepis 2.

SUBARU O MITSUBISHI NEL GRUPPO N '94

La Top Run in giallo

La Top Run dice basta alle Lancia Gruppo N e volta pagina. La squadra milanese, impegnata quest'anno nel mondiale con una Delta Hf per l'argentino Jorge Recalde, sta guardando a oriente per il suo futuro e sul taccuino sono segnati i nomi di due vetture: Subaru Impreza, Mitsubishi Lancer. Con una di queste la

Top Run scenderà in campo nella prossima stagione, probabilmente ancora con Recalde e con un secondo pilota, sempre nel Gruppo N mondiale. Inizialmente sembrava avere più credito la possibilità relativa all'Impreza, ma la scorsa settimana Recalde e un esponente del team si sono recati alla Mitsubishi. La deci-

sione verrà presa entro breve, poi inizierà la preparazione, che prevede una serie di test a Chateau Lastours. Non è escluso il debutto già in questa stagione, al rally di Catalunya-Spagna. Con la Lancia Delta Hf, ma in Gruppo A, la Top Run potrebbe infine gareggiare nel Campionato Assoluto del prossimo anno.

CORRERA' MAI

Avanzatissimo il sistema di trazione, sulle quattro ruote, controllato elettronicamente. Molto accatti-

vante l'aspetto della vettura, con grossi parafranghi, scudo anteriore incorporante numerose prese d'a-

ria, vistoso alettone posteriore. La «Rallye Golf» avrebbe dovuto essere presentata in occasione del salone di Francoforte che si è svolto a inizio settembre ma, come detto, lo stesso Piech ha bloccato il progetto. E Schmidt ora cerca altri partner, guardando con particolare attenzione al Giappone...

Thomas Voigt



L'INTERVISTA

Alla vigilia del Sanremo l'ingegnere **Antoniazzi** di Lamborghini Engineering parla della Delta-Jolly...

MAURIZIO RAVAGLIA

Poco meno di tre mesi per cercare di risollevare le sorti della Delta-Jolly Club: è questo il tempo che è trascorso dall'accordo tra la scuderia milanese e la Lamborghini Engineering alla scadenza del rally di Sanremo. Quarantenne con esperienze alla Ferrari, al reparto corse Gilera, alla Alfa Corse, di cui è stato responsabile del settore motori sportivi e di Formula 1, alla Aprilia, l'ingegnere **Franco Antoniazzi** è oggi il tecnico della Lamborghini Engineering incaricato di seguire le Delta-Jolly nel mondiale e di studiare modifiche per la berlinetta Lancia. In quali condizioni ha trovato la Delta?

«Siamo partiti da una situazione di stallo, voglio dire che nella prima metà della stagione la vettura non è stata assolutamente sviluppata. Di conseguenza la concorrenza è andata avanti. Un grande miglioramento credo che lo compieremo con il motore evoluzione e con i nuovi ammortizzatori. Più avanti, bisognerà intervenire in modo più pesante. Col Jolly Club abbiamo cominciato dal rally di Argentina. Purtroppo, dalla trasferta sudamericana ho avuto soltanto indicazioni. In Nuova Zelanda, invece, siamo andati discretamente bene. Abbiamo avuto un problema all'idroguida con un tubo che si è rotto e un cablaggio-motore che è andato a massa, quindi ha mandato in tilt la centralina elettronica. Comunque, la Delta ha un assetto molto buono, complessivamente la parte telaistica è a posto. Non lo è invece il motore. Non abbiamo potuto effettuare tanti interventi perché il tempo è stato poco. Sono convinto che se lo sviluppo fosse cominciato nel settembre dell'anno scorso, oggi la Delta sarebbe in grado di giocarsi il titolo mondiale».

Su quali particolari della Delta è intervenuta la Lamborghini Engineering?

«Abbiamo studiato delle nuove prese d'aria, un nuovo scarico laterale che ci permette di calare sensibilmente le contropressioni del turbo. Soprattutto siamo intervenuti, in collaborazione con l'Abarth, sul motore. In particolare, il propulsore ha nuovi pistoni e altre fasature, conseguentemente nuove mappature. Per quanto riguarda l'assetto, abbiamo fatto realizzare nuove soluzioni di ammortizzatori».

Che diffusione crede potrà avere l'elettronica applicata

«Nella prima parte di stagione la vettura non è stata assolutamente sviluppata»

alle vetture da rally?

«In un'ottica da risparmio, non è questa la strada da battere. Comunque, alcune soluzioni tecniche sono trasferibili nei rally. Le sospensioni attive, ad esempio, sono proponibili. Non nel senso tradizionale di questo sistema, quanto piuttosto della variazione del beccheggio, solamente su fondi di asfalto. Ma credo che sia molto più interessante un controllo elettronico dell'ammortizzatore. Lo stesso discorso vale per i cambi automatici».

L'ingegnere Franco Antoniazzi durante i test in preparazione del Sanremo



CLASSIFICHE

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Medici-Davolio (Peugeot 106 Xn) 10 punti.

Classe 1400: 1. Cannino 22 punti; 2. Bertinotti-Pavese 20; 3. Sturmiolo-Gismondo 16; 4. D'Abramo-Berno 15; 5. Freschi-De Nardi 14; 6. Cocino-Guglielmi 11; 7. Armillotta-Palena, Lombardo-Marotta, Prato-Brunengo, Melchiorri, Seneci, Bernardini, Gaddini e Pastorino 10.

Classe 1600: 1. Pagano-Arena 31 punti; 2. Mastrazzo-Mastrazzo 30; 3. Menichi-Garavaldi 24; 4. Serio-Saja e Cantarella 16; 6. Longo-Aglieco, Vallisneri-Nucifora (Peugeot 205 Gti), Paperini, Giboni, Roggiani (Peugeot 205 Gti) e Ghegin-Dal Ponte 10.

Classe 2000: 1. Viberti-Putzu 26 punti; 2. Laganà-Guglielmi (Renault Clio) 20 punti; 3. Gaetti (Opel Astra) e Boccalatte (Opel Kadett) 18; 5. Cioni (Renault Clio) 16; 6. Alibrando-Battaglia e Nenna (Opel Kadett) 12; 7. Fuggetta-Schiaffino 11; 8. Bassu (Renault Clio), Pesavento-Franchi, Giordano E-Preve, Castore-Grua (Opel Astra), Sartori-Bignotti, De Barba-De Barba, Parisi (Opel Astra), Imboden, Tomasini, Pucci F. 10.

Classe 2500: 1. Settembrini-Boselli 30 punti; 2. Orengo-Ardissone e Pucci L. 20; 4. Motta 16; 5. Schena-Montagna 14; 6. Alessi-Gilberto 12.

Classe oltre 2500: 1. Rosso-Ronzano (Lancia Delta e Ford Sierra) 26 punti; 2. Di Miceli-Riggio, Polselli-Bianchi e Benazzo-Bocca 20; 5. Guarducci (Ford Sierra) 12.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Manfrinetti-Branda 8 punti; 2. Cuneo-Giganti, Fusaro-Vaccari, Morra-Mentoni (Peugeot 106 XN) e Muggitu-Arru (Seat Marbella) 5; 5. Battistel-Valmassoi 3; 6. Cariani Fornasier 2.

Classe 1400: 1. Grossi-Pasquali (Citroën Ax) 40 punti; 2. Fontani-Spelti 28; 3. Fausone 16; 4. Topazzini 12; 5. Magoni-Rota, Fiorini-Marzocco, De Giovanni, Lambertenghi, Cantieri, Pentenero-Rao (Fiat Uno) e Andreucci-Amati (Peugeot 106) 10.

Classe 1600: 1. Boria-Martellini 24 punti; 2. Apolloni-Di Salvo 20 punti; 3. Micheli-Santoro 16; 4. Canevari-Murdolo 14; 5. Castellazzi-Delfino (Ford Escort-Toyota) e Mazzucchelli (Ford Fiesta) 12; 7. Gonzo 11; 8. Visconti-Quarantani (Peugeot 205), Tamagnini, Pensa, Rodili (Ford Escort), Rampinelli, Thuillier (Peugeot 205); Fogliati 10.

Classe 2000: 1. Vallino-Abate (Peugeot 309) 26 punti; 2. Russo-Pistarino (Peugeot 405) e Fiora-Sghedoni (Renault Clio); 4. Scolaro-Miranda 15; 5. Scattolon-Camerini 12; 6. Beccaria-Falzone, Viotti (Opel Calibra), Macchi-Scarselli, Chimentin-Santi (Renault Clio), Rao-Battiato (Opel Astra), Boselli, «Lucignolo», Ottoni (Renault Clio), Pasini (Fiat Ritmo) e Michetto (Peugeot 205) 10.

Classe 2500: 1. Prinetto-Comollo 20 punti; 2. Berri-Raviolo 16; 3. Laurini (Fiat Uno Turbo) 14; 3. Villa-Villa, Capocelli-Topazzini, Basso-Andriolo (Bmw M3), Mastrotianni-Carozzi, Vecchi (Bmw M3), Panizza, Mazzotti, Falleri (Bmw M3), e Forcellini-Conti (Fiat Uno) 10.

Classe oltre 2500: 1. Leoni 18 punti; 2. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort) 17; 3. Zonca-Martini (Ford Escort) e Pianezola-Roggia 16; 5. Dissegna-Paganelli 14; 6. Longhimerto e Dellatorre-Oderda 12; 8. Brega-Zanini, Noberasco-Gianci (Ford Escort), Navarra-Casazza, Cascone-Leone, De Cecco-Malisani, Faro (Ford Sierra), Uzzeni, Redolfi (Toyota Celica), Guerrini 10.

DOPO LE PRIME DUE GARE DELLA SECONDA FASE

Rallygame il gioco si fa duro



Rosso-Ronzano su Ford Sierra Gr.

a cura di SERGIO REMONDINO

È iniziata nel segno della lotta la parte finale di Rallygame, il campionato di Autosprint che ha visto già numerosi cambiamenti dopo due delle sei gare che costituiscono la fase conclusiva (utili tre risultati su sei, da sommare agli eventuali punti conseguiti nella prima fase). Ecco una breve analisi della situazione. Dopo i rally «Grappolo» e «Tartufo» e «Città di Livorno», ricordando che questo fine settimana si corre a Modena.

GRUPPO N. Nella classe sino a 1400 spunta la candidatura del siciliano Cannino, salito al «Grappolo» per imporsi nella sua categoria, della quale è ora il leader provvisorio. Da notare però che la graduatoria di questa classe è condizionata dall'esito del reclamo di Bertinotti avverso alla squalifica al rally Valli Vesimesi: nel suo appello si specifica che il difetto riscontrato ai freni è causato da un errore della fiche di omologazione della vettura. Se l'appello venisse accolto sarebbe Bertinotti a riportarsi al comando con 30 punti. Nella classe 1600 Pagano ha incrementato il proprio punteggio,

ma Mastrazzo ha fatto meglio di lui riducendo a un solo punto il divario. Nella combattutissima classe 2 litri nessuna novità, con Viberti sempre al comando. Nella classe 2500 è il piacentino Settembrini ad aver allungato grazie

ai 4 punti conquistati. Infine nella classe maggiore è il piemontese Rosso il nuovo capoclassifica.

GRUPPO A. C'è la novità di Manfrinetti, il primo pilota ad essere andato nuovamen-

te a punti nella classe minore con la sua Fiat Cinquecento. Nella 1400 si accentua il dominio di Grossi, al quarto saltato pieno stagionale e dietro di lui Fontani non molla. Nella 1600 è stato Rosso a staccare Apolloni, che divideva con lui il primato dopo la prima fase. Nella 2000 litri tutto immutato, con Vallino leader. Nella classe 2500 l'avvicinamento al vertice con il sorpasso di Prinetto e i danni di Berri. Tutto immutato in vetta alla classe maggiore.

Gianni Cog

MAREMMA E TAORMINA AL VIA

Si sono aperte mercoledì scorso le iscrizioni ai rally «Maremma» e «Taormina», validi per la fase finale di Rallygame e che si disputeranno il 31 ottobre. Ci si può rivolgere rispettivamente alla Maremma Corse (0566-43339) e alla scuderia Turbomark Team (090-695295).

PER SOTTILE RACCOLTI 56 MILIONI

Continuano ad arrivare numerose le offerte per il «Fondo Pro Renato Sottile» e questo alla vigilia di una scadenza importante come quella del rally di Sanremo, occasione propizia per appassionati, piloti, uomini dell'ambiente, per ricordarsi dello sfortunato rallyista ligure. Ricordiamo anche che tutti gli interessati possono fare un versamento sul conto corrente n. 88499080100, presso l'Agenzia numero 10 (Genova) della Banca Commerciale Italiana. Intanto ecco

di seguito l'aggiornamento dell'elenco di coloro che hanno dato il proprio contributo: F. Monteferraio (100.000); H. Vara (100.000); C. Rosolia (30.000); Beppe e Laura (50.000); Photo Racing (100.000); E. Bertone (100.000); L. Florio (50.000); P. Signorelli (100.000); C. Arnolfo (50.000); C. Pastor (150.000); D. Papa (50.000); E. Pugnante (40.000); P. Cora (50.000); S. Pezzotti (50.000); M. Pastificio (150.000); Ufficiali di gara Tazio Nuvolari

(100.000); G. Marco (120.000); Scuderia Bus '90 (1.100.000); L. Agnelli (50.000); A. Gancini (50.000); «Maialino Palombara» (250.000); «Maialino Stralva» (338.000); B. Tarantini (100.000); E. Esposto (500.000); Ida (50.000); anmo (100.000); «Maialino Monti Savonesi» (250.000); Gianelli (30.000); «Maialino Sassari» (1.453.000); B. Canato (750.000); Gruppo Pio di Camporosso (600.000); G. Scelso (50.000); R. Ma-

CINQUECENTO A VARANO IL 24-28 NOVEMBRE

Per la finale due gare su tre

È stata definita la finale del Campionato Fiat Cinquecento, che si disputerà dal 24 al 28 novembre a Varano de' Melegari. Come noto l'appuntamento decisivo del monarca Fiat sarà deciso attraverso la disputa di tre gare separate, con classifica finale stilata in base ai due

migliori piazzamenti di ogni equipaggio. Si comincerà mercoledì 24 novembre con le verifiche e le ricognizioni della prova «Gran Prix», di circa 22 km, che si disputerà sulla pista di Varano. Giovedì la prima gara: poco oltre 90 km di prove speciali, nei dintorni di Va-

rano, tutti su fondo sterrato. Venerdì la seconda gara, su fondo misto: metà su sterrato e metà su asfalto (con un'ora di tempo per il cambio di assetto e la disputa di un passaggio sulla «Gran Prix»). Sabato terza e conclusiva gara, interamente su asfalto, con due passaggi sulla «Gran Prix». Per finire, domenica, la premiazione. Complessivamente i finalisti disputeranno, nell'arco delle tre gare, 310 km di prove speciali. In fase di definizione restano i criteri delle ricognizioni sulle prove fuori circuito e le modalità di intervento tecnico sulle vetture nell'arco della competizione. Attualmente sembra esclusa la possibilità di sostituire la vettura. È confermato che i finalisti saranno cinquanta.

PHOTO4



IN OFFERTA AI LETTORI DI AS

Il giaccone del Sanremo!



Ecco il giaccone personalizzato del rally di Sanremo 1993! Lo ha realizzato la Gfl 23 Sport Srl, che ne produrrà una serie limitata a trecento pezzi. Il giaccone, realizzato in tessuto resinato idrorepellente, può essere dotato di etichetta staccabile, ricamata con il proprio nome. Ai lettori di Autosprint il capo viene venduto in offerta speciale al prezzo di 168.000, escluse le spese postali. Chi è interessato può rivolgersi alla Gfl Sport Srl, Via Cototificio 23/06, 33170 Pordenone (Tel. 0434-551740-553740).



È tutto pronto alle Canarie

Accantonato, almeno per il momento, il proposito di portare la «Corsa dei Campioni» nei luoghi più diversi, Michèle Mouton programma a Las Palmas anche le prossime edizioni della kermesse da lei organizzata. Per altre tre occasioni dopo quella dello scorso anno, la Corsa dei Campioni si disputerà infatti alle Canarie ed è già pronto il programma relativo a questa stagione. Si correrà dal 3 al 5 dicembre e oltre alla corsa per gli iridati, quasi certamente ancora con le Subaru Legacy della Prodrive si svolgerà anche il Canarian Rally Masters e l'International Rally Masters.

COPPA ITALIA

Una norma, quella dei punti fuori zona, inutile e quindi abolita. Ma la **Csai** ha voluto farla riesumare per il '94...

GIANNI COGNI

Rieccoci con le trovate figlie della superficialità e dell'indifferenza per l'attività minore, quanto di un inutile assistenzialismo. A Pratolino il Consiglio Sportivo Nazionale della Csai ha deciso (con 18 voti a favore e 14 contro), a un solo anno dalla, felice, cancellazione, la reintroduzione della possibilità di acquisire punti fuori zona nella Coppa Italia. A corollario la proposta «ciligina» della modifica degli inutili coefficienti dai vecchi 5 e 3 ai nuovi «più equi» (sigh!) 1 e 2. Speriamo che il Comitato Esecutivo, in programma a Sanremo lunedì 11 ottobre, ci metta una pezza. Intanto rieccoci con la prospettiva di impazzire per capire quali saranno le graduatorie di zona del prossimo anno: un eterno inseguimento alle residenze dei piloti, alla verifica se gli interessi hanno inviato la doverosa (arishigh!) comunicazione di partecipazione alla Csai. Evidentemente un problema solo di Autosprint e pochi altri, che hanno a cuore la base dei praticanti. Non certo della Csai, che conserva sulle classifiche il più rigoroso... riserbo sino a fine anno. Il tutto perché? I Coppa Italia sono i rally sotto casa per eccellenza, dove importante è la gara non un titolo fine a se stesso, specie ora che c'è un signor Campionato Promozione per i privati che vogliono vincere qualcosa di più significativo. E questo stato di fatto le Case, che

nei loro trofei promozionali si sono svincolati dalle zone della Coppa Italia, lo hanno capito. Ma sotto casa, in zone affollate di supercar e buoni piloti, avere l'astronave può non bastare. Così riavremo pochi eletti, spesso non fra i più dotati di piede, che andranno a rimpinguare di due-tre unità (sai che guadagno...) gli smunti elenchi iscritti del centro-sud facendo un cesariano «veni-vidi-vici» con le loro astronavi, ottime contro il parco macchine meno competitivo dei magari più talentosi ma non ricchi piloti locali. D'altronde è dal sud che è venuta la richiesta e puntuale come... la Cassa del Mezzogiorno ecco l'aiuto del Csn. Questo malgrado ci sia qualcuno più intraprendente: è di questi giorni la notizia che la scuderia Japigia si sta sforzando di trovare nuove forme per attirare piloti veri, nella fattispecie con un challenge del mediterraneo abbinato a gare di altri paesi. Perché non creare la possibilità di richiamare partecipanti unendo gli sforzi e proporre premi sostanziosi, anziché regalare aiuti a mediocri «stranieri», alla faccia dei piloti locali che faticano a mettere insieme le lirette della tassa d'iscrizione? In attesa di conoscere il dettaglio applicativo di questo nefando revival ci prepariamo a chiedere l'essenzone dal rischiare grame figure per inseguire classifiche sempre più aleatorie...

