

6. MILLE LAGHI PER ALEN

AUTO SPRINT

35

IL SETTIMANALE DA CORSA

Anno XXVIII - N. 35 - 30 agosto - 5 settembre 1988 - L. 2.200

Sped. in abb. postale gr. 11/70



FotoAmaduzzi

**IN BELGIO SENNA
IPOTECA IL MONDIALE**

**TUTTI
IN RIGA**

DIETRO AL DOMINIO DI Ayrton Senna

IL RISCATTO DI JOHNNY E SATORU SAN



CON LA PIOGGIA col sole o col vento, Senna è sempre il più contento. Dopo il Gp del Belgio non possono più esserci dubbi: il dominatore della stagione è lui e buon per tutti che a Montecarlo ha commesso quell'errore altrimenti adesso il brasiliano avrebbe anche il conforto della certezza matematica. Sfortunatamente nelle Ardenne non ha piovuto durante il Gran Premio. Fosse successo ci si poteva ancora illudere che a frenare il francese due volte campione del mondo fosse quest'anno la malasorte, ma non è successo e Senna ha vinto anche su una pista veloce, asciutta, una pista che piace al «professore». «È giusto così — ha detto Prost all'arrivo — tutto va secondo logica. Per me il mondiale è finito anche se io cercherò di vincere tutte le prossime gare che restano. È comunque un bene per la F.1 che ha bisogno di nuovi personaggi». Una lezione di stile offerta su un piatto d'argento a quei tanti che negli ultimi tempi volevano i due assi della McLaren uno contro l'altro. Prost non ha bisogno di giustificarsi, il suo talento è assoluto e indiscutibile. Non è nemmeno in fase calante. Ha più voglia di battersi dell'ultimo Lauda ed è sicuramente più veloce del Piquet visto lo scorso anno contro Mansell. Semplicemente ha trovato sulla sua strada l'osso più duro e si è rotto i denti.

UNA COSA adesso è poi certa: tra quelli che si fregano le mani per il travolgente incedere di Senna ci sono sicuramente Nakajima e Dumfries oltre agli altri vari colleghi che nell'arco della sua carriera hanno affiancato, subendone lo strapotere, questo brasiliano così diverso dai suoi connazionali. Al termine della stagione '86 il baronetto Johnny Dumfries ha lasciato la F.1. Andava troppo piano, da Senna buscava sin quasi due secondi al giro. È passato ai prototipi dove se la cava benissimo e quest'anno ha persino vinto a Le Mans. Satoru Nakajima ha vegetato un anno alla Lotus. Non c'era Gran Premio che il confronto con il compagno di squadra non lo ferisse. Senna è bravo, ma con chi si confronta? A Nakajima

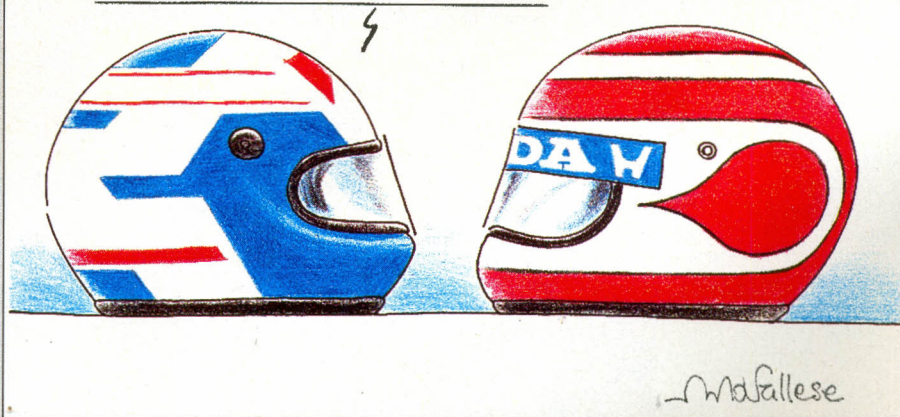
staremmo davanti tutti se solo avessimo una F.1. Frasi comuni, sentite e risentite. Senna? Ma se si lamentava del Renault quando quel motore era il più potente di tutti... Senna? Si vince (poco) ma forse ci dimentichiamo che la Lotus ha le sospensioni attive che gli altri non hanno... Alla McLaren il brasiliano ha trovato il mezzo migliore e il compagno più bravo. Dopo undici Gran Premi vanta però nove pole position e sette vittorie. Quando lui era alla Lotus il suo amico Ducarouge era il tecnico più considerato, più cercato. Molti rimproverarono la Ferrari per non averlo preso nell'estate '86 preferendogli lo spigoloso John Barnard. Adesso Ducarouge è sul mercato, forse a fare il grosso affare sarà la Minardi. Non esistono grandi campioni senza grandi confronti. Fossi in Senna sarei grato tutta la vita a Prost.