GALLA



(110.000); C. Botti (200.000); P. Rosa (2.024.000); «Maialino Abeti» (183.000); Broccardo e Brichetto (100.000); Oss cech Imperia (50.000); G. Migliaccio e altri (10.000); Sprint Racing Team (140.000); V. Tribuzio (1.000.000); Famiglia Preve Andora (350.000); R. Gerbaudo (10.000); Carlo Maria (100.000); «Maialino Rally Bellunese» (530.400); Studio Cosentino (100.000); Organizzatori Marca Trevigiana (286.000); Astra (3.508.000); G. Chiappi (100.000); B. Lit-

tardi (120.000); D. Lotto (500.000); «Maialino Rally del Salento» (250.000); Ancai (2.310.000); «Maialino Rally Valli Bergamasche» (700.000); «Maialino slalom Sillano» (107.000); Ac Genova (500.000); «Maialino Rally Lucca» (247.000); anonimo (5.000.000); «Maialino Rally Cefalù» (363.000); «Maialino Rally Fitalia» (87.000); L. Tessari (270.000); «Maialino Rally Bormida e Vesime» (175.000); Il totale raccolto al 30 settembre era di 56.000.000.

Borghis Saveri anche in Francia

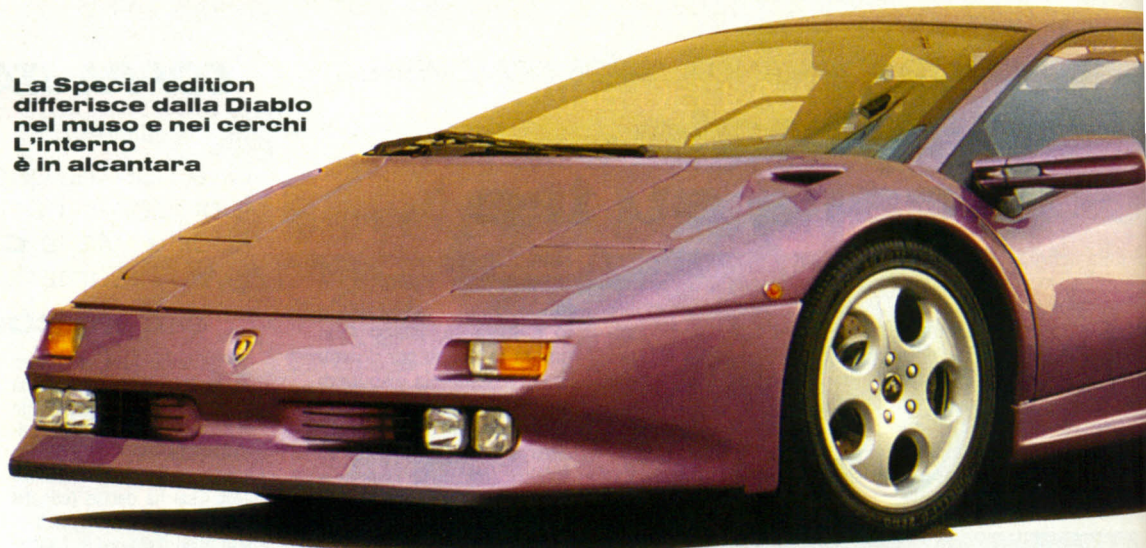
Al fine di potenziare ulteriormente la propria presenza sul mercato francese, la Borghi & Saveri di Pieve di Cento (Bologna), azienda all'avanguardia nella realizzazione di freni dinamometrici elettrici a correnti parassite e nella costruzione di banchi prova motore ha recentemente costituito la Borghi Saveri France. Proprio per farsi conoscere maggiormente la Borghi Saveri France, esporrà alcune delle sue attrezzature al salone dell'automobile «Equip Auto 93» che si terrà a Parigi dal 22 al 28 ottobre prossimi. Tale operazione consentirà inoltre alla Borghi & Saveri di garantire una migliore assistenza dopo la vendita alla clientela già esistente e a quella che arriverà in futuro.

■ **ROLLS ROYCE.** Per fare fronte alla crescente richiesta di vetture Rolls Royce e Bentley proveniente dai Paesi dell'Europa orientale, la Rolls Royce Motor Cars ha nominato «Valent British Motors» di Budapest primo concessionario ufficiale in Ungheria. La sede dell'agenzia si trova in pieno centro cittadino e ha iniziato la propria attività di vendita e assistenza tecnica nell'ultima settimana di maggio.

Da gennaio autostrade più care

Costerà di più viaggiare in autostrada dal primo gennaio '94. Nei giorni scorsi, infatti, il Cipe ha approvato un aumento del 4% dei pedaggi autostradali. L'annuncio è stato dato dal ministro dei Lavori pubblici Francesco Merloni, al termine della riunione del Comitato interministeriale prezzi per la programmazione economica. Lo stesso Merloni ha poi aggiunto che tale misura è «provvisoria», in quanto toccherà poi a un piano di riordino più esteso (le cui linee di guida già sono state approvate da un delibera dello stesso Cipe), definire gli altri punti ancora in sospeso, come concessioni ed eventuale ritocco dell'Iva sui pedaggi. In merito alla decisione di aumento delle tariffe deciso dal Cipe, Merloni ha aggiunto che queste «non erano state ritoccate da tre anni». Dall'88 al '93 i pedaggi autostradali hanno avuto un incremento del 16% contro un 30% di aumento dell'inflazione.

La Special edition differisce dalla Diablo nel muso e nei cerchi L'interno è in alcantara



LAMBORGHINI SPECIAL PER IL TRENTENNALE

Edizione straordinaria

Poteva una Casa come la Lamborghini festeggiare il 30. compleanno con qualcosa di diverso da una vettura davvero speciale? La risposta evidentemente è no. Così è nata la Special edition. Questo gioiello di tecnica e di design deriva dalla Diablo, di cui conserva l'eccezionale abito ideato da Marcello Gandini. Rispetto alla progenitrice, la Special edition ha avuto un incremento di potenza, che ora è di 525 cv, contro 492, mentre il peso è sceso da 1576 a 1450 kg. Il motore dispone ora di un nuovo albero a gomiti più leggero di sette kg, una novità che rende il 12 cilindri di Sant'Agata bolognese ancora più elastico. Per quel che riguarda la trasmissione è stato impiegato un nuovo cambio di impronta decisamente sportiva: ora seconda, terza, quarta e quinta sono ad innesti frontali; mentre, per garantire comunque un uso «quotidiano» agevole della vettura, prima e retromarcia sono dotate di sincronizzatori. Per rendere più godibile e sicura la nuova nata si è fatto ricorso all'esperienza maturata nelle competizioni di F.1 dalla Lamborghini En-

gingering di Modena, così dall'unione delle energie con la Casa madre è nato il Tcs (traction control system). Questo apparato interviene quando in fase di accelerazione, o anche per un'altra causa, vi è una perdita di aderenza su di una delle due ruote motrici modificando l'accensione nei cilindri e agendo sull'immissione del carburante. In pratica i sensori posti sulle quattro ruote inviano costantemente informazioni relative alla rotazione dei

pneumatici a una centralina che riduce la potenza in caso di perdita di aderenza. Quanto all'assetto, va annotato che le sospensioni sono state alleggerite, in più è stato installato, come nelle auto che corrono in pista, un comando per variare la rigidità delle barre antirollio dall'abitacolo, a ciò bisogna poi aggiungere che, per migliorare la maneggevolezza, sono stati montati nuovi cerchi, realizzati dalla Oz in magnesio. A colpo d'occhio si nota il nuovo disegno ri-

spetto alla soluzione usata sulla Diablo, inoltre posteriormente si è passati al diametro da 18 pollici, mentre davanti è stata conservata la misura di 17 pollici. Con l'arrivo di queste ruote è stato possibile anche pensare all'alloggiamento di nuovi dischi dei freni forati. È difficile raccontare una Lamborghini senza soffermarsi sui contenuti tecnici, sempre di prim'ordine; ma ciò non deve fare passare in secondo piano un'estetica che colpisce fin dal primo colpo

LA GAMMA ORA PARTE CON LA 1300 CC
Escort già... '94

Il punto forte della gamma '94 della Ford Escort sarà la sicurezza, un tema sul quale questa Casa si è impegnata già da tempo. Elementi caratterizzanti sono l'air-bag per il guidatore, i pretensionatori delle cinture, il dispositivo di bloccaggio dell'afflusso del carburante in caso di incidente, che sono disponibili di serie, come pure è stato adottato un nuovo bloccaggio del piantone dello sterzo. Al di là dei contenuti di sicurezza, vi è comunque stato un rinnovamento per quel che riguarda la gamma offerta. In primo luogo è stato introdotto un nuovo motore di 1297 cc, che sostituisce quello da 1,4 litri. Il modello equipaggiato da questa nuova unità, capace di 60 cv, potrà essere così guidato anche dai neopatentati, infatti la velocità massima è di 150 kmh. Sul fronte delle motorizzazioni è interessante anche il turbodiesel 1.8 da 90 cv, uguale a quello già disponibile sulla Mondeo. A proposito di denominazione dei modelli, va sottolineato che scompare il nome Orion: in pratica le vetture con scocca a quattro porte d'ora in avanti si chiameranno anch'esse Escort. Elemento interessante nell'ampliamento delle proposte è la disponibilità anche di una versione a trazione integrale della Rs 2 litri (da 150 cv) a un prezzo di 32.326.000, contro 29.076.000 per la versione a due ruote motrici.



aria!

d'occhio. La Special edition, fedele allo stile Lamborghini, propone aggiornamenti stilistici finalizzati all'ottimizzazione delle prestazioni, così il nuovo scudo anteriore presenta prese d'aria più ampie per il raffreddamento dei freni, inoltre nella parte posteriore troviamo un nuovo cofano motore dotato di alette, che migliorano l'aerodinamica complessiva, e sovrastato da un'ala che può essere regolata dall'abitacolo. Quanto alle prestazioni, la consistente riduzione di

peso rispetto alla Diablo, oltre a rendere più maneggevole la vettura ha portato la velocità massima a 330 kmh e l'accelerazione da 0 a 100 km avviene in 4 secondi netti. Infine va annotato che chi vorrà correre nei campionati nazionali riservati alle Gran Turismo con la Diablo potrà trovare un kit. Di questa Special edition saranno costruiti solo 150 esemplari e verranno venduti, a partire dal prossimo giugno, per una cifra di non molto superiore ai 350 milioni di lire.



NOVITÀ

Con la gomma giusta si riducono i consumi di oltre un 10%. È quanto emerge dalla prova svolta con il nuovo **Michelin Mxn**. Ecco come si è svolto il confronto su strada

MARCO RAGAZZONI

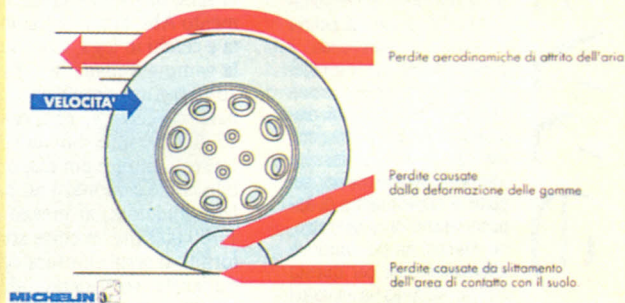
Il sorpasso, ma... in silenziosa versione economy run. Nessuna sfida da pirati della strada, nessun tragico epilogo come nel famoso film del '62 con Vittorio Gassman: solo una regolare marcia a 90 all'ora di due Citroën Ax Diesel perfettamente identiche, entrambe gommate Michelin, ma l'una con i classici Mxt e l'altra con i nuovi Mxn, ognuna con tre persone a bordo e con un solo litro di gasolio a disposizione in uno speciale serbatoio esterno a cono «Imhoff» per la misurazione del consumo. E alla fine un risultato eccezionale: dopo 29,9 chilometri la Ax con le coperture Mxt si arrende, senza più una goccia di gasolio nel cono, mentre quella con le Mxn effettua il sorpasso e termina il suo litro ben 3,2 chilometri dopo! Non c'è trucco, non c'è inganno: solo una struttura differente di pneumatici che ha permesso alla già risparmiata Citroën Ax diesel gommata Mxn di percorrere con un solo litro di gasolio in totale 33,1 chilometri del tratto autostradale Comacchio-Gualdo, per di più caratterizzata anche da qualche saliscendi. Tre chilometri e 200 metri in più sembrano tanti? In effetti in occasione della nostra prova lo sono sembrati anche alla Michelin. Ma il fatto non ha comunque stupito più di tanto i tecnici della Casa francese che, a parità di tutte le variabili in gioco, con il nuovo pneumatico Mxn, definito «verde», assicurano infatti un incremento minimo medio delle percorrenze del 7,65% rispetto a quelle registrabili con l'Mxt. Questo dunque è in sintesi il risultato al quale oggi è giunta la Michelin, che nei prossimi due anni intende così convertire tutta la propria produzione alla tecnologia Mxn, definita «verde». **«Il segreto — è tutto nella carcassa dell'Mxn. Siamo riusciti ad abbassarne la sua naturale tendenza all'isteresi, un fenomeno che nella gomma provoca perdite di energia, trasformandola in deformazione permanente e calore, e che incide per il 90-95% sulle perdite totali di energia di un pneumatico. Così abbiamo ottenuto un abbassamento della resistenza al rotolamento del 35%: fat-**



«Il segreto è tutto nelle minori perdite di energia durante il rotolamento»

tore molto importante se si considera che in una vettura la resistenza all'avanzamento è dovuta mediamente per il 65% a fattori aerodinamici, per il 15% ad attriti di trasmissione degli organi meccanici e per il 20% a quelli appunto di perdita di energia delle gomme. Abbiamo agito, insomma, sul 32-33% di questo 20% mantenendo inalterate, rispetto alla soluzione Mxt, tutte le performance di grip del pneumatico, sia sull'asciutto che sul bagnato, come hanno anche dimostrato i nostri test di frenata.

LE PERDITE D'ENERGIA LEGATE AI PNEUMATICI



Protagoniste di questa prova che ha messo a confronto un Michelin Mxt e Mxn sono state due Citroën Ax diesel del tutto identiche, in alto

L'automatico piace poco agli italiani

Pur offrendo grandissime comodità soprattutto nell'uso cittadino di ogni giorno, il cambio automatico, nonostante le numerose offerte proposte dalle varie case automobilistiche continua a non piacere all'utente medio italiano. Infatti, secondo un'indagine svolta dall'Unrae lo scorso anno, è stata rilevata una netta preferenza sul nostro mercato del cambio manuale. Le «automatiche» vendute in Italia nel '92 sono state 17.400, complessivamente 400 unità in meno rispetto all'anno precedente, sottolineando in ogni caso che nel 1992 sono state 120.000 in meno le vetture assorbite dal mercato. Per portare alcuni esempi, sempre in base alla ricerca Unrae le «automatiche» più vendute nel nostro Paese nel '92 sono state le Mercedes con 4.300 unità (contro le 36.100 manuali), seguita a ruota dalla Fiat con 4.095 esemplari consegnati, però su un totale di quasi 750.000 vetture vendute. Fanalino di coda nel '92 fra le automatizzate l'Alfa Romeo che delle circa 100.000 vetture vendute una sola era dotata di cambio automatico. Unico esemplare anche per l'Innocenti su 12.700 venduti.

Attenzione ai «vigili» cantonieri

Passata praticamente inosservata, è una delle nuove norme del codice della strada: anche i cantonieri dell'Anas (l'azienda autonoma delle strade italiane) possono fare le multe. In risposta a un'interrogazione parlamentare, infatti, il ministro dei Lavori pubblici Francesco Merloni ha reso noto che: «ha esteso a quasi tutto il personale dell'Anas, purchè in possesso di patente automobilistica di tipo B, la funzione di espletamento del servizio di polizia stradale». In ogni caso, il personale per poter svolgere tale funzione deve essere munito di una tessera rilasciata dall'Amministrazione dei Lavori pubblici, tessera rilasciata solamente in seguito al superamento di appositi esami di qualificazione. Merloni ha poi concluso affermando che per questo motivo: «L'Anas ha invitato i propri uffici periferici ad organizzare corsi di formazione aventi per oggetto le nuove norme del codice».



SECONDA GENERAZIONE CON 33 CM IN PIÙ

La Lantra si allunga

ROMA — La coreana Hyundai Lantra è stata presentata nel 1990 e ora viene riproposta la seconda generazione, in Italia sarà presente con quattro versioni: 1600 Gls 16V modello base, a lire 22.900.000 chiavi in mano; la stessa versione con aria condizionata costerà invece 23.600.000 lire, quindi troviamo Gls sempre con motore di 1.6 litri da 114 cv a 26.700.000, dotata di serie di sistema antislittamento Abs, aria condizionata e cerchi in lega. Conclude la gamma italiana la 1.8 Gt 16V, con un propulsore capace di 126 cv, che costa 27.700.000 lire. Su tutte le nuove Lantra è poi disponibile come optional l'air-bag lato guidatore, al prezzo di 1.100.000 lire; mentre sono forniti di serie chiusura centralizzata, servosterzo, alzacristalli elettrici, predisposizione radio con quattro altoparlanti e antenna. In Italia il modello Lantra rappresenta il 33-35% delle vendite tot-

talizzate dalla Hyundai. Berlina media, compatta, lunga 4,38 metri, 33 centimetri in più rispetto alla precedente generazione e inoltre è più larga di 11 mm. La nuova Lantra è stata modificata nella parte anteriore della carrozzeria: c'è nuova mascherina con fari più sot-

tili ed allungati; la parte posteriore è stata ridisegnata nella parte del bagagliaio e dotata di nuovi gruppi ottici. Praticamente non vi è stata nessuna variazione sostanziale nella meccanica: due sono i motori disponibili 1,6 (1596 cc) da 114 cavalli e 1,8 (1836 cc) da 125 cv per la Gt

entrambi quattro cilindri, con distribuzione a doppio albero a camme e testa a 16 valvole, inoltre sono stati installati alberi controrotanti di equilibratura per ridurre vibrazioni e rumorosità. L'impianto frenante è misto dischi-tamburi sulla 1600 base mentre sugli altri modelli, dove l'Abs è di serie, vi sono quattro dischi. Le 1600 raggiungono la velocità massima di 195 kmh, mentre la 1800 Gt tocca i 200 kmh. Il cambio è manuale a cinque rapporti, optional è disponibile anche l'automatico sulla 1800 Gt. La garanzia è sempre totale per tre anni. Delle Lantra prima generazione ne sono state finora prodotte più di 500.000 esemplari. Quanto alle quote di mercato, anche la Hyundai ha subito in questi ultimi tempi la contrazione registrata nel panorama automobilistico italiano (-23,14%) con un valore negativo, nei primi otto mesi del 1993, del 21,93%.



La nuova versione della Lantra offre un interno più confortevole, sopra, e una carrozzeria rinnovata, in alto

a cura di
**ETTORE MINGARDI
ARTURO RIZZOLI**

NUOVE XANTIA 1.6i, 1.9D E 1.9Td

Tre cuori una... capanna

La gamma Citroën Xantia dal primo settembre scorso si è arricchita di tre nuovi modelli caratterizzati da tre nuove motorizzazioni: 1.6 benzina iniezione multipoint, 1.9 Diesel atmosferico e 1.9 Diesel turbocompresso. Con il lancio in Italia di queste tre nuove versioni Xantia, la Citroën allarga quindi l'offerta della sua berlina puntando con la versione 1.6i a un più facile approccio nei confronti della clientela rispetto ai modelli già in commercio da 1.8 e 2.0 litri di cilindrata. Il propulsore di 1580 cc con iniezione multipoint, sviluppa una potenza di 89 Cv a 6000 giri, che uniti all'interessante coppia di 13,5 kgm a soli 2600 giri le garantiscono grande elasticità e ripresa. Prestazioni e consumi della Xantia 1.6i sono in linea con la concorrenza e in certi casi vincenti: la velocità massima raggiungibile è di 175 kmh e a 90 si percorrono oltre 17 km con un litro di carburante. Disponibile nella sola versione «X» il suo prezzo chiavi in mano è di 24.930.500 lire. Le due motorizzazioni Diesel, ed è questa la novità, completano la gamma Xantia. La cilindrata sia per l'aspirato che per il turbocompresso è di 1905 cc, i quali rispettivamente sviluppano potenze di 71 Cv a 4600 giri e 92 Cv a 4000 giri che permettono di raggiungere velocità di 160 e 180 kmh. In regola con le norme ambientali antinquinamento questi propulsori sono caratterizzati da consumi estremamente contenuti. I prezzi chiavi in mano: 28.330.330 lire per la Xantia 1.9 Diesel X, 32.999.890 lire per la Turbodiesel Sx e 38.200.190 lire per la Turbodiesel Vsx. In questi tre nuovi modelli ritroviamo tutte le qualità tecniche che hanno segnato il successo della Xantia in Italia, dalle sospensioni idropneumatiche, cui vanno aggiunti l'avantreno con fissaggi alla scocca morbidi e a deformazione programmata e il retrotreno autodirezionale che garantisce sicurezza nella guida anche su percorsi misti.



MINI PICK-UP E ROADSTER DELLA OPEL

Due concept da tempo libero

La ricerca delle nicchie di mercato è una strada che in questo momento stanno seguendo molti grandi costruttori. L'Opel, prima di avventurarsi su questa strada, ha voluto presentare una serie di concept-car. Dopo la Tigra, 2+2 e 2 posti, sono arri-

vate la Scamp e la Roadster. La più originale è indubbiamente la prima: si tratta di un veicolo che deriva dalla Corsa, ha l'aspetto di un piccolo pick-up, con due soli posti ed è stato studiato per essere un'auto da tempo nel senso più ampio della defini-

zione. Si pensi infatti che nel piano posteriore di carico sono state installate apposite guide per il trasporto di due mountain-bike, come pure è stato studiato il modo per alloggiare in maniera agevole un wind-surf. L'obiettivo commerciale della realizzazione dello Scamp è quello di offrire un veicolo che nella gamma dei mezzi per il tempo libero si collochi al di sotto di Frontera e Monterey, soprattutto nel prezzo. La Roadster, rappresenta un mezzo distintivo, a due soli posti, che però ha un prezzo assai contenuto. La Roadster concilierà comunque passione, per la guida con il vento tra i capelli, e la ragione, che richiede tutte le dotazioni necessarie per garantire un ottimo standard di sicurezza.



MARKET

Camel va
al «Top»
negli orologi



La gamma degli orologi Camel Trophy Adventure si arricchisce con l'arrivo del nuovo Top Crono, si tratta di un'evoluzione del già esistente Superchro, che resta comunque in produzione. L'ultimo arrivato ha un look aggressivo, è un cronografo con cassa in acciaio impermeabile fino a 10 atmosfere, ha il fondo e la corona con chiusura a vite, il vetro è ad alta resistenza. Il movimento è al quarzo, con rilevazione dei tempi totali e parziali al cinquantesimo di secondo. Sei sono i modelli disponibili (nella foto sopra). Il prezzo di vendita è di 695.000 lire. È distribuito da Bianchi orologerie telefono 02-86454247 oppure 86922369.

Il Gore-tex
entra
nelle scarpe



Con l'arrivo della brutta stagione tutti veniamo presi dal dubbio circa la scelta della calzatura con cui affrontare i frequenti capricci del tempo. Sovente accade infatti di partire con scarpe eleganti, ma non certo adatte alla pioggia, o viceversa di trovarsi a disagio con scarpe da pioggia, non indicate per tutte le circostanze. La realizzazione delle scarpe con il Gore-tex, tessuto impermeabile che permette comunque la traspirazione, consente di disporre di una calzatura elegante e ugualmente impermeabile all'acqua. I prezzi della gamma Logos, disponibili per uomo, donna e bambino, (nella foto sopra) partono da 150.000 lire. Gore e Associati tel. 045-578022.

Tutte le Ferrari in pista

Alesi e Berger sulla F93A, la finale europea del Challenge 348 sono solo alcuni appuntamenti del week-end rosso

■ **ALESSANDRO COLLINA**

Sette milioni di italiani incollati davanti al televisore per assistere a un Gp di Formula 1 non si vedevano da un pezzo: eppure è bastato che Jean Alesi partisse in testa al Gp del Portogallo con un avvio al fulmicotone, restando al comando per 19 giri prodigiosi, per avere una conferma: i tifosi non hanno dimenticato la Ferrari. Anzi non aspettavano altro che l'occasione buona per riesplodere il loro attaccamento alle rosse. Nel prossimo week end al Mugello è possibile andare oltre, coniugando sogno e passione. La Casa di Maranello, infatti, ha organizzato per il 9 e 10 ottobre sul circuito toscano di sua proprietà una manifestazione esclusiva a cui potranno partecipare tutti gratuitamente. «Tutte le Ferrari in pista» sarà una specie di happening rosso: come già evidenzia l'azzeccata titolazione dell'iniziativa, i tifosi avranno la possibilità di vedere in azione sia le F93A guidate da Jean Alesi e Gerhard Berger, sia la Ferrari 348 protagonista della finale europea del Challenge ad essa riservata, per non dire quanto di meglio è in grado di offrire la produzione da sogno del cavallino con la 456. Anzi i nostri venti lettori più fortunati che compileranno la scheda di queste pagine avranno l'opportunità di effettuare un giro della pista al fianco di campionissimi come Alesi, Berger e... Niki Lauda che per l'occasione tornerà pilota. Il programma sarà fittissimo: in azione si vedrà la F40 che sta dominando il Gran Criterium Gt con Marco Brand e una invidiabilissima collezione di Ferrari storiche che riporteranno prepotentemente alla ribalta la storia del

Cavallino. Un mix vincente fra passato e presente che sarà condito anche dai radunati in arrivo da ogni dove. All'appuntamento ci saranno proprio tutti: dal presidente Luca di Montezemolo, alla squadra di Formula 1 al gran completo. Non ci sarà l'ansia e il nervosismo del Gran Premio per cui il clima sarà sicuramente più rilassato e i personaggi come i piloti più avvicinabili. È proprio un'occasione da non perdere... ■

A lato, Giudici protagonista della finale Europea del Challenge 348. Sotto, Alesi e Berger gireranno con la F93A al Mugello

ORSI



ACTION

Taglia questo coupon, compilalo dettagliatamente e imbucalo nell'urna Autosprint che troverai all'ingresso dell'autodromo del Mugello. All'ora di pranzo dall'altoparlante del circuito venti fortunati lettori saranno chiamati in pista per effettuare un giro al fianco di Jean Alesi, Gerhard Berger o Niki Lauda su una Ferrari 456. A ricordo dell'iniziativa verrà scattata un'istantanea che sarà anche autografata dal pilota che vi avrà fatto vivere emozioni indimenticabili. Anche per tutti gli altri è previsto un simpatico omaggio: potranno ritirare sotto la tribuna principale il manifesto di «Tutte le Ferrari in pista» consegnando il talloncino riprodotto qui di fianco.



UN GIRO CON I PILOTI FERRARI SULLA 456



NOME _____

COGNOME _____

ETÀ _____

INDIRIZZO _____

PROFESSIONE _____

BUONO VALIDO PER RITIRARE IL MANIFESTO OMAGGIO



DA PRESENTARE SOTTO LA TRIBUNA PRINCIPALE



ORSI



Fra i motivi di richiamo del fine settimana al Mugello ci sono senz'altro i giri di esibizione che faranno sia Jean Alesi, a lato, che Gerhard Berger con la F193A. Sotto, Ragazzi uno degli italiani attesi a una bella prova nella finale europeo del Challenge 348

NEL CHALLENGE EUROPEO 348

Gentlemen all'assalto

Sarà sfida aperta domenica prossima al Mugello fra ferraristi italiani ed europei provenienti dalle rispettive serie 348 Challenge. Sul circuito italiano si incontreranno infatti tutti insieme in pista per un confronto-scontro di fine stagione che si prospetta molto duro. I protagonisti italiani infatti li conosciamo e quelli europei non sono

da meno: semplici gentlemen driver... che nella sfida conclusiva della stagione, due settimane fa, al Nürburgring, mentre lottavano sportello contro sportello hanno «carambolato» in sette! con incoronazione finale nel Challenge di Hahne dopo un appassionante duello per tutta la stagione con Baron e Hugenholtz.



IL PROGRAMMA DEL FERRARI SHOW

Due giorni rossi

SABATO 9 OTTOBRE 1993

Ore 9-11:	Concentrazione vetture Ferrari Club Italia Consegna documenti - verifiche sportive e tecnico 348 Challenge
Ore 9-10:	Prove libere 348 Challenge
Ore 10,15-13,15:	Esibizione Ferrari Owners Club
Ore 13,30:	Prove ufficiali 348 Challenge (A)
Ore 14,15:	Prove ufficiali 348 Challenge (B)
Ore 14,30:	Briefing giornalisti in sala stampa
Ore 15,00:	Gara di abilità per i giornalisti
Ore 16,00:	Prove ufficiali 348 Challenge
Ore 16,45:	Prove ufficiali 348 Challenge
Ore 17,00:	Conferenza stampa

DOMENICA 10 OTTOBRE 1993

Ore 9,00-9,30:	Prove libere Supercar Gt
Ore 9,45-10,15:	Esibizione Ferrari Owners Club
Ore 10,30-11,00:	1. batteria 348 Challenge
Ore 11,15-11,45:	2. batteria 348 Challenge
Ore 12,00-12,30:	Sfilata Ferrari Owners Club
Ore 13,00-13,20:	Supercar Gt
Ore 13,30-14,15:	Le Gt competizione e «la 456 con i piloti Ferrari»
Ore 14,30-15,00:	1. Finale 348 Challenge
Ore 15,05:	Premiazione
Ore 15,15-15,45:	La F.1 con Alesi e Berger
Ore 16,00-16,45:	2. Finale 348 Challenge
Ore 17,00:	Premiazione

Cappellari: si avvera il sogno tricolore

Finalmente il sogno si è avverato. Luca Cappellari a Erice si è laureato campione italiano Gruppo A nelle salite. «Erano tre anni che inseguivo il titolo. Nel '91 sono arrivato terzo; lo scorso anno secondo e quest'anno finalmente ho vinto». Ed ora che cosa c'è nel futuro del neo campione italiano? «È presto per decidere, bisognerà vedere le nuove regole. Intanto per chiudere la stagione in bellezza mi dedicherò ai rally. Infatti — afferma Cappellari — sarò alla via al rally delle Alpi Orientali con la solita Hf di Nocentini. E speriamo proprio di chiudere con un altro successo».

■ **BINI.** Stregato dalla salita. Elbano Bini, patron della Valdinievole Racing, ha deciso: da ora in poi si dedicherà esclusivamente alle corse in salita. «Era da tempo che pensavo di passare alle corse in salita — dice Bini appena sceso dalla sua Escort al termine della Vergato-Cereglio — ed il prossimo anno sarò di parola. Con la Escort Cosworth Gruppo N parteciperò all'intero campionato italiano con tutti i mezzi a mia disposizione». Inutile chiedere l'obiettivo... il titolo tricolore, naturalmente.

■ **LANDI.** Al termine della gara di Vergato il più felice di tutti era il motorista delle due gialle Osella Pa12 German-Car di Cinelli e Pacini, Landi. «Era una gara a cui non pensavamo di partecipare — afferma — poi abbiamo deciso di venire e allora sono andato io a provare il percorso per montare i rapporti migliori. Evidentemente ci avevo visto giusto...».

■ **MALTEMPO.** Decisamente le condizioni meteorologiche avverse non hanno dato tregua a questa 4. salita di Vergato. Poco prima dell'inizio delle prove ufficiali un terribile temporale si è abbattuto sul tracciato. Le vetture Sport che salivano per prime sono state fatte partire con pneumatici slick. In queste condizioni proibitive: Caliceti, Tambone, «Ricky» Braconi hanno fatto segnare tempi altissimi. Non di meno il giorno della gara il tempo è stato clemente. Così Giorgino Galeni, direttore di gara, ha imposto a tutti le gomme rain.

GALLA



In basso, festeggiano Nesti (a destra) e Danti, al termine della salita del Monte Erice. I due toscani sono giunti ancora una volta primo e secondo. Sopra, Luca Cappellari si è laureato campione Gr. A. Palazzo, a fianco, terzo al traguardo



SALITA □ IMBATTIBILI I TOSCANI NESTI E DANTI

Gran Palazzo sul monte Erice

ERICE — Due trasferte e due vittorie; questo il bilancio di Mauro Nesti nelle gare siciliane del Campionato italiano velocità in montagna. Dopo essersi imposto nella Coppa Nissena una settimana prima, il neocampione italiano si è ripetuto nella 36. Monte Erice, organizzata dall'Automobile Club Trapani. Suo il miglior tempo in entrambe le manche con un «crono» totale di 6'58"04, alla media di 101,444 chilometri orari. Secondo, staccato di 6"47, si è piazzato ancora una volta Fabio Danti, rifattosi della delusione patita sette giorni prima a Caltanissetta. Danti, saldamente secondo anche in campionato, non ha avuto difficoltà a precedere Angelo Palazzo, ancora una volta autore di una gara maiuscola, dopo i problemi patiti in prova, unitamente alla sua Gisa, che ha confermato quanto di buono fatto vedere a Caltanissetta. Fra i due componenti della famiglia Scola, Emilio (quarto), e Domenico (se-

sto), ha trovato posto Luca Cappellari, che con il successo in Gruppo A si è aggiudicato il titolo italiano di categoria, al volante della Lancia Delta 16V preparata da Nocentini. Per il pilota udinese il giusto coronamento di un week-end che lo aveva visto terzo in prova e nella prima manche di gara. Il suo diretto rivale, Ennio Bisinelli, tornato alla sua Bmw M3, si è piazzato secondo di Gruppo e settimo assoluto. Nel Gruppo N il ralista palermitano Domenico Guagliardo (Ford Escort Cosworth) si è ripetuto, cogliendo il suo quarto successo stagionale di gruppo e la nona posizione assoluta, davanti all'Osella di Arresta ed alla Ermolli del debuttante Conticelli. Fra le vetture di serie i successi di classe sono andati a Candore, Pichler, Pagano, e Giobbi. In Gruppo A vittorie di Surace, Sorrentino, Crucitti, Lombardo e Bisinelli, mentre Iaquina è stato più veloce di Gervasi fra le vetture formula. Nel Trofeo Fiat

Cinquecento lotta al calor bianco, con vittoria in gara del perugino Paolo Mancini, con soli 16 centesimi di vantaggio su Andrea Bacci, che dal canto suo torna in Toscana col titolo nazionale in tasca. L'ultimo posto sul podio è andato al pilota locale Baldassarre Alastra.

Piero Libro

VELOCITÀ IN SALITA

Erice (Tp), 26 settembre 1993

36. Monte Erice

Gara valida per il Campionato italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) 6'58"04; 2. Danti (Lucchini Alfa)

7'04"51; 3. Palazzo (Gisa) 7'31"56; 4. Scola E. (Prc) 7'33"05; 5. Cappellari (Lancia Delta HF) 7'33"06; 6. Scola D. (Osella Bmw) 7'38"67; 7. Bisinelli (Bmw M3) 7'42"11; 8. Guagliardo (Ford Escort Cosworth) 7'49"34; 9. Arresta (Osella) 7'58"74; 10. Conticelli (Ermolli) 8'05"34.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Candore 8'54"78, alla media di 79,299 km/h; 2. Russo 8'59"71; 3. Trapani 9'11"81; 4. Garga no 9'13"73; 5. Lembo 9'17"35; 6. Sicilia 9'19"06; 7. La Versa 9'21"57; 8. Salvo 9'31"26; 9. Tilotta 9'31"85 (tutti su Peugeot 205 Rally).