LA LETTURA della sempre interessante rassegna stampa che il collega Zigliotto elabora e distribuisce agli addetti ai lavori durante i Gran Premi suggerisce una curiosa analisi dei titoli che escono sui principali giornali e testimoniano che se noi italiani siamo accusati di «ferrarite

acuta» e di sciovinismo non è che all'estero accade diversamente. Prendiamo sabato scorso. I tre giornali spagnoli (Marca, Diario 16 e As) hanno la Minardi o Luis Sala nel titolo. Quelli di lingua tedesca: Tz titola su Schneider, Blick e Tages-Anzeiger sulla Eurobrun. Quelli inglesi (Times e Daily Telegraph) titolano su Brundle. I francesi Le Parisien e Le Figaro su Prost. Cinque quotidiani italiani su otto puntano sulla Ferrari. Non si tratta di una rassegna stampa completa e rigorosa, ma già sufficiente per spiegare il successo televisivo di «Giochi senza frontiere».

A METÀ di questa settimana le squadre di F.1 si danno appuntamento a Imola in vista del Gp d'Italia in programma a Monza. Ci saranno quasi tutti, ma gli appassionati romagnoli non avranno di che fregarsi le mani perché a mancare saranno le prime due squadre del mondiale marche: la McLaren e la Ferrari. Gli inglesi adesso possono anche prendersi una pausa dopo aver vinto tutti i Gp fin qui disputati, in più debbono riapprontare la vettura con il motore aspirato che è andata danneggiata nei test di Silversto-

MA NON AVEVI DETTO CHE SENNA NON
SA METTERE A PUNTO LA VETTURA?



Alain Prost controlla dal muretto dei box le manovre sotto l'acqua dei suoi colleghi durante le prove di sabato a Spa. Il francese non è sceso in pista. Non serviva rischiare, è inutile farlo contro il Senna di oggi (fotoOrsi)

ne (guidata da Senna). Tra quindici giorni è prevista, infatti, una nuova seduta di test sempre in Gran Bretagna e i giapponesi tengono particolarmente al rispetto dei programmi. La Ferrari, da parte sua, ha le sue gatté da pelare. Motori nuovi da collaudare per Monza, il nuovo responsabile Massai che deve cominciare a lavorare rilevando l'incarico che fu del francese His, la vettura aspirata che deve pur progredire, il traffico incrociato Torino-Maranello-Guildford che va regolato. Insomma un bel daffare. Eppure a quelli sul Santerno sembrerà un po' uno sgarbo. Sarà anche un caso che proprio adesso che il Drake non c'è più le rosse disertano Imola, ma andate a spiegarlo a quelli che hanno il «mutor» nel sangue...

IN FINLANDIA il mondiale rally è tornato ai livelli più alti e non a caso a giocarselo sono stati due tra i più grandi talenti di tutti i tempi: il solo «flying finn» a non aver mai vinto un mondiale, Alen, e il solo «flying finn» a non aver mai vinto il Mille Laghi, Kankkunen. Ha vinto ancora una volta Alen e questo successo gli ridarà, come sempre è accaduto, forti motivazioni per continuare a correre e quasi certamente per restare una stagione in più alla Lancia. Kankkunen, però, lo ha fatto soffrire oltremisura con una Toyota estremamente competitiva. Il prossimo anno Juha è molto probabile che tornerà nella squadra torinese. Ci sono segnali al proposito e poi all'Abarth sanno bene che è più facile neutralizzare una vettura avversaria indebolendone il potenziale che la guida, piuttosto che mettere in cantiere un nuovo modello. Insomma, costa meno ingaggiare Kankkunen che progettare una nuova Delta. In ogni caso Markku è stato grande e il fatto che Eriksson sia arrivato a quasi 3 minuti in una gara che finisce sempre sul filo di lana parla da solo. Adesso Alen ha raggiunto Mikkola in vetta alla classifica delle vittorie iridate, 18 a testa. Un bel record per uno mai diventato campione per la Fisa. Ogni specialità ha il suo Stirling Moss.