Classe 1600: 1. Pichler (Peugeot 205 Gti) 8'48"06, alla media di 80,309 km/h; 2. Fossato 8'53"00; 3. Gagliano (Honda Civic 16V) 9'03"80; 4. Bonaccorsi 9'11"22; 5. Smiriglia 9'19"66; (gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Pagano (Peugeot 205 Gti) 8'42"11, alla media di 81,224 km/h;

BIONDO



CINELLI ESALTA LA RITROVATA VERGATO-CEREGLIO

Un lampo giallo sotto la pioggia

CEREGLIO — Noncurante, accanto alla sua gialla Osella Pa12, Franco Cinelli dialoga amabilmente con il suo compagno di scuderia e di trasferte europee, Luca Pacini. Sono loro gli eroi di questa edizione '93 della Vergato-Cereglio che, dopo tre anni di interruzione, è stata riportata in vita dalla scuderia toscana Pistoia Corsa. All'improvviso un commissario porta il responso cronometrico: Cinelli 5'06"23, Pacini 5'10"00. Il freddo che attanaglia il pilota lucchese, peraltro afflitto da un fastidioso raffreddore, in questa piovosa domenica di settembre svanisce lasciando il posto ad una soddisfazione che riscalda il portacolori della Sport & Motori. Ma più contento di lui è il suo compagno di colori Luca Pacini. «È stato un bel colpo — dice — questa doppietta spero che ci porti dei riscontri positivi per il nostro futuro impegno nel campionato europeo». A far perdere quella manciata di secondi a Pacini sono stati i primissimi chilometri della salita: «Nel primo tratto —

afferma il pilota — la vettura si è scomposta, sono quasi finito in testacoda, così ho preferito salire con molta attenzione considerando il fatto che la prossima settimana avremo l'ultimo appuntamento con l'europeo». Ed in effetti la strada che da Vergato porta a Cereglio era estremamente scivolosa. Acqua a catinelle durante le prove e altrettanta acqua durante la gara. Tanto che il favorito della vigilia Mario Caliceti con l'Osella Pa9, vincitore dell'ultima edizione, quella dell'88, al momento del via non se l'è sentita di partire. Stessa decisione di non salire anche per «Ricky» Braconi. Che il maltempo potesse giocare un brutto scherzo ai piloti delle sport lo si era visto chiaramente sabato pomeriggio al termine delle prove ufficiali. Miglior cronometro era quello dell'idolo locale Alessandro Bertuzzi che con la Delta Hf Gr. A della Art gestita dalla Pro Car fermava i cronometri sul tempo di 5'23"62, dietro a lui Ancona con una Sierra Cosworth Gr. N con un

5'50"96. Solo quinto Pacini che saliva in 5'57"23. La pioggia battente relegava lontanissimo Cinelli accreditato di un 6'48"55. In gara, come abbiamo detto le cose si ribaltavano. Benché la strada fosse bagnata Cinelli faceva il miglior tempo grazie ad una salita da manuale seguito da Pacini. Il gradino più basso del podio andava a Paganucci con la Prc incaputo in alcune sbandate ed al quarto posto si confermava Bertuzzi, esperto conoscitore della strada. E proprio il pilota bolognese conquistava il successo in Gr. A davanti a Luigino Odorizzi con una Bmw non proprio a suo agio con le coperture da acqua. Avvincente la lotta per il Gruppo N tra Ancona e Bini, quest'ultimo alla sua prima esperienza nelle cronoscalate. Il successo è andato al portacolori della scuderia Bologna Corse con la Sierra, di appena 2"51 più veloce di Elbano Bini con la Escort Cosworth della Valdinievole Racing già vincitrice al rally di Lucca con Renato Fruzzetti.

Pietro Gasparri



TOMAZZONI

Sopra, Franco Cinelli si è imposto nella salita di Vergato. Per il pilota lucchese è il primo successo della sua carriera. A fianco, Bertuzzi con la Delta Hf, primo in Gruppo A e miglior tempo nelle prove ufficiali del sabato



VELOCITÀ IN SALITA

Cereglio (Bo), 26 settembre 1993

4. salita Vergato-Cereglio

Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Cinelli (Osella Pa 12) in 5'06"23 alla media di 95,223 km/h; 2. Pacini (Osella Pa 12) a 3"77; 3. Paganucci (Prc) a 12"74; 4. Bertuzzi (Lancia Delta Hf) a 12"85; 5. Odorizzi (Bmw M3) a 31"01; 6. Giorico (Lucchini Sp 90) a 31"11; 7. Ancona (Ford Sierra Cosworth) a 41"15; 9. Saccomanno (Lancia Delta Hf) a 44"51; 10. Franceschini (Symbol Lm) a 44"55.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Capucci in 6'05"60 alla media di 79,759 km/h; 2. Faccini 6'10"42; 3. Del Pia 6'10"56; 4. Mirandola 6'10"87; 5. Franceschini 6'10"95; 6. Cappellini 6'13"17; 7. De Cammillis 6'24"12 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Derelitti (Opel Corsa Gsi) in 6'30"31 alla media di 74,710 km/h.

Classe 2000: 1. Venturoli (Peugeot 309 Gti 16V) in 5'59"84 alla media di 81,036 km/h; 2. Gnani (Renault Clio 16V) 6'00"03; 3. Bicciato (Opel Astra Gsi) 6'01"45; 4. Bennati (Fiat Ritmo 130) 6'05"17; 5. Venturi (Peugeot 309 Gti 16V) 6'09"42; 6. Guidoreni (Peugeot 309 Gti 16V) 6'10"29; 7. Bernardi (Renault Clio 16V) 6'11"55; 8. Binazzi (Opel Kadett Gsi 16V) 6'18"30; 9. Pucci (Peugeot 309 Gti 16V) 6'30"85.

Classe 2500: 1. Orsi in 6'05"42 alla media di 79,799 km/h; 2. Carboni 6'09"42; 3. Palandri 6'14"59; 4. Matarazzetti 6'26"69 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Ancona (Ford Sierra Cosworth) 5'45"87 alla media di 84,309 km/h; 2. Bini (Ford Escort Cosworth) 5'47"38; 3. Saccomanno (Lancia Delta Hf) 5'50"74; 4. Bettarini (Ford Sierra Cosworth) 6'01"10.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Bergamini (Opel Corsa Gt) 6'07"74 alla media di 79,275 km/h; 2. Gai (Peugeot 205 Rallye) 6'13"44; 3. Ilari (Peugeot 205 Rallye) 6'14"04; 4. Guerretti (Opel Corsa Gt) 6'30"77.

Classe 2000: 1. Rizzoli (Fiat Ritmo 130) 6'18"80 alla media di 76,980 km/h; 2. Tabarroni (Peugeot 205 Gti) 6'31"75.

Classe 2500: 1. Odorizzi (Bmw M3) 5'37"24 alla media di 86,467 km/h; 2. Crotti 5'56"79; 3. Andolina 6'15"67 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Bertuzzi (Lancia Delta Hf) 5'19"08 alla media di 91,388 km/h.

SPORT

Classe 1300: 1. Fanti (Ams) 6'07"05 alla media di 79,444 km/h.

Classe 2500: 1. Cinelli (Osella Pa 12) 5'06"23 alla media di 95,223 km/h; 2. Pacini (Osella Pa 12) 5'10"00; 3. Paganucci (Prc) 5'18"97.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Franceschini (Symbol Lm) 5'50"78 alla media di 83,129 km/h; 2. Maggiani (Lucchini Sp) 5'52"95; 3. Peroni (Lucchini) 5'54"44; 4. Mammi (Lucchini Sn) 5'57"97; 5. Gionfiotti (Osella Pa9) 6'17"26.

Classe 3000: 1. Giorico (Lucchini Sp 90) 5'37"34 alla media di 86,441 km/h; 2. Breschi (Lucchini Sp 91) 5'52"36; 3. Santini (Symbol Sport) 6'14"82.

BIONDO

2. Benenati (Peugeot 205 Gti) 8'45"18; 3. Martorana (Opel Astra 16V) 8'46"86; 4. Priolo (Peugeot 309 16V) 8'47"13; 5. Caruso (Opel Astra Gsi) 8'54"34; 6. Ragona (Peugeot 205 Gti) 9'01"15.

Classe 2500: 1. Giobbi (Bmw M3) 8'20"45, alla media di 84,739 km/h; 2. Bologna 8'21"09; 3. Virzi (Bmw M3) 8'25"05; 4. Donato 8'27"59; 5. Tusa 8'33"23; 6. «Beccaro» (Fiat Uno Turbo) 8'56"05; 7. Faulisi 8'58"11; (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Guagliardo (Ford Escort Cosworth) 7'49"34, alla media di 90,356 km/h; 2. Sottile (Ford Sierra Cosworth) 8'12"23.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Surace 8'26"23, alla media di 83,772 km/h; 2. Anzalone 8'41"46; 3. Ferraiuolo 8'42"19; 4. Guarino 8'47"77; 5. Camilleri 9'04"22; 6. Canino 9'28"70; (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Sorrentino (Fiat Uno 70) 8'37"32 alla media di 81,976 km/h.

Classe 1600: 1. Crucitti 8'07"64, alla media di 86,965 km/h; 2. Di Stefano 8'12"99; 3. Bica 8'17"63; 4. Salita (Opel Corsa Gsi) 9'10"90; 5. Apolloni (Opel Corsa) 9'22"99; (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Lombardo (Opel Kadett Gsi 16V) 8'10"14, alla media di 86,522 km/h; 2. Valenza (Opel Manta Gte) 9'57"16.

Classe 2500: 1. Bisinelli (Bmw M3) 7'42"11, alla media di 91,770 km/h.

Classe oltre 2500: 1. Cappellari (Lancia Delta Hf) 7'33"06, alla media di 93,603 km/h; 2. Martorana (Ford Sierra Cosworth) 8'11"42; 3. Di Natali (Ford Sierra Cosworth) 8'12"62; 4. Alba (Lancia Delta 16V) 8'39"29.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Arresta (Osella) 7'50"74 alla media di 88,528 km/h.

Classe 3000: 1. Nesti (Lucchini Bmw) 6'58"04, alla media di 101,444 km/h; 2. Danti (Lucchini A.R.) 7'04"51; 3. Palazzo (Gisa) 7'31"56; 4. E. Scola (Prc-A.R.) 7'33"05; 5. D. Scola (Osella Bmw) 7'38"67; 6. Conticelli (Ermoli-A.R.) 8'05"34; 7. Giurlanda (Hydra Sp 392) 8'34"90.

FORMULE: 1. Iaquina (Dallara A.R.) 8'00"05; 2. Francesco Gervasi 8'35"83 (Dallara-Vw).

Festa grande per Ezio a quota 140 successi

Ezio Baribbi con il successo nella salita della Ravignana ha festeggiato la sua 140. vittoria assoluta in dieci anni di attività. «Purtroppo quest'anno — afferma il pilota bresciano — non ho potuto fare il campionato italiano perché la nuova vettura non è stata ultimata prima della gara di Montecampione. A quel punto c'era poco da fare. Quindi ho preferito, con la vecchia Osella, andare a cercare vittorie e record nelle gare di Coppa Italia». Ma quando si vedrà in gara questo nuovo Prototipo? «Vedremo — afferma Baribbi — prima di mettere in strada la vettura dobbiamo provarla in circuito e con questo tempo inclemente non è facile».

■ **ZANINI.** Dopo una deludente quanto sfortunata stagione Vincenzo Zanini ha finalmente portato a casa un risultato di rilievo. Infatti il pilota comasco nella salita della Ravignana ha ottenuto un positivo secondo posto dietro Baribbi, staccato di 12"39.

■ **LANCIA DELTA.** Sarà una coincidenza, sarà che la vettura è sempre finita al pilota giusto, tanto è che Cascone-Leone con la Delta della Japigia hanno vinto la Coppa Italia 6. zona e Laganà si è imposto nel rally di Pico.

■ **NUMERI.** A chi crede nella cabala proponiamo alcune coincidenze numeriche: a concludere il rally Mari e Monti sono stati in 17 e a vincere è stato il pilota con il numero 13.

■ **MAREMMA.** È tutto definito il Trofeo Maremma giunto quest'anno alla 17. edizione. La gara, penultima della Coppa Italia 5. zona, si disputerà, con partenza e arrivo a Follonica, domenica 31 ottobre. Organizzato dalla scuderia Maremma Corse, il rally prevede 10 prove speciali tutte su asfalto: Gavorrano (8.10'-12.46'), Tatti (8.51'-13.28'), Montieri (9.20'-13.57'), Capanne (10.13'-14.50') e Marsiliana (10.35'-15.13'). La partenza è fissata per le ore 7.31' mentre l'arrivo è previsto per le 16.00.

■ **NAVIGATORI.** La scuderia Firenze Rally Team organizza dal giorno 18 al giorno 28 ottobre il 13. corso navigatori. Per informazioni telefonare allo 0336-682563.

SALITA □ A ZANINI IL SECONDO POSTO

Baribbi vince a mani basse

FRATTEROSA — Giunsa alla terza edizione la cronoscalata della Ravignana non è riuscita ancora a sfuggire alle insidie del maltempo. Anche in quest'occasione la pioggia ha fatto la sua comparsa ed ha contribuito ad allungare i tempi del programma. Dopo aver impedito le prove ufficiali ad una dozzina di concorrenti, domenica mattina la pioggia è riapparsa subito dopo la fine della prima manche. La seconda salita si è quindi rivelata molto insidiosa, oltreché per la pioggia anche per il fondo stradale piuttosto sconnesso. Al via poco più di sessanta concorrenti e capitolo chiuso quello riguardante il successo finale con la vittoria fin troppo scontata per la presenza di Ezio Baribbi, già vincitore lo scorso anno. Il bresciano ha di fatto svettato nelle prove ed in gara, mettendo subito dieci secondi abbondanti tra lui e Zanini, secondo crono, e tredici su Groff. È subito apparso tra i migliori Giacomo Botti, quinto assoluto nella prima salita con l'Escort Cosworth Gruppo N, mentre tra i protagonisti è uscito rovinosamente Urbani con la Delta e Poponi con la Golf Gruppo A ha avuto problemi meccanici. Appena ridiscesi i concorrenti un'acquazzone ha consigliato la direzione gara ad un'attesa per la prevedibile schiarita. Il Gruppo N è così ripartito con il fondo ancora bagnato. Nessuna particolare rivoluzione nelle classifiche, anzi i tempi sono stati più alti. La salita dei prototipi non ha fornito particolari emozioni con la conferma delle posizioni acquisite nella prima frazione di gara. Dietro Baribbi, che non ha mancato di valutare con un «appena sufficiente» la sicurezza della gara, si piazzavano così Vincenzo Zanini e Gianantonio Groff, entrambi soddisfatti. Tra i prototipi nazionali bella gara di Proietti su Bogani settimo assoluto.

VELOCITÀ IN SALITA

Fratte Rosa (Ps), 26 settembre 1993

3. Cronoscalata della Ravignana

Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Baribbi (Osella Pa9/90-Bmw) 4'43"55 alla media di 106,640 kmh; 2. Zanini (Osella Pa9/90-Bmw) 4'55"94; 3. Groff (Osella Pa7-Bmw) 5'03"40; 4. Botti (Ford Escort Cosworth) 5'12"40; 5. Rampini (Osella Pa10) 5'14"95; 6. Dan (Osella Pa9) 5'30"78; 7. Proietti (Bogani) 5'33"95; 8. Canneori (Alfa 33) 5'34"78; 9. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 5'35"27; 10. Simoncelli (Alfa 33) 5'34"18.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tirabassi 5'53"51; 2. Palma 5'58"50; 3. Colacino 6'01"69; 4. Forti 6'02"55; 5. Giardini 6'15"62; 6. Andreani 6'24"79; 7. Lametti 6'27"76 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Nuti (Peugeot 205 Gti) 5'52"93; 2. Zanini (Opel Corsa Gsi) 6'05"77; 3. Campoli (Peugeot 205 Gti) 6'11"17; 4. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) 6'14"73.

Classe 2000: 1. Saldi (Opel Kadett 16V) 5'45"76; 2. Campedelli (Opel Astra) 5'52"58; 3. Bongiovanni (Opel Astra Gsi) 5'52"74; 4. Pietrzela (Fiat Ritmo 130) 5'54"62; 5. Severi (Opel Astra Gsi) 6'01"34.

Classe 2500: 1. Piccioni 5'35"27; 2. Peroni 5'37"45; 3. Sponticcia 5'47"21; 4. Zecca 5'54"22; 5. Montevecchi 5'56"40 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

SALUZZI



Classe oltre 2500: 1. Botti (Ford Escort Cosworth) 5'12"40; 2. D'Eramo (Ford Sierra Cosworth) 5'51"96.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Eoglani (Peugeot 205 Rallye) 5'40"72; 2. Palazzi (Peugeot 205 Rallye) 5'52"52; 3. Terenzi (Citroën Ax Sport) 5'54"51; 4. Romoli (Citroën Ax Sport) 6'00"39.

Classe 1600: 1. Canneori (Alfa 33) 5'34"78; 2. Simoncelli (Alfa 33) 5'37"18; 3. Martinetti (Peugeot 205 Gti) 5'44"23; 4. Trasatti (Alfa 33) 5'47"25; 5. Vitali (Ford Escort Xr3i) 5'55"42.

Classe 2000: 1. Berretti (Opel Astra Gsi) 5'42"96; 2. Romano (Fiat Ritmo 130) 5'49"16; 3. Mastronicola (Peugeot 205 Gti) 5'59"57; 4. Maiorini (Fiat Ritmo 130) 6'12"89; 5. Saguatti (Fiat Ritmo 130) 6'32"20.

Classe 2500: 1. Mencarelli (Bmw M3) 5'44"36; 2. Rossi (Renault 5 Gt Turbo) 6'00"93.

Classe oltre 2500: 1. Mantellini (Alfa 78) 5'51"81.

SPORT

Classe 1300: 1. Lipparini (Gi-Pi) 5'56"26.

Classe 1600: 1. Rampini (Osella Pa10) 5'14"95.

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella Pa9/90-Bmw) 4'43"55; 2. Zanini (Osella Pa9/90-Bmw) 4'55"94; 3. Groff (Osella Pa7) 5'03"40; 4. Dan (Osella) 5'30"78.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Proietti (Bogani) 5'33"95; 2. Gerardi (Symbol) 6'10"84; 3. Di Nicola (Re-Bo) 6'25"24.

Ezio Baribbi, a fianco, concentratissimo prima della partenza nella vittoriosa salita della Ravignana. Sopra, Groff solo terzo con la vecchia Osella Pa7. Sotto, brutta uscita per Gioventù... Nell'altra pagina sopra, Laganà si è ritrovato vincitore del rally di Pico proprio nell'ultimo trasferimento — dove un incidente ha messo ko De Cecco. Nella foto sotto, Errani dopo un incerto avvio è giunto 2.

RALLY 1. SERIE □ LAGANÀ VINCITORE

Che sfortuna per De Cecco

PICO — La considerazione che un rally si concluda solo sulla pedana d'arrivo è da molti considerato un eccesso di prudenza, di scaramanzia, di fatto è lo stop per l'ultima speciale che procura al pilota lo scarico di tensione e che trasforma l'ultimo trasferimento in una passerella di preparazione al bagno di folla e di champagne finale. Possiamo immaginare cosa passava per la testa di Claudio De Cecco, quando ha concluso l'ultima prova speciale del Rally di Pico con soli due secondi di vantaggio nei confronti del rivale Laganà. Sentiva già sua una vittoria prestigiosa. Quando invece a pochi chilometri dalla pedana di arrivo, in pieno trasferimento, una vettura gli ha tagliato la strada provocando il fatale incidente del k.o., a De Cecco è caduto il mondo addosso, realizzando mentalmente quella che è l'esatta dimensione del rally, un impegno agonistico globale, che richiede il massimo della con-

centrazione, nelle assurde velocità delle speciali e nelle «passeggiate» di trasferimento. Se la sfortuna dell'equipaggio friulano è da «Guinness dei primati», il bacio che la dea bendata ha voluto dare ai pugliesi Laganà-Guzzardi non è stato da meno. Non si sono mai tirati indietro, rischiando sempre moltissimo. Lo stesso discorso potrebbe valere per il locale Evangelista, terzo assoluto e primo di Gruppo N, autore di una prova maiuscola con la sua Sierra a due ruote motrici. Un risultato maturato nelle prove notturne, prima di arrendersi al ritorno della velocissima Lancia Delta del faentino Errani, giunto secondo. Un Errani che avrebbe potuto sicuramente inserirsi nella lotta per la vittoria se non fosse stato per un avvio incerto. Un altro che a Pico stava ben figurando era il pilota di casa D'Avelli, finito fuori gara per la rottura della sospensione della sua Delta, proprio quando si pre-

parava a sferrare l'attacco nei confronti dei primi. Di rilievo anche la prestazione dei toscani Raffaelli-Vivarelli.

Alessandro Biagi

RALLY 1. SERIE

Pico (Fr) 26 settembre 1993.

15. Rally di Pico

Gara valida per la Coppa Italia 6. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Laganà-Guzzardi (Lancia Delta 16V) in 47'07"; 2. Errani-Casadio (Lancia delta 16V) a 51"; 3. Evangelista-Pirolli (Ford Sierra Cosworth) a 1'19"; 4. Raffaelli-Vivarelli (Peugeot 309 Gti) a 2'06"; 5. Parente-Lorini (Lancia delta 16V) a 2'19"; 6. Evangelista-Iannuccillo (Opel Manta Gte) a 2'40"; 7. Perniconi-Manelli (Lancia Delta 16V) a 2'57"; 8. Gravante-Colella (Renault 5 Gt Turbo a 3'04"; 9. De Lucia-Di Zazzo (Lancia Delta 16V) a 3'06"; 10. Di Zazzo-Carnevale (Lancia Delta 16V) a 3'10".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Lena-Grossi in 53'32"; 2. Pirolli-Alinei (Citroën Ax) a 2'36"; 3. Poloni-Poloni a 4'46"; 4. Fontanazzi-Foloni a 5'13"; 5. Pallone-Grimaldi a 6'37"; (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 2000: 1. Saredellitti-Venditti (Opel Astra Gsi) in 51'10"; 2. De Maio-Masi (Peugeot 205 Gti) a 4'11"; 3. Solitro-Palena (Opel Astra Gsi) a 1'24"; 4. Gianfico-Sabetta (Opel Corsa Gsi) a 2'13"; 5. Gallo-Ruscetta (Opel Kadett Gsi) a 2'34"; 6. Rocca-Cellucci (Peugeot 309) a 2'34"; 7. Martini-Mingarelli (Opel Astra Gsi) a 4'21"; 8. Abatecola-Colella (peugeot 205 Gti) a 4'58"; 9. Marsella-Lepore (Ritmo 130) a 7'40"; 10. Aceto-Zegarelli (Peugeot 309 Gti) a 9'28".

Classe 2500: 1. Gravante-Colella in 50'11"; 2. De Lucia-Romano a 4'17"; 3. Abatecola-Carnevale (Fiat Uno Turbo 5'43"; 4. Zompi-Zompi a 7'26" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Evangelista-Pirolli (Ford Sierra Cosworth) in 48'26"; 2. De Lucia-Di Zazzo a 1'47"; 3. Di Zazzo-Carnevale a 1'51"; 4. D'Innocenzo-Mauro a 2'34"; 5. Azzolini-Leonardi a 3'32"; 6. Gallina-Ventura (Ford Sierra Cosworth) a 7'19" (tutti gli altri su Lancia delta 16V).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. D'Epiro-Rega in 52'31"; 2. Ruscetta-Carnevale (Peugeot 205 Gti) a 1'26"; 3. Campagna-Quattrini (Opel Corsa Gsi) a 2'06"; 4. Esposito-Esposito a 5'50"; 5. Malaggesi-Aloisi a 10'35"; 6. Piacentino-Marchitti (Ford Escort Xr3) a 22'05"; (gli altri su Alfa 33).

Classe 2000: 1. Raffaelli-Vivarelli (Peugeot 309 Gti) in 49'13"; 2. Evangelista-Iannuccillo (Opel Manta Gte) a 34"; 3. Aconito-Filippini (Opel Kadett Gsi) a 2'30"; 4. Arciero-Di Mascio (Peugeot 309 Gti) a 3'47"; 5. Buttarelli-Rubbieri (Peugeot 309 Gti) a 4'29"; 6. Pesce-Barduagni (Opel Kadett Gt) 7'37".

Classe 2500: 1. Bruni-Leonardis (Renault 5 Turbo) in 51'33"; 2. De Martino-Crolla (Fiat Uno Turbo) a 2'51"; 3. Carnevale-Conti (Fiat Uno Turbo) a 4'42"; 4. Marcoccia-Scaccia (Renault 5 Gt Turbo) a 8'25".

Classe oltre 2500: 1. Laganà-Guzzardi in 47'07"; 2. Errani-Casadio a 51"; 3. Parente-Lorini a 2'19"; 4. Perniconi-Manelli a 2'57"; 5. Fidanza-Ficai (Ford Sierra Cosworth) a 3'23"; 6. Fionda-Esposito a 7'38"; 7. D'Avelli-Oddi a 9'03"; (tutti gli altri su Lancia Delta HF).



SALUZZI



MENICCHETTI



fotografiePHOTO4



IL MOTIVO

Dopo dieci anni di attività **Fabrizio Fassitelli** ha deciso di abbandonare i rally. Alla base di questa scelta...

GIANFRANCO REDUZZI

Dopo una decina di anni di onorato servizio, tre titoli di coppa Csaì 3. zona conquistati, consecutivamente, è arrivata l'ora di appendere il casco al chiodo. Fabrizio Fassitelli, 33 anni imprenditore bergamasco, non ha rimpianti: «L'unica cosa che mi mancherà sarà solo l'affetto e il calore del pubblico che in tutti questi anni di attività mi ha incitato e voluto bene. Ed io ho cercato, come ho potuto, con una guida sempre spettacolare e funambolica, di ricambiare questo sentimento. A tutti quelli che mi hanno incitato e applaudito voglio pubblicamente esprimere il mio ringraziamento».

— Sulla tua decisione di ritirarti dalle gare da un po' di tempo si sono sprecati commenti e congetture. È stato il forfait alla Coppa Valtellina a farti dire basta ai rally?

«La decisione era stata presa di comune accordo con il mio navigatore Sergio Sala già da un po' di tempo. Il ritiro in Valtellina è stata solo la goccia che ha fatto traboccare il calice. Comunque quello che mi ha più turbato è stato il comportamento antisportivo di Stagni».

— Cosa intendi dire?

«Andiamo per ordine: alla partenza della prima prova speciale Stagni viene fatto partire con 5" di vantaggio. Tutti ci accorgiamo della cosa mentre lui innocentemente da me avvicinato successivamente afferma di non saperne nulla, negando bellamente l'evidenza. Poi alla partenza dell'ultima prova gli danno il via con 10" di ritardo. In quell'occasione si infuria pretendendo la rettifica del tempo. Insomma delle due l'una: ci si accorge degli errori solo quando si rivolgono contro. Non è un

comportamento sportivo tanto più che il navigatore sapeva benissimo sia dei 5" di anticipo, come dei 10" di ritardo».

— In sostanza quello che ti ha indotto a lasciare i rally, è un degrado di rapporti che non sono più di amicizia?

«È quell'impoverimento di rapporti umani ormai generalizzato anche a questi livelli. Insomma in Coppa Italia dovremmo correre tutti quanti per divertirci, per passare un fine settimana in allegria, cenare insieme e fare... casino. E invece da un po' di tempo tutti sembrano dei Kankunen! In secondo luogo per me è diventato sempre più insopportabile passare nottate a provare lontano da casa. Tutto sommato preferisco cambiare aria e starmene a casa con mia moglie».

— C'è una gara che avresti preferito fare prima di abbandonare?

«Sì: la Baja Aragone. Una corsa tutta su terra e molto avventurosa che assicura grandi piaceri di guida».

«In questo momento tutto mi appare insopportabile. Non c'è più amicizia quindi smetto»

PHOTO4



Fabrizio Fassitelli impegnato nel suo ultimo rally in Valtellina

Manrico Falleri con la Peugeot 405 Mi 16, a fianco, si è imposto sulle strade di casa nel rallysprint di Massa anche se ci sono stati problemi con dei cerchi. Al centro, Toscano grazie al ritardo di Zappulla sull'ultima speciale, ha vinto il rally Mare e Monti. Secondo posto per Alessi con la Clio 16V, in basso



RALLY NAZIONALE □ MARE E MONTI

Toscano da assoluto

RALLY NAZIONALE

Siracusa, 26 settembre 1993

9. rally Mare e Monti

Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Toscano-Ali (Peugeot 205 Gti) 1h4'33"; 2. Alessi-Riva (Renault Clio 16V) a 37"; 3. Imbrò-Anastasio (Lancia Delta Integrale) a 1'11"; 5. Trom-

mino-Drago (Mazda 323 Gt-R); 6. Fazzi-Greco (Opel Astra 16V) a 1'30"; 7. Leggio-Barresi (Peugeot 205 Rallye) a 2'23"; 8. Imbrò M-Corso (Peugeot 309 16V) a 2'30"; 9. Marchese-Gaggia (Peugeot 205 Gti) a 2'48"; 10. Zappulla-Scollo (Lancia Delta Integrale) a 4'11".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Marchese-Gaggia (Peugeot 205 Gti) in 1h7'21"; 2. Iac-



fotografieGALLA



SIRACUSA — È stata l'ultima curva dell'ultima prova speciale a togliere alla coppia Zappulla Scollo il piacere di un successo assaporato per tutta la notte, qualche centinaio di metri e la nona edizione del Rally Mare Monti sarebbe stata loro. Ad attenderli, invece, un banale quanto perfido trabocchetto: il tappo dell'olio del motore della Delta saltava dal suo alloggiamento, facendo sbuffare tutto il lubrificante di fuori, mandando il motore in crisi nell'arco di qualche secondo. Il pilota riusciva comunque a concludere la prova e a mantenere il comando della classifica; ma, colmo di sfortuna, perdeva però la gara per il ritardo e le penalità accumulate nel trasferimento dal termine della prova fino al traguardo (circa 20 km). Zappulla aveva dominato la gara imponendosi in sette, delle dodici prove speciali; nelle altre era arrivato quattro volte secondo (compresa l'ultima, quella del guasto) e una volta quinto. Nelle posizioni di rincalzo erano emersi oltre a Toscano, Alessi (Renault Clio), Imbrò (Delta Integrale). Da tanti imprevisti è emerso quindi Livio Toscano 26 anni, siracusano al suo sesto rally e al suo primo assoluto. Il giovane siciliano ha battagliato con gli altri per tutta la notte, ha anche vinto l'ultima prova speciale, e, per sua stessa ammissione, non sperava in un successo pieno.

Edo Murabito

RALLYSPRINT □ FALLERI PROFETA IN PATRIA

Un missile apuano

MASSA — Il pilota di casa Manrico Falleri ha vinto a bordo di una Peugeot 405 Mi 16V la quarta edizione del Rallysprint di Massa-Carrara. Una vittoria che è rimasta in forse diverse ore per presunte irregolarità ai cerchi della sua vettura riscontrate dai commissari durante la gara. Poi tutto è finito in una gigantesca bolla di sapone. La gara, corsa quasi interamente sotto una pioggia battente, è stata incerta almeno fino a tre prove dalla conclusione. A darsi battaglia sul filo dei secondi, Falleri e lo spezzino Corvi sempre veloce con la sua Opel Kadett Gsi 16v. Allo start della Ps 6 solo un secondo divideva i due piloti. Ma proprio in questo tratto cronometro il driver massese chiudeva la partita con un tempo superlativo che gli permetteva di affrontare le ultime due prove senza correre particolari rischi. Al terzo posto finiva il valdostano Targhetta sceso in Toscana per esigenze di sponsor. Tra gli equipaggi ritirati da segnalare quello composto da Sassi-Evangelisti per una

toccata nel corso della Ps 5. Sassi prima di uscire di scena era terzo assoluto. Sfortunata anche la gara di Vidori e Tonetti incappati entrambi in una penalizzazione di 30" e per questo tagliati fuori dal podio. In Gruppo N si è confermato il pratese Orioli.

Luciano Olivari

RALLY SPRINT

Massa, 26 settembre 1993

4. Rally Massa-Carrara

Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Falleri-Balderi (Peugeot 405 Mi 16v) in 16'21"; 2. Corvi-Mazzoli (Opel Kadett Gsi 16v) a 6"; 3. Targhetta-Strada (Peugeot 405 Mi 16v) a 28"; 4. Crestani-Novelli (Peugeot 405 Mi 16v) a 32"; 5. Sgadó-Trombetta (Opel Kadett Gsi 16v) a 36"; 6. Gregori-Bernardini (Opel Kadett Gsi 16v) a 45"; 7. Tommi-Rosselli (Alfa Romeo 33 4x4) a 47"; 8. Bigicchi-Bicicchi (Opel Kadett Gsi 16v) a 50"; 9. Orioli-Santi (Renault 5 Gt Turbo) a 51"; 10. Mazzetti-Landolina (Renault 5 Gt Turbo) a 54".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bregalanti-Quarantani in 18'19"; 2. Fardenzi-Nucca a 10"; 3. Del Cima-Pierini a 16"; 4. Gaspari-Satti a 19"; 5. Pellegri-Mascherini a 41"; 6. Marchi-Mazzanti a 44"; 7. Giannasi-Salotti a 45"; 8. Pasquinelli-Vescovi a 50"; 9. Fumi-Guglieri a 50"; 10. Giannecchini a 58"; 11. Bertoncini-Bertini a 1'18"; 12. Jacopetti-Fagnani a 1'38" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Fregoli-Callaioli in 18'19"; 2. Chiesa Capella a 6"; 3. Canton-Muzzarelli a 10"; 4. Baron-Bertelloni (Peugeot 205 Gti) a 1'38"; 5. Patrone-Vallocchia (Peugeot 205 Gti) a 1'43" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Tongiani-Della Maggessa (Opel Kadett Gsi 16v) in 17'22"; 2. Federighi-Bertuccelli a 4"; 3. Curone-Rebutti a 19"; 4. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi 16v) a 25"; 5. Fellini-Calevro (Renault Clio 16v) a 30"; 6. Fluperi-Brugiati a 34"; 7. Larini-Da Mommio a 43"; 8. Pessina-Musso (Opel Kadett Gsi 16v) a 54"; 9. Alberti-Manchini (Opel Astra Gsi 16v) a 1'; 10. Franceschini-Tiotto (Peugeot 205 Gti) a 1'20"; 11. Mannelli-Fedi (Opel Astra Gsi 16v) a 1'59"; 12. Carabelli-Valle (Fiat Ritmo 130) a 2'11" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16v).

Classe 2500: 1. Orioli-Santi in 17'12"; 2. Mazzetti-Landolina a 3"; 3. Taddei-Bernardi a 39"; 4. Mosti-Guadagnucci a 42"; 5. Agnolucci-Sbrana a 47"; 6. Tonarelli-Paoli a 1'15"; 7. Alfiero-Passalacqua a 1'23"; 8. Ponzetti-Dalla Valle a 1'48"; 9. Silicani-Rubechi a 1'49"; 10. Beghè-Micheli a 1'52" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe 1400: 1. Pescio-Ferrarotti in 17'43"; 2. Fresco-Marchini (Fiat Uno 70 S) a 17"; 3. Rossi-Moretti a 23"; 4. Della Bida-Di Marco (Fiat Uno 70 S) a 27"; 5. Franciosi-Frati (Opel Corsa) a 43"; 6. Pellegri-Vecoli (Opel Corsa Sri) a 45"; 7. Leonardi-Sodini a 46"; 8. Moriconi-

Meniconi (Rover 114 16v) a 1'12"; 9. Carrai-Fiorenza a 1'15"; 10. Flosi-Lenzi (Fiat Uno 70 Sx) a 1'21"; 11. Mei-Leonardi a 1'53"; 12. Dinelli-Dinelli (Opel Corsa Gti) a 2'01"; 13. Roncoli-Pardini a 2'16"; 14. Salini-Tricoli (Opel Corsa Gti) a 2'35"; 15. Cerù-Lucchesi (Fiat Uno 70 Sx) a 2'47" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tommi-Rosselli (Alfa Romeo 33 4x4) in 17'08"; 2. Canevari-Murdolo (Opel Corsa Gsi) a 1'15"; 3. Nelli-Santini (Ford Escort) a 2'52"; 4. Lazzareschi-Coli (Peugeot 205 Gti) a 3'39".

Classe 2000: 1. Falleri-Balderi (Peugeot 405 Mi 16v) in 16'21"; 2. Corvi-Mazzoli a 6"; 3. Targhetta-Strada (Peugeot 405 Mi 16v) a 28"; 4. Crestani-Novelli (Peugeot 405 Mi 16v) a 32"; 5. Sgadó-Trombetta a 36"; 6. Gregori-Bernardini a 45"; 7. Bigicchi-Bicicchi a 50"; 8. Tonetti-Ciriani (Peugeot 405 Mi 16v) a 58"; 9. Vidori-Raccagni (Peugeot 205 Gti) a 58"; 10. Sarti-Raffaelli (Vw Golf Gti 16v) a 59"; 11. Federighi-Del Fiandra (Peugeot 205 Gti) a 1'; 12. Gianfranceschi-Oriandi (Peugeot 205 Gti 16v) a 1'12"; 13. Savazzi-Pagani a 1'22"; 14. Gazzoli-Romio (Vw Golf Gti 16v) a 1'36"; 15. Ricci-Ricci (Vw Golf 19 EV2) a 1'52"; 16. Amadei-Da Prato (Fiat Ritmo 130) a 2'23"; 17. Bertocci-Bellini (Peugeot 205 Gti 16v) a 2'25"; 18. Andreazzoli-Oriandi a 2'26"; 19. Bianchi-Bisagno (Opel Manta Gte) a 2'27"; 20. Lena-Padreddi (Opel Manta Gte) a 3'35"; 21. Toninelli-Vallini (Peugeot 309 Gti 16v) a 4'04"; 22. Broveglio-Mallegni (Peugeot 205 Gti) a 4'37"; 23. Bartoncini-Malatesta (Opel Manta Gte) a 4'47" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16v).

no-Carusò (Peugeot 205 Gti) a 2'16"; 3. A. Solerte-Giannone (Peugeot 205 Rallye) a 3'50"; 4. Cavaliere-Tinè (Peugeot 205 Rallye) a 4'16"; 5. Russo-Botindari (Opel Corsa Gsi) a 4'45".

Classe 2500: 1. Toscano-Alli (Peugeot 205 Gti) in 1h4'33"; 2. Alessi-Riva (Renault Clio 16v) a 37"; 3. Saetta-Lavore (Opel Kadett Gsi) a 1'5"; 4. Fazzi-Greco (Opel Astra 16v) a 1'30"; 5. Arena-Arena (Renault R5 Gt Turbo) a 5'13".

Classe oltre 2500: 1. Trommino-Drago (Mazda 323 Gt-R) in 1h5'49".

GRUPPO A

Classe 2500: 1. Imbrò R-Anastasio (Lancia Delta Integrale) in 1h5'34"; 2. Leggio-Barresi (Peugeot 205 Rallye) a 1'22"; 3. Imbrò M.-Corso (Peugeot 309 16v) a 1'29"; 4. Zappulla-Scollo (Lancia Delta Integrale) a 3"; 5. S. Solerte-Trommino (Lancia Delta Integrale) a 3'23"; 6. Feo-Trombatore (Opel Corsa Gsi) a 11'22".

SOLO RALLY

Rally 1000 Lakes
Rally Vinho da Madeira
Rally del Salento
Rally di Messina

IL "GIORNALE" IN VIDEOCASSETTA: dal Mondiale ai Coppa Imperiesi, Coppa Versita, Valcamonica, Tirose, Valtellina, Italia, le informazioni e le immagini al servizio della tua passione!

LE NOSTRE VIDEOPRODUZIONI LE TOVI PRESSO I NOSTRI RIVENDITORI E PRESSO LE MIGLIORI VIDEOTECHES, OPPURE LE PUOI ORDINARE CON QUESTO COUPON.

**RALLY MAGAZINE SNC - via Revoltella, 146/A - 34139 Trieste
Tel 040/910700 r.a. Fax 040/910355**

Lit. 39.900

INCREDIBILE!

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

HARD CRASH

Vol. 1

60 minuti colore

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

GRAN NOVITÀ!

193

Per i fans del "FUORI STRADA"

SOLO RAID

Rally di Tunisia
Rally del Faraoni

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

ATTENZIONE CONTINUA IL SUCCESSO DI "SOLO CAMERA CAR"

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

Al fine di evitare spiacevoli errori, il preghiamo di compilare questo coupon in stampatello. Grazie

Cognome e Nome _____

via e numero _____

Città o Località _____

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

Si, desidero ricevere subito le seguenti videocassette:

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

SOLO CAMERA CAR vol.1 a Lit. 29.900"

SOLORALLY a Lit. 19.900" del/i mese/i di: _____

(*) * Contributo spese di spedizione. CEDOLA VALIDA ANCHE IN FOTOCOPIA

Sottopeso: Bertuzzi preferisce l'ammenda

Alessandro Bertuzzi, «eroe» della Vergato-Cereglio, ha rischiato di essere messo fuori classifica alla fine della gara. Infatti in sede di controllo del peso della sua Delta Hf è risultato che la vettura era sottopeso di 5 kg. Il motivo di ciò era da ricercare nel fatto che sulla Delta in questione non c'era la slitta paracolpi perché vietata nelle gare in salita. La slitta, invece, è montata normalmente sulle vetture da rally (la Delta di Bertuzzi era una di queste). Inoltre sulla Hf Art non c'era la ruota di scorta. Di fronte alla inevitabile decisione di escluderlo dalla classifica, Bertuzzi pare abbia addotto valide giustificazioni. Oltre a ciò nella decisione dei commissari tecnici sarebbero stati riscontrati errori formali. Morale: il pilota bolognese ha accettato di pagare l'ammenda di 500.000 lire pur di rimanere in classifica mantenendo il 4. posto assoluto e la vittoria di Gruppo A.

■ **CREMONESI.** Sarà il campionato di formula rally il principale obiettivo agonistico di Franco Cremonesi nella prossima stagione agonistica. Il pilota della Grifone-Esso assiduo frequentatore degli slalom al volante della Lancia Delta nera-oro allestita e curata da Tortorolo di Alba.

■ **RINVIO.** Nell'ultimo weekend di settembre la pioggia l'ha fatta da padrona costringendo molti organizzatori a rinviare a data migliore lo svolgimento delle loro manifestazioni. È stato questo il caso del Racing Club Badia Calavena che ha fissato per il prossimo 10 ottobre il recupero della gara di Autocross. Per ulteriori informazioni rivolgersi in ore serali ai seguenti numeri telefonici: 045/7808191, oppure 045/7810805.

■ **MONTE IBLEI.** La cronoscalata siciliana Monti Iblei, in programma domenica 3 ottobre, è stata rinviata al 17 ottobre.

■ **LATINA.** Sono aperte le iscrizioni al 2. formula rally su terra-Trofeo Città di Latina. Le iscrizioni si ricevono presso l'As Sport Club, telefono 06/5192425 - fax 06/5192426.

SLALOM □ A BUDDUSÒ LASIA SECONDO

Poker di coppe per Cesari sardo

BUDDUSÒ — Per la quarta volta consecutiva Augusto Cesari, su Lancia Delta S4, si è aggiudicato il Trofeo Sebastiano Marroni giunto alla 10. edizione e valido per la Coppa Csaì della specialità. Cesari, tra l'altro vincitore anche di una Fiat Cinquecento messa in palio dagli organizzatori locali, ha preceduto, dopo due manche, Franco Lasia, su Mp 2000, a quasi tre secondi e Franco Angioy ormai sempre più a suo agio con la 500 motorizzata Bmw 2000 a ben tredici secondi. Vigilia movimentata, il sabato, e tensione alle stelle quando alcuni concorrenti sono stati «colti in fallo» mentre provavano a traffico aperto sul percorso di gara. Nel dopo-gara invece sarebbero dovute essere verificati d'ufficio, per controllarne la regolarità, le prime tre vetture di ogni gruppo, ma l'inadeguatezza dei locali non lo ha permesso. Gli unici eliminati dalla classifica per irregolarità sono stati Giuseppe Mannias

su Renault 5 Gt Turbo e Marco Serra, su Fiat Ritmo. In Gruppo N ha vinto Aureo Siddi davanti a Francesco Perez, entrambi su Renault 5 Gt Turbo, e Antonello Piras su Peugeot 205 Rallye. Nel Gruppo A due Renault 11 Turbo ai primi due posti, quelle del rallista Mauro Sias e di Abele Scanu, terza la Uno Turbo di Carlo Usala. Cesari, Nerini e Gianni Perez sono giunti nell'ordine nel Gruppo Speciale. Nei Prototipi Angioy, Giagu e Fois e fra le Sport Lasia e Alberto Orani che ha gareggiato con una Ams 1300.

Mario Lastretti

SLALOM

Buddusò (Ss), 26 settembre 1993

Slalom

Sebastiano Marroni

Gara valida per la Coppa Csaì 3. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 106,87; 2. Lasia (Mp 2000) 109,27; 3. Angioy F. (Fiat 500/2000) 119,53; 4. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 120,89; 5. Nerini (Fiat X1/9) 122,28; 6. Perez G. (Renault 5 Gt Turbo) 124,45; 7. Siddi (Renault 5 Gt Turbo) 24,93; 8. Martinez (Renault 5 Gt Turbo) 125,70; 9. Cuccheddu (Renault 5 Gt Turbo)

126,52; 10. Fois (Fiat X1/9) 126,58.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Piras 132,22; 2. Manca 133,96; 3. Debidda 134,25; 4. Olivieri 135,24; 5. Santa Cruz 137,04; 6. Tiana 138,34; 7. Arru 144,00; 8. Canu 144,54; 9. Tolu 146,18 (Tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Fais (Opel Corsa) 144,76; 2. Mereu (Peugeot 205 Gti) 155,58.

Classe 2000: 1. Masotti (Renault Clio) 134,42; 2. Mura (Opel Kadett) 138,21; 3. Pala (Peugeot 205) 139,47.

Classe oltre 2000: 1. Siddi 124,93; 2. Perez F. 128,28; 3. Figus (Fiat Uno) 132,79; 4. Ezza 134,46; 5. Doneddu 134,58; 6. Uccello (Ford Sierra) 154,40 (gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Marroni 136,22; 2. Secchi O. 136,32; 3. Deidda (Citroën AX) 147,86 (gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 1600: 1. Sias 128,80; 2. Scanu 133,79; 3. Usala (Fiat Uno) 134,31; 4. Beccu (Fiat Ritmo) 141,85; 5. Pes (Ford Escort Rs) 170,66 (gli altri su Renault 11 Turbo).

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Cannas Aghedu 145,41; 2. Madeddu 146,22; 3. Tilocca 155,69.

Classe 700: 1. Di Martino (Fiat 126) 147,83.

Classe 1000: 1. Canu R. 139,55; 2. Mugoni 153,82 (entrambi su A112).

Classe 1150: 1. Lai 128,80; 2. Giraldi 130,74; 3. Solinas 135,68; 4. Diana 137,62; 5. Sotgiu 137,82; 6. Locher 139,63; 7. Fumu 140,39; 8. Nieddu 149,23; 9. Patta 154,61 (tutti su A112).



Classe 1300: 1. Nerini (Fiat X1/9) 122,28; 2. Balestrucci (Talbot Samba) 140,96.

Classe 1600: 1. Vacca 128,26; 2. Angioy G.M. 144,45 (entrambi su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Serra A. (Beta Montecarlo) 129,06; 2. Pittalis (Vw Golf) 131,46.

Classe oltre 2000: 1. Cesari (Delta S4) 106,87; 2. Perez G. 124,45; 3. Martinez 125,70; 5. Cuccheddu 126,52 (gli altri su Renault R5 Gt Turbo).

PROTOTIPI

Classe 1600: 1. Marrone (Fiat X1/9) 135,45.

Classe 2000: 1. Angioy (Fiat 500/2000) 119,53; 2. Giagu 120,89; 3. Fois (Fiat X1/9) 126,58.

SPORT

Classe 2000: Lasia (Mp 2000) 109,27; 2. Orani (Ams 1300) 137,12.

IL POSTO D'ONORE SORPRENDE ANCHE PANDOLFI

Rossi... un nome scontato

SCHIGNANO — Due salite velocissime e perfette hanno consentito a Erberto Rossi di vincere l'ottava edizione dello Slalom Valle Intelvi. Rossi, al volante del prototipo Et2 sport, ha migliorato di ben sette secondi il suo tempo sulla seconda manche mettendo così al sicuro la vittoria. Se il risultato del vincitore era dato quasi per cosa fatta non così è stato per la bella prova del secondo classificato Franco Pandolfi, al volante del prototipo Fiat 500. Il portacolori del Colombi Rally Team ha sfoderato una gran bella prestazione sulla seconda salita, cogliendo così quel risultato che forse neppure lui si sarebbe aspettato. Chi invece è rimasto deluso dal risultato ottenuto è stato Massimo Tomasini che, con la sua Opel Kadett Gte, è stato uno dei protagonisti della corsa, ma questa volta non è riuscito ad andare più in là del ter-

zo posto. È stato l'autore dei secondi migliori tempi, nella prima manche è arrivato a pochi decimi da Rossi, ma sul secondo passaggio nelle ultime due porte la sua Opel Kadett scodava un po' troppo andando a toccare i birilli. Risultato venti punti di penalità che impedivano a Tomasini di essere nella graduatoria assoluta alle spalle del vincitore. A sorpresa anche la quarta posizione dove troviamo il velocissimo pilota locale della Valle Intelvi Corse, Marco Roncoroni che, a bordo di una Renault 5 Gt Turbo Gruppo N, guidando in maniera pulita ha staccato in entrambe le salite il terzo tempo assoluto, riuscendo a stare davanti a numerosi piloti con vetture molto più potenti della sua. In Gruppo A successo di Roberto Saldarini su Peugeot 205 Gti che si è piazzato nono in classifica assoluta.

Gianfranco Reduzzi

SLALOM

Schignano (Co), 26 settembre 1993

8. Slalom Valle d'Intelvi

Gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Rossi (Er2 Sport) 170,47; 2. Pandolfi (Fiat 500) 173,90; 3. Tomasini (Opel Kadett Gte) 177,98; 4. Roncoroni (Renault 5 Gt Turbo) 178,66; 5. Patete (Fiat X1/9 Abarth) 179,97; 6. Cremonesi (Prototipi) 180,51; 7. Tirelli (Fiat 127) 180,59; 8. Dezza (Ford Escort Rs) 182,08; 9. Saldarini (Peugeot 205) 182,97; 10. Botta (Renault 5 Gt Turbo) 184,33.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Colmegna 192,04; 2. Sgambato 195,27; 3. Menegaldo 195,34; 4. Pontiggia 195,42; 5. Gilardoni (Peugeot 106) 201,82; 6. Franceschini 218,06; 7. Borghetti 247,79 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Balsamo (Peugeot 205 Gti) 194,45; 2. Graziani (Opel Corsa) 198,30.

Classe 2000: 1. Raso (Peugeot 205 Gti) 188,58; 2. Giovio (Peugeot 205 Gti) 191,67; 3. Castellano (Peugeot 205 Gti) 197,02; 4. Greco (Peugeot 205 Gti) 198,07; 5. Belforti (Opel Kadett Gsi) 203,34; 6. Introzzi (Peugeot 309 16V) 215,55; 7. Gilardoni (Renault Clio) 227,21.

Classe 2500: 1. Roncoroni 178,66; 2. Botta 184,33; 3. Bassini 184,64; 4. Vezzoli (Lancia Delta Hf) 185,87; 5. Pesenti 186,76; 6. Pederzani 186,88; 7. Cefall 190,83; 8. Pozzoli (Lancia Delta Int.)

204,14 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Saldarini 182,97; 2. Conti 190,57; 3. Bernasconi (Peugeot 106) 191,66; 4. Quadroni 192,13; 5. Radaelli 192,32; 6. Cambiaggi (Peugeot 106) 192,81; 7. Vanini 200,92; 8. Simoni 217,4 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 1600: 1. Manzoni (Peugeot 205) 184,81; 2. Caronti (Vw Golf Gti) 207,44.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Pellegrini 195,78.

Classe 1000: 2. Merlo (A 112) 187,42.

Classe 1150: 1. Lanfrancani 188,62; 2. Dal Magro 191,61; 3. Tidu (Fiat 127) 199,82; 4. Frigerio 201,57 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Trapasso (Talbot Samba) 191,04.

Classe 1600: 1. Morini (Alfa Sprint) 187,19; 2. Parenti (Fiat X1/9) 229,83.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort) 182,08.

Classe oltre 2000: 1. Tomasini M. (Opel Kadett Gte) 177,98; 2. Tomasini F. (Opel Kadett Gte) 196,18.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pandolfi 173,90; 2. Visinoni 186,54 (entrambi su Fiat 500).

SPORT

Classe 2000: 1. Rossi (Er2 Sport) 170,47; 2. Patete (Fiat Abarth X1/9) 179,97; 3. Cremonesi (Prototipo) 180,51; 4. Cetrone (Fiat Dallara) 201,82.



Si confermano
in crescendo
le prestazioni
di Angioy con la
500. A Buddusò
è giunto 3.
assoluto

LASTRETTI

A CAVALLO TRA ITALIA E SLOVENIA

Sul confine passa Massola

SAN DOMENICO DELLA VALLE — In italiano si chiama «confine aperto». In lingua slovena, «Odperte Meje». Stiamo parlando dello slalom che da 6 anni il Trieste Racing Club organizza poco fuori il capoluogo giuliano. Esso ha resistito a tutto, anche alla guerra che ha reso la Slovenia una repubblica sovrana. Quei tre chilometri e mezzo di percorso, di cui due terzi in comune di Trieste e un terzo in comune di Capodistria, rappresentano senza alcuna retorica un'Europa veramente unita. Successo indiscusso del mantovano Leonardo Massola su Dallara X1/9, abile e veloce nello sfruttare un percorso difficile sul quale era piovuto in abbondanza. Ne sanno qualcosa gli attardati Rizzi e Zandonà. A Massola è bastata la prima manche per aggiudicarsi il Trofeo Vip Telex, al quale in verità son mancati i piloti d'oltre confine a causa di una concomitanza con un rally proprio in Slovenia. Si è comunque messo in luce il croato Gustin: con la piccola Fiat Uno ha vinto la classe 1600 del Gruppo A davanti a concorrenti ben più dotati di mezzi tecnici. Da quel poco che abbiamo visto, Gustin dovrebbe essere uno di quei talenti con tantissima passione e ben poche disponibilità. Sicuramente la pioggia ha giocato a suo favore mettendo invece in seria difficoltà chi non riusciva a scaricare tutti i cavalli disponibili. Ed ecco quindi una classifica abbastanza atipica nella quale gli specialisti delle Fiat X1/9 si trovano nelle basse posizioni, fatta esclusione del vincitore. Nel Trofeo Cinquecento, dopo l'equilibrio della prima manche, Filippi ha avuto la meglio con un'ottima seconda frazione su Suagger.

Stefano Cossetti

SLALOM

San Dorligo della Valle (Ts), 26 settembre 1993

6. Slalom Confine Aperto

Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Massola (Fiat X1/9) 138.61; 2. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo) 151.96; 3. Marchi (Opel Kadett Gsi) 152.47; 4. Falezza (Fiat 127) 153.98; 5. Zanini (Fiat Uno Turbo) 155.23; 6. De Gioia (Renault 5 Gt Turbo) 155.70; 7. Venturini (Peugeot 205 Gti) 156.06; 8. Pezzicari (Opel Corsa Gsi) 157.94; 9. Premuti (Peugeot 205 Rally) 158.31; 10. Rizzi (Dallara X1/9) 158.55.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Premuti 158.31; 2. Dapretto 165.81; 3. Ruggeri 170.77; 4. Robba (Citroën Ax Sport) 171.09; 5. Gorzaz 173.06; 6. Pecchiari 173.81. (Tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Venturini 156.06; 2. Pezzicari (Opel Corsa Gsi) 157.94; 3. Agosti 164.49; 4. Sigura 170.68; 5. Sartori 173.57; 6. Cepek 181.89; 7. Rubini 197.46. (Tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Marchi 152.47; 2. Gottardelli (Peugeot 205 Gti) 160.62; 3. Chiorboli 188.19. (Gli altri su Opel Kadett Gsi).

Classe oltre 2000: 1. Bonvecchio 151.96; 2. Zanini (Fiat Uno Turbo) 155.23; 3. De Gioia 155.70; 4. De Amici 159.75; 5. Povh 163.69; 6. Battista 175.13. (Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Sbardolini (Peugeot 205 Rallye) 162.79; 2. Beltrami (Peugeot 205 Gti) 166.71; 3. Vatore (Opel Corsa Gsi) 171.88; 4. Uboldi (Peugeot 205 Rallye) 186.21.

Classe 2000: 1. Gustin (Fiat Uno) 160.80; 2. Boselli (Opel Kadett Gsi 16V) 173.92; 4. Mora (Renault Clio 16V) 179.88; 5. Toso (Ritmo 130 Tc) 182.58.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. De Vecchi 169.68.

Classe 1000: 1. Frungillo (A 112 Abarth) 170.38.

Classe 1150: 1. Falezza 153.98; 2. Lucian (A 112 Abarth) 170.38; 3. Quintarelli 179.84; 4. Zenti 181.89. (Tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Ghini (Fiat X1/9) 162.35; 2. Stoli (Yugo 45) 172.60.

Classe 1600: 1. Rizzi (Dallara X1/9) 158.55; 2. Petrella (Talbot Sunbeam T) 163.68; 3. Mantovani (Fiat X1/9) 169.86; 4. Devoti (Renault 5 Alpine) 185.45.

Classe 2000: 1. Valgoglio (Ford Escort Rs) 168.43.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Altin (Zastava 600) 165.10.

Classe 1600: 1. Gironda (Simca 1600) 185.54; 2. Anzalone (Fiat X1/9) 202.08.

Classe 2000: 1. Massola (Dallara X1/9) 138.61; 2. Landi (Fiat X1/9) 159.54; 3. Zandonà (Fiat 850) 173.38.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Filippi 163.75; 2. Suagger 173.72.



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

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

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



ENKEI EUROPE s.r.l.

VIA MONTE BIANCO, 10 - 3518 S. MARTINO DI LUPARI (PD)

Il programma competizione è distribuito da:

GRECO GOMME Racing s.r.l. TEL. 02/66019933

Italiano Vst: si torna all'antico

Con molta probabilità il prossimo anno cambieranno le regole del campionato italiano Velocità su Terra. Un anticipo dei nuovi regolamenti è stato dato proprio da Gigi Saitta, presidente della sottocommissione Csai Vst, presente alla gara europea di Maggiora. «Si tornerà all'antico — ha detto Saitta — ovvero avremo un tipo di campionato libero, come qualche anno fa, senza limitazioni di zone e senza obbligo di iscrizione anticipata alla serie tricolore». Evidentemente le polemiche innescate da alcuni piloti, polemiche che quest'anno hanno accompagnato l'italiano Vst, hanno colto nel segno e alla Csai hanno pensato bene di porre un rimedio.

■ **RAMMEL.** L'austriaco Rammel, terzo nella classifica dell'europeo Autocross a Maggiora non ha potuto gareggiare per i postumi di una frattura alle vertebre dorsali riportate nella gara di Nordring la settimana prima. Il campione austriaco vinse la prova italiana lo scorso anno.

■ **FUOCO.** Suspense nell'Euroautocross di Maggiora per il cappottamento con principio d'incendio della monoposto, con motore Audi 2000, del tedesco Robby Behr, vincitore della gara di Nordring. Il pilota è riuscito ad uscire dall'abitacolo velocemente mentre il fuoco divorava la vettura.

■ **FORTI.** Erminio Forti attuale capoclassifica del campionato italiano Velocità su Terra nella categoria «elaborate» ha voluto provare l'ebbrezza delle monoposto nell'europeo ed ha corso a Maggiora con un prototipo (ovviamente a motore Porsche) giungendo fino alle semifinali.

■ **NUOVI PROTOTIPI.** Il novarese Angelo Valfredini uno dei protagonisti dell'Euro Autocross degli anni 80 si è aggiudicato con netta supremazia, davanti a Firenze e Turolla, la gara dimostrativa delle vetture «monotipo». Si tratta di piccole monoposto con motore A112 Abarth 70 Hp. La realizzazione di questi prototipi, dal costo contenuto, sembra avere incontrato anche il consenso della Csai e non è escluso che per il prossimo anno possa essere varata, come formula promozionale per l'italiano.



AUTOCROSS □ VINCENDEAU E VOLLAND CAMPIONI

Maggiora propone l'unità europea

MAGGIORA — La pista sterrata del «Pragiariolo» ha assegnato domenica con il Trofeo Iveco Borgo-Agnello i titoli europei 1993 dell'Autocross. Una giornata densa di emozioni ultimo atto di una combattuta stagione continentale, che ha tenuto col fiato sospeso fino all'ultimo metro i numerosi appassionati presenti nonostante le condizioni del mattino non promettessero nulla di buono. A vestire la corona d'Europa 1993 sono il tedesco Rolf Volland per la categoria «Turismo» e il francese Jean Paul Vincendau su Renault 3500. Dopo essere stato per tre anni consecutivi relegato a ruolo di vicecampione continentale da Giancarlo Stecca nel 90 e 91 e dal francese Fabrice Morize nel 92, il tedesco Rolf Volland è riuscito finalmente a concretizzare un sogno da tempo inseguito con pieno merito. Già dalla gara precedente a Nordring in Austria, Volland aveva posto il sigillo al campionato anzitempo con la sua insuperabile Audi 4x4 così da poter permettersi una formale passerella d'onore in Italia. Ottime le sue prestazioni nelle qualificazioni, ma nella gara vera è stato estromesso per una collisione coi russi Erofeev e Makarov, i quali si sono aggiudicati la prova nell'ordine, scalzando dalla seconda posizione il francese Marc Morize (Peugeot),

fratello del campione uscente Fabrice. Nelle «monoposto» invece i francesi hanno fatto da padroni. Jean Paul Vincendau, che già l'anno scorso fu protagonista della gara contribuendo alla conquista del titolo del connazionale Dubourg, è stato il mattatore della giornata e si è aggiudicato alla grande la vittoria seguito dal compagno Lamotte (Ferrari 3000) e dal cecoslovacco Havel (Porsche 3500). Sfortunato ma comunque bravo il portoghese Luis Ribeiro (Porsche), leader della classifica continentale fino alla vigilia.

Uscito di scena in finale dopo aver offerto ottime prestazioni nelle manche precedenti, Ribeiro ha evidenziato l'ottima scuola portoghese e ha tenuto testa a diversi avversari. Esigua e sfortunata la partecipazione italiana: Giancarlo Stecca, col prototipo Lancia Delta S4, ha avuto problemi alla trasmissione, non è riuscito a qualificarsi e si è fermato pure Apostoli (Porsche), mentre meglio di tutti è riuscito a piazzarsi Tamburini al sesto posto. Ottimo terzo Gallotta nelle «elaborate».

Eraldo Guglielmetti

VST □ A LATINA SUCCESSO DEI PROTOTIPI

Spagnol matador

LATINA — La qualificata presenza di un buon numero di prototipi ha vivacizzato la gara di velocità di Latina. È stata quindi una manifestazione tanto interessante soprattutto per la finale riservata a queste vetture e una gradita sorpresa per il pubblico locale con l'affermazione di uno dei veterani della pista pontina, Adriano Spagnol. Dopo il forfait del favoritissimo Rosella, dovuto alla rottura del prototipo dell'ex campione europeo durante le prove mattutine, Spagnol si è limitato a controllare gli avversari, il primo dei quali è risultato Lo

Indice, staccato di quasi mezzo minuto. Nella finale della 1800, a sorpresa si è imposto Cerroni, dopo che il leader del trofeo, Mastrogiacono, era rimasto attardato in partenza. Quest'ultimo è riuscito a recuperare diverse posizioni giungendo secondo e impensierendo negli ultimi metri Cerroni. Nella classe 1.000, Angelo Consoli con la sua Delta è andato in fuga sin dalla partenza, mentre alle sue spalle la lotta per il secondo posto si accendeva tra Piacentini e Rodriguez, con il primo dei due che riusciva a prevalere. Gli organizzatori hanno poi fat-

AUTOCROSS

Maggiora, 26 settembre 1993
Campionato europeo 1993
Ultima gara della serie

Le classifiche

Monoposto: 1. Vincendau (Renault) 5'59"57; 2. Lamotte (Ferrari) 6'03"15; 3. Havel (Porsche) 6'03"48; 4. Hosek (Porsche) 6'03"75; 5. Tuppoques (Porsche) 6'04"80; 6. Tamburini (Porsche) 6'14"13; 7. Tullet (Peugeot) 7'07"58.

Turismo: 1. Erofeev (Lada Uaz) 6'27"16; 2. Makarov (Lada) 6'29"52; 3. Gallotta (Lancia Delta) 6'32"87; 4. Bujans (Lancia Delta Hf) 6'41"62; 5. Krivobokov (Lada Samara) 6'44"25; 6. Mironov (Aleko) 6'45"70; 7. Morize (Peugeot 205) 6'49"66; 8. Beani (Lancia Delta) 7'18"00; 9. Waibel (VW Golf) 7'40"12.

Classifica finale campionato europeo 93

Monoposto: 1. Vincendau (F) 115; 2. Ribeiro (P) 112; 3. Rammel (A) 96; 4. Behr (D) 84; 5. Hosek (CS) 84; 6. Baratos (CS) 83.

Turismo: 1. Volland (D) 123; 2. Erofeev (RUS) 107; 3. Morize (F) 102; 4. Makarov (RUS) 98; 5. Krivobokov (RUS) 63; 6. Mironov (RUS) 59,5.

VELOCITÀ SU TERRA

Trofeo Auto Club Latino
Latina, 26 settembre 1993

Le classifiche

Classe 1000: 1. Consoli (Lancia Delta) in 9'34"; 2. Piacentini (Lancia Fulvia) 9'38"; 3. Rodriguez (Fiat X1/9) 9'41"; 4. Cinelli (Fiat Ritmo) 10'06"; 5. Belli (Fiat Ritmo) a 1 giro.

Classe 1800: 1. Cerroni in 8'55"; 2. Mastrogiacono (Lancia Beta Montecarlo) 8'57"; 3. Ellera 9'36"; 4. Tofi 9'38"; 5. Nanni 9'42" (tutti gli altri su Fiat X1/9).

PROTOTIPI

Classe 3500: 1. Spagnol in 7'55"; 2. Lo Indice 8'23"; 3. Tassi a 1 giro; 4. Rosati a 2 giri; 5. Macali a 3 giri; 6. Concotelli.

SLALOM □ SUCCESSO INDISCUSSO DEL PILOTA PUGLIESE

Pepe conquista il Cimino

SORIANO — Nella splendida cornice di castagneti e faggi che rivestono il Monte Cimino, Domenico Pepe ha dimostrato tutta la superiorità della sua guida e del suo mezzo, la velocissima 850/2000 16 valvole ex Zandonà preparata a Verona da De Fanti. Il pilota pugliese ha inflitto pesanti distacchi agli inseguitori e se non fosse stato per Leonello Arduini che, con la Porsche 914, si è inserito in seconda posizione ripetendo il risultato dello scorso anno, il podio sarebbe stato monopolio esclusivo del Team Foggia Corse. Terzo è giun-

to, infatti, Pietro Scocca su Fiat X1/9, seguito dalla 850/2000 del compagno di scuderia Luigi De Amicis. Quest'ultimo ha potuto contare solo sul tempo della prima manche, poiché nel corso della seconda sulla sua vettura ha ceduto un particolare dello sterzo, fortunatamente nel lentissimo tornantino. Al 5. posto l'acrobatico Di Giuseppe con una Lancia Beta Montecarlo che ad ogni accelerazione tra i birilli sembrava decollare. Alle sue spalle Delle Cave, Palmarini, vincitore nel Gruppo Speciale 1600, Manucci e Antonio

Antinozzi che al volante della Delta Integrale ha conquistato il Gruppo A precedendo Di Vito, unico avversario. Protagonista di un'eccellente prestazione è stato Marco Gramenzi: su un tracciato stretto portare una berlina come la Ford Sierra Cosworth 4x4 alla decima posizione assoluta e al successo in Gruppo N non è impresa da poco. Nelle «piccole» scadute di omologazione vittorie di Belli su Fiat 500 nella classe 700, di Bertinelli nella classe A112 e di Moggi nella classe 1000.

Enrico Azzini

GUGLIELMETTI

SLALOM

Soriano nel Cimino (Vt),
26 settembre 1993

2. Slalom Città di Soriano Gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Pepe (Fiat 850/2000 16v) 158,30; 2. Arduini (Porsche 914) 166,26; 3. Scocca (Fiat X1/9) 166,80; 4. De Amicis (Fiat 850/2000) 167,04; 5. Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 171,89; 6. Delle Cave (Fiat X1/9) 177,07; 7. Palmarini (Renault 5 Alpine) 177,38; 8. Manucci (Renault 5 Gt Turbo) 177,81; 9. Antinozzi A. (Lancia Delta Integrale 16v) 179,72; 10. Gramenzi (Ford Sierra Cosworth 4x4) 181,40.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Di Casimiro 198,00; 2. Rossi 204,62; 3. Di Marco 205,51 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 2000: 1. Gramenzi (Ford Sierra Cosworth 4x4) 181,40; 2. Brizzi (Renault 5 Gt Turbo) 183,46; 3. Panfili (Renault 5 Gt Turbo) 202,56; 4. Lancioni (Ford Escort Rs Turbo) 213,41.

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Antinozzi A. (Lancia Delta Integrale 16v) 179,72; 2. Di Vito (Renault 5 Gt Turbo) 182,03.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Bertinelli 190,02; 2. Evangelistella 192,70; 3. Coaccoli 198,87.

Classe 700: 1. Belli (Fiat 500/700) 181,55; 2. Dian (Fiat 126/700) 181,94; 3. Follien (Fiat 126/700) 199,48; 4. Protani (Fiat 500/700) 203,47.

Classe 1000: 1. Moggi 207,95; 2. Attanasi 367,04 (entrambi su A112 Abarth).

Classe 1600: 1. Palmarini (Renault 5 Alpine) 177,38; 2. Sciosci (Alfa Sprint) 205,75.

Classe 2000: 1. Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 171,89; 2. Capogna (Alfa Romeo Gtv) 204,04.

Classe oltre 2000: 1. Arduini (Porsche 914) 166,26; 2. Manucci (Renault 5 Gt Turbo) 177,81; 3. Antinozzi F. (Ford Sierra Cosworth) 182,04.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Pepe (Fiat 850/2000 16v) 158,30; 2. Scocca (Fiat X1/9) 166,80; 3. De Amicis (Fiat 850/2000) 167,04; 4. Delle Cave (Fiat X1/9) 177,07.

TOMAZZONI

A Maggiora il francese Jean Paul Vincendau, sopra, e il tedesco Rolf Volland, a destra, si sono laureati campioni europei per le categorie monoposto e turismo autocross. La formula Rally di Vicenza ha visto la vittoria di Andrea Pellizzari, in basso, su Proto-Lancia nella classe Prototipi Junior



FORMULA RALLY □ A VICENZA BATTAGLIA SOTTO LA PIOGGIA

Merzi emerge dal fango

VICENZA — Il penultimo appuntamento del Triveneto per quanto riguarda la formula rally ha registrato rinvincite nelle varie classi, come dire che c'è stata battaglia nonostante le avverse condizioni atmosferiche. Elio Merzi, del Racing Club Caldiero, al volante di una Peugeot 205 Rallye preparata da Pasetto, si è confermato il più veloce non solo nel primo raggruppamento, ma anche il più forte in assoluto ottenendo il miglior tempo della giornata in 5'01"77. Nella sua classe quella riservata alle vetture Gr. A e N 1900, Merzi ha preceduto Paolo Marzari, che ha accusato un ritardo di 3"41. Nella seconda classe bella affermazione di Matteo Innò su Peugeot 205 Gti davanti al rodigino Luise e a Renzo Pertegato su Renault 11. Il vicentino Diego Maggian,

che ha iniziato a correre soltanto lo scorso anno, si è confermato nella terza classe ottenendo tra l'altro il secondo miglior tempo assoluto con 5'02"88, davanti a Gializzo su A112 e a Collicelli su Fiat 127. Pronto riscatto di Antonio Berto, su Fiat X1/9 1800, nella finale della quarta classe, davanti al padovano Ugo Scapin e al friuliano Claudio Dalla Pola. Nella finale riservata alle vetture oltre 1900, via libera per Gianni Penden, su Fiat Ritmo 130, che ha vinto alla grande davanti a Flavio Mossini, pure su Fiat X1/9 e a Franzoni della Biesse Corse. Il ritorno alla vittoria di Andrea Pellizzari nei Prototipi Junior, su tubolare Lancia 1600, a conclusione di una «lotta in famiglia» con il compagno di squadra Antonio Bizzotto.

Attilio Trivellato

FORMULA RALLY

Vicenza, 26 settembre 1993

Formula Rally e Vicenza

Gara nazionale

Le classifiche

GRUPPI A e N

Classe 1900: 1. Merzi 5'01"77; 2. Marzari (Citroën Ax 1300) 5'05"18; 3. Pino 5'19"57; 4. Santacà (Citroën Ax 1300) 5'36"27 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1900: 1. Innò (Peugeot 205 Gti) 5'07"53; 2. Luise (Opel Manta Gte 2000) 5'08"81; 3. Pertegato (Renault 11) 5'25"83; 4. Bonoito (Fiat Ritmo 2000) 5'38"93.

Vetture omologazione scadute: 1. Maggian (Fiat 127) 5'02"88; 2. Gializzo (A 112 L) 5'07"60; 3. Collicelli (Fiat 127) 5'08"27; 4. Gavin (Fiat 127) 5'21"09.

Classe 1900: 1. Berto (Fiat X 1/9 1800) 5'07"79; 2. Scapin (Fiat 127 turbo) 5'12"46; 3. Dalla Pola (Opel Kadett Gsi 1800) 5'19"31; 4. Sella (Golf Gti 1600) 5'27"70.

Classe oltre 1900: 1. Penden (Fiat Ritmo 2000) 5'18"11; 2. Mossini 5'30"54; 3. Franzoni a due giri (gli altri su Fiat X1/9 2000).

Prototipi junior. 1. Pellizzari (Tubolare Lancia 1600) 5'14"03; 2. Bizzotto (Alfa Romeo 1500) 5'37"13.



DIVENTA PILOTA

SCUOLA FEDERALE CSAI
Autodromo di Vallelunga,
00063 CAMPAGNANO DI ROMA
Telefono 06/9042949 (rally)
06/9041600 (velocità)

CENTRO INTERNAZIONALE GUIDA SICURA
Autodromo Riccardo Paletti
43040 VARANO (PR)
Telefono 0525/53730-1
02/48012662-66

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH
Autodromo di Magione
06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/841669
843993 (velocità)

SCUOLA PILOTAGGIO SIEGFRIED STORR
Autodromo Santamonica
47046 Misano Adriatico (FO)
Tel. 0541/612540 - fax 612536
(guida sicura, sportiva e agonistica)

SCUOLA FEDERALE GUIDA FUORISTRADA
Via F. Baracca, 1
24123 Bergamo
Tel. 035/237711

DRIVING CAMP BY CARLO ROSSI
Viale Marconi, 2/C
28021 Borgomanero (NO)
Tel. 0322/846222
(guida sicura, sportiva, rally, acrobatica, neve e ghiaccio driving master)

GABRIELE GORINI SPEED TRAINING
Autodromo di Imola
Sede Legale: Via dei Bigi, 24
47100 FORLI
tel. 0543/50523
(corsi di pilotaggio Porsche)

VITTORIO CANEVA RALLY SCHOOL
Piazza Mazzini, 18
36012 Asiago (Vicenza)
tel. 0424/64318

TOP DRIVING SCHOOL
c/o Autodromo del Levante
BINETTO (Bari)
Tel. 0337/821666
(guida sportiva e guida sicura)

CENTRO GUIDA SICURA E PILOTAGGIO SU GHIACCIO
Racing & Vip
Loc. Lago Losetta
Sestriere (To)
Tel. 0122/76651 - Fax 76923

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO UNNUS TH. HENDRICH
CH-6703 Osogna/Bellinzona
Tel. 0041/92/661878
Fax 0041/92/662175

SCUOLA DI PILOTAGGIO HOLIDAY TRACK
6934 Bioggio-Lugano (CH)
Tel. 0041/91/506515
Fax 0041/91/506592

SCUOLA DI PILOTAGGIO VINCENZO FLORIDIA
Autodromo Pergusa
Tel. 091/517941
(guida sicura, veloce e sportiva)

SCUOLA PILOTI MILANO
Autodromo di Monza
Tel. 0331/592395
(velocità e rally)

SPORT & SAFE DRIVING SCHOOL
Via A. Traversari, 29
00152 ROMA
Tel. 06/58331011 - Fax 5885330



VELOCITA'

10 OTTOBRE

NOGARO

Campionato internazionale
Formula 3000
SuperTurismo

Asa Armagnac Bigorre
Tel. 0033/62/090249

DONINGTON

Campionato inglese F.2
Brsccl Brands Hatch
Tel. 0044/474/874445

IMOLA

Campionato italiano F.3
F. Europa Boxer
Coppa Renault Clio
Sagis
Tel. 051/522075

THRUXTON

Campionato inglese F.3
Barc Thruxton Circuit
Tel. 0044/264/772696

STOCK CAR A CHARLOTTE

Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

CORDOBA

Campionato sudamericano
Formula 3
Tel. 0044/264/772696

BARCELONA

Campionato europeo
Gran Turismo
Spagna

ALBACETE

Campionato spagnolo
Turismo

MUGELLO

Finale Trofeo
Monomarca Ferrari

Internazionale
Saim Mugello
Tel. 055/8495800

RALLY

9-10 OTTOBRE

RALLY FIRENZE MUGELLO

Nazionale
A.S. SPORT E MOTORI
Tel. 0574/36926

RALLY DELLA PIETRA DI BAGNOLO

Rallysprint

Carmagnola Rally Club
Tel. 011/9771993

RALLY CITTA' DI MODENA

Coppa Italia 4. zona
coefficiente 3
Modena Corse Sport
Tel. 059/334311

10-14 OTTOBRE

RALLY DI SANREMO

Campionato mondiale
Piloti e Costruttori
Ac Sanremo
Tel. 0184/500295

ALTRE SPECIALITA'

10 OTTOBRE

SLALOM

LUGAGNANO-VERNASCA
Coppa Csai 2. zona
Ac Piacenza
Tel. 0523/35343

SLALOM DELL'IMERA

Nazionale
Team Palikè
Tel. 091/344533

SLALOM DI AVEZZANO

Coppa Csai 3. zona
Angry Team
Tel. 085/8004343

VELOCITA' SU TERRA A FIANCHI DI DONNA

Campionato italiano
Sadurano Motorsport
Tel. 0543/766643

VELOCITA' SU TERRA A LATINA

Nazionale
A.S. Sport Club Latina
Tel. 0773/481748

FORMULA RALLY C. TREVISAGO

Nazionale
Varese Corse Rally
Tel. 0332/241087

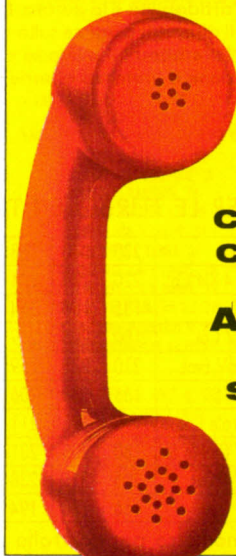
FORMULA RALLY A CAMPOGALLIANO

Nazionale
Tim Cross
Tel. 059/567520

FORMULA RALLY A BADIA CALAVENA

Nazionale

telesprint



Da questa settimana, in concomitanza con l'apertura dei servizi Audiotel, la Sip ha deciso di sospendere il servizio Telesprint

SETTIMANALI NAZIONALI

- OKEY MOTORI**
- NUOVA ANTENNATRE** 19.50 sabato
- ESPANSIONE TV** 20.00 sabato
- RADIO TELE GARDA** 15.30 sabato
- GRP TV** 22.30 venerdì 13.30 sabato
- RETE 9 TAI** 20.55 sabato 12.20 domenica
- ALTAITALIA TV** 19.50 sabato 09.30 domenica
- RETE AZZURRA** 15.00 sabato 12.30 e 23.00 lunedì
- TELE BELLUNO** 23.30 giovedì 18.00 sabato
- TELE COMMERCIALE ALPINA** 21.00 sabato 22.00 mercoledì
- PRIMO CANALE** 22.00 giovedì 22.00 mercoledì
- TELEARCOBALENO** 23.45 venerdì 13.30 domenica
- ANTENNA 1** 20.30 sabato 14.00 domenica
- NUOVA RETE** 22.30 venerdì
- TV PARMA** 21.15 sabato 18.10 domenica
- TELEMONTIMARE** 22.30 sabato 13.00 domenica
- TELE MAREMMA** 15.30 sabato 15.00 domenica
- NOI TV** 21.30 sabato 15.45 lunedì
- TELEREGIONE** 21.30 venerdì 17.30 sabato
- TELE 2000** 22.30 venerdì 21.00 domenica
- RETE CAPRI** 22.00 venerdì
- SUPER TV** 21.40 martedì
- MOTOR NEWS**
- TELEGIPOLE** 23.00 lunedì
- TELENOVA** 23.00 mercoledì
- TELE FRIULI** 23.30 venerdì 16.20 lunedì
- TELE ARENA** 23.40 venerdì
- TELE ALTO VENETO** 23.15 venerdì 13.30 domenica
- RETE 7** 11.30 sabato
- TELEREGGIO** 18.40 giovedì 13.30 domenica
- TELEREGIONE TOSCANA** 14.30 giovedì 24.00 domenica
- RETE 24 H** 22.30 giovedì 16.30 sabato
- TVRS** 15.15 venerdì 23.00 sabato
- TELE LAZIO** 21.20 venerdì
- CANALE 10** 20.30 lunedì
- TELE SPAZIO** 22.30 sabato 13.30 domenica
- TELESCIROCCO** 23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

- LUNEDÌ**
TELEMONTECARLO 22.45 Crono
RETEMIA 20.40 L'uomo e i motori
- MERCOLEDÌ**
TELEMONTECARLO 13.15 Crono (replica)
- VENERDÌ**
CINQUESTELLE 22.00 Motori non stop
ODEON TV 23.15 Tuttofuoristrada
- SABATO**
RAI 2 14.30 Tg2 Motori
TIVU ITALIA 19.30 Ruote in pista
TIVU ITALIA 24.00 Tuttofuoristrada
- DOMENICA**
ITALIA 1 11.30 Grand Prix
CINQUESTELLE 12.30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13.00 Motorclip



Il combattutissimo campionato italiano di F.3 si conclude a Imola. La diretta della gara andrà in onda su Telemontecarlo domenica 10 alle ore 14

LE GARE

RAI SANREMO

RAI 1
Domenica 10 ore 10.15 servizio di 35 minuti ore 16.30 servizio di 20 minuti
Lunedì 11 ore 17.15 martedì 12 ore 17.30 e mercoledì 13 ore 17.20 servizi di 15 minuti

FORMULA 3

TELEMONTECARLO
Domenica 10 ore 14.00 diretta da Imola dell'ultima gara di campionato

SPECIALI

FORMULA 3000

RAI 3
Giovedì 7 ore 15.45 speciale di 15 minuti della gara di Magny Cours

SUPERTURISMO

TELE + 2
Domenica 10 ore 16.35 speciale di 25 minuti della gara del Mugello

RAI RAID DEI FARAONI

EUROSPORT
Tutti i giorni aggiornamenti sullo svolgimento della gara

Giovedì 7 alle ore 15.45 Rai 3 manderà in onda uno speciale di 15 minuti della penultima gara del campionato internazionale di F. 3000 disputatasi a Magny Cours



QUATTRO GIORNI DI RALLY SU RAI 1

Tutto Sanremo

La prima rete della Tv di Stato ha programmato una fitta serie di appuntamenti in occasione del rally di Sanremo, terzultima prova del campionato mondiale. Due servizi andranno in onda domenica 10: il primo di 35 minuti a partire dalle 10.15 e il secondo di 20 minuti dalle 16.30. Gli altri appuntamenti, tutti di 15 minuti ciascuno, sono previsti per lunedì 11, martedì 12 e mercoledì 13 rispettivamente ai seguenti orari: 17.15, 17.30 e 17.20. Con il titolo costruttori già vinto dalla Toyota, sarà interessante seguire la sfida fra Kankkunen quasi certo campione e Delecour, ancora in grado di potergli strappare l'iride. Ma attenzione, residue speranze di successo le mantiene anche il nostro Miki Biasion (nella foto).



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT MARTEDÌ 5

14.00 Rally raid dei Faraoni (replica)
21.30 Rally raid dei Faraoni (differita)

MERCOLEDÌ 6

14.00 Rally raid dei Faraoni (replica)
20.00 Gara camion
20.30 Motors magazine
21.30 Rally raid dei Faraoni (differita)

GIOVEDÌ 7

13.00 Motors

magazine (replica)
14.00 Rally raid dei Faraoni (replica)
21.30 Rally raid dei Faraoni (differita)

VENERDÌ 8

14.00 Rally raid dei Faraoni (replica)
20.00 International Motorsport
21.30 Rally raid dei Faraoni (differita)
01.30 Gara camion (replica)

SABATO 9

08.30 International

Motorsport (replica)
14.00 Rally raid dei Faraoni (replica)
21.30 Rally raid dei Faraoni (differita)

DOMENICA 10

13.00 International Motorsport (replica)
21.30 Rally raid dei Faraoni (differita)

LUNEDÌ 11

13.00 International Motorsport (replica)
14.00 Rally raid dei Faraoni (replica)

RUBRICHE TV LOCALI

LUNEDÌ

Lombardia

TELEVERBANO
21.45 Tuttorallo video

Emilia Romagna

TELE RADIO CITTÀ
20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)

MARTEDÌ

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews
TELESTUDIOTRE
22.00 Tuttorallo video

MERCOLEDÌ

Marche

TVRS
23.00 Ruote e motori
Lombardia

RETE 55

20.00 Tuttorallo video

GIOVEDÌ

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews
Emilia Romagna

RETE 7

18.30 World Cross Motori
Toscana

TV PRATO

21.50 Il fuoristrada
Campania

TELEVOMERO

23.30 Racing Team

Lazio

RETE ORO

22.40 Semaforo verde
Lombardia

TELEVERBANO

18.15 Tuttorallo video

VENERDÌ

Piemonte

VIDEOGRUPPO

20.30 Hot Rod
Toscana

TELEREGIONE

22.00 Gente Motori

SABATO

Piemonte

VIDEOGRUPPO

24.00 Hot Rod
Lombardia

ANTENNA 3

19.50 Monza motori
Liguria

CANALE 7

20.30 Starting (replica domenica 19.00)
EUROMIXER

20.30 Starting (replica domenica 19.00)
TELENORD

20.30 Starting (replica domenica 19.00)
Emilia Romagna

REGGIO TRE TV

23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEUNIVERSO

13.30 Starter
Toscana

CANALE 27

23.00 Starting (replica domenica 14.00)
TELEIDEA

19.50 Starting (replica domenica 13.00)
Marche

TVRS

15.20 Ruote e motori
Lazio

RGM

15.00 Starting (replica domenica 19.00)
GOLD TV

13.50 Starting (replica lunedì 23.30)
TVA 40

22.30 Tva 40 Motor (replica domenica 14.00)
Puglia

CANALE 10

10.40 Top Autonews
DOMENICA

Lombardia

BERGAMO TV

18.00 Motorshow
Lazio

TELE UNIVERSO

13.00 Starting
TELE MONTE GIOVE

15.00 Starting
QUARTA RETE ROMA

23.45 Starting

bastian contrario

Le opinioni di questa pagina non riflettono necessariamente quelle della rivista, né vanno attribuite a qualcuno in particolare. Di volta in volta, verrà dato spazio a un punto di vista diverso e «controcorrente» rispetto al pensiero comune.

Questa volta siamo davvero al paradosso. E c'era da aspettarselo: con quel bastimento di antipatia in dosaggio da cavallo che s'era portato dietro al suo arrivo in Williams, Prost non poteva certo aspettarsi che l'annuncio del suo ritiro venisse accolto con il sorriso sulle labbra. Diciamolo fuori dai denti: il Nasone era tornato per vincere. Anzi: per stravinere. E ha vinto. Anzi: ha stravinto. Peccato che l'abbia fatto ricalcando i temi triti e ritriti dei fumettoni televisivi di una volta. Ricordate i teleromanzi in bianco-nero in cui i ricchi antipatici disonesti avevano tutto e soffocavano con perfidia ogni speranza dei poveri simpaticissimi leali fino all'autodistruzione? Ecco: il problema del Professore è che incarna alla perfezione questo tipo di personaggio. Ormai è una specie di parafulmine vivente: tutta l'antipatia e forse anche l'odio che gravita nel Circus — e ce n'è in proporzioni industriali — finisce per attaccarsi a lui. Quest'anno Prost poteva stravinere, doveva stravinere. E lo ha fatto, ma mostrando in qualche occasione un bel metro di lingua fuori. E del resto è normale: Prost non andava quanto Senna quattro anni fa, figuriamoci adesso. Ma lui ha fatto addirittura di più: è riuscito anche nell'impresa incredibile di faticare a tenere il passo del suo compagno di squadra. Perché, diciamoci la verità: Hill sarà anche la reincarnazione di

Jim Clark, o di suo padre Graham, che fa (quasi) lo stesso. Ma allora perché in mezzo secolo di Formule minori non si ricorda da lui un acuto che sia uno? Perché per trovare il nome Damon Hill in uno straccio di albo d'oro bisogna risalire alle gare Club di moto che si correvano dieci anni fa in giro per l'Inghilterra? E non dimentichiamoci che da quelle parti si corre in moto anche a sessant'anni, anche con moto alimentate a vapore. E infatti ci pensa il Tourist Trophy a facilitare il compito della selezione naturale. Ma torniamo a Prost.

Dicevo che il Nasone, pur con una Williams-Renault che faceva sembrare le altre monoposto qualcosa di simile alle macchinine di una giostra, ha sì vinto il suo quarto mondiale. Ma con che fatica. Eppure: pensate che tutto ciò gli abbia attirato un po' non dico di simpatia, ma almeno di comprensione? Nooo. E pazienza. Chi semina vento raccoglie tempesta, mi insegnavano quando ero piccolo. Prost è rimasto piccolo tutta la vita, quindi perché meravigliarsi?

Di una cosa, però, mi sono meravigliato. E non sono neppure uno poco scafato, per cui la mia sorpresa vale doppio.

Parlo di tale Ecclestone Bernie, che nei giorni scorsi si è sfogato con un: «Prost? Meno male che se ne è andato. Meglio lasciare spazio ai giovani: basta con i vecchi inutili. E poi Prost con la F. 1 ha sempre fatto il comodo suo: se ne è andato, è ritornato, forse ci ha scambiati per un gabinetto...». Bene Mister Ecclestone. D'accordo sul punto 1: meno male che Prost se ne è andato. D'accordissimo sul punto 2: largo ai giovani. Ma a quanti altri piloti-a-rimorchio, oltre al Professore, dovrebbero fischiare le orecchie? E poi: almeno lui 4 mondialucci e 51 garette le ha vinte. Come la mettiamo con chi ne ha corsi quasi quanti lui e ne ha vinti meno di uno, cioè zero?... Ma veniamo al punto 3. Il Nasone avrà anche fatto in F. 1 ciò che più gli è convenuto. Vergogna, lurido approfittatore. Ma non accetto questa predica proprio da tale Ecclestone Bernie, l'uomo che gonfiando a dismisura il fenomeno sponsor ha creato una grande Formula, sì, ma ha anche spalancato le porte dei Gp a tanti giovani danarosi ma con il piede destro retrattile facendo stare miseramente a piedi tanti poveracci ma velocissimi.

Dalle nostre parti si dice che la m... si rivolta al badile. Non sarebbe male che certe massime le imparassero anche a Londra.

ORSI





La nuova Toyota Carina E vince per 3 anni a 0 lire.



Il Mondo, l'Uomo e l'Auto, secondo Toyota devono poter convivere armonicamente.

Non si vince perché si è fortunati. Si vince perché si è Toyota.

E Toyota significa passione per il lavoro ben fatto e ricerca di soluzioni sempre nuove; l'eterna insoddisfazione come metodo e la soddisfazione degli automobilisti come fine. Significa muoversi su grandi idee guida.

Questo pensiero vincente è da sempre racchiuso nelle tre ellissi del marchio Toyota. Da oggi è anche racchiuso nel corpo e nell'anima della

nuova Toyota Carina E, la perfezione fatta auto.

Perfetti sono i suoi motori 16 valvole 1600, 2000 e 2000 GTi, veri concentrati di tecnologia. Perfetto è il suo sistema di sicurezza, garantito da una struttura realizzata con speciali acciai indeformabili e dall'ABS di serie.

Perfette sono le sue dotazioni, perfetto il suo comfort, grazie all'elevata abitabilità, perfetta la sua linea filante. E perfetto il suo rispetto per l'ambiente, garantito dall'ampio

utilizzo di materiali riciclabili.

Un pensiero vincente oggi anche racchiuso nell'idea della manutenzione programmata per 3 anni a 0 lire: per 3 anni (o 60.000 km), infatti, la Toyota Carina E non costerà nulla di manutenzione. Un programma che Toyota ha lanciato per prima in Europa e che propone oggi in Italia per il lancio della Carina E.

Con la certezza dello stesso successo, perché la manutenzione program-

mata Toyota non significa solo tagliandi gratuiti, ma anche riparazioni gratuite, manodopera gratuita, ricambi gratuiti. Tutto, insomma, tranne i pneumatici e, ovviamente, la benzina e i pedaggi autostradali.

E per un ulteriore successo, 3 anni di pronto intervento gratuito in Italia e all'estero e 3 anni (o 100.000 km) di garanzia su qualsiasi difetto di fabbricazione. Un successo che ci piacerebbe condividere con voi.

Carina E XLi e GLi:
1600 cc, 115 cv,
195 km/h, ABS di serie.
Carina E GLi:
2000 cc, 133 cv,
205 km/h, ABS di serie.
Carina E GTi:
2000 cc, 158 cv,
215 km/h, ABS di serie.

 **TOYOTA**
Idee guida.