Carlo Cavicchi



S O M M A R I O

n.35

Anno XXVIII
30 agosto -
5 settembre 1988

FORMULA 1

Il Gp del Belgio dai nostri inviati	8
Come è cambiato Zeltweg	34

IL PERSONAGGIO

Teo Fabi	42
----------	----

SPECIALE

4000 chilometri in Cina	50
Formula Italia	76

FORMULA 3000

Perché tanti incidenti	66
------------------------	----

ITALIANO TURISMO

A Varano vince Francia	84
------------------------	----

RALLY

Arriva il Piancavallo	91
-----------------------	----



50 SPECIALE
4000 km
in giro per
la Cina con
le Citroën Ax

Sesto Mille Laghi per Alen	92
----------------------------	----

RUBRICHE

Tuttevelocità	4
Tuttestero	7
Lettere	40
Tutteclub	48
Tutteproduzione	80
Compravendita	88
Tutterally	101
Domenica Sprint	102
Italia Sprint	103
Dove corriamo	110
Tuttevideo	111



84 TURISMO ITALIANO
Francia
e la sua Alfa 75
Turbo si impongono
anche a Varano

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Vicedirettore

Roberto Guglielmi

Caporedattore

Alfredo Maria Rossi

Inviati speciali

Roberto Boccafogli

Giancarlo Cevenini

Cesare Maria Mannucci

Carlo Massagrande

Redattori

Gianni Antoniella,

Antonio de Felice,

Diego Forti

Ettore Mingardi (segreteria)

Franco Nugnes

Angelo Orsi (fotoreporter)

Maurizio Ravaglia

Guido Schittone

Servizi speciali

Daniele Buzzonetti,

Lino Manocchia

Giorgio Piola,

Alessandro Stefanini,

Eugenio Zigliotto

Impaginazione

Morena Albertini,

Giordano Capelli,

Franco Rossi

Segreteria di Redazione

Marisa Imbrogno

Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert**

Archivio: **Mirco Lazzari**

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

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

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo PARRINI & C. - Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - tel. 06/49.40.841 - Telefax 06/49.50.318 - Telex Dipari 62.61.69. All'estero, Messagerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.267/8/9, telex 312597 Mexint-I.

Pubblicità: Concessionaria SPI - Via Manzoni 37 - 20121 MILANO - tel. 02/63.131.

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

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



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



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ADOLFO GALLEAZZI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CHIAMATE IL **1637** se siete utenti dei distretti di:
Ancona, Bologna, Comacchio, Ferrara, Fidenza, Firenze, Forno, Genova, Imola, Lugo, Milano, Modena, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Porretta Terme, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, Roma, Teramo, Torino.

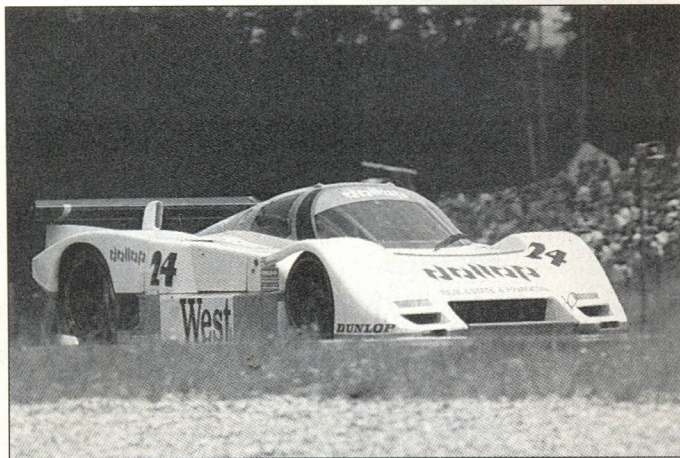


OPPURE
(051)
997997
Se di altro distretto

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

SUB JUDICE LA VITTORIA DI DONNELLY

IL SUCCESSO di Brand Hatch, conquistato al debutto nel campionato internazionale di F.3000 da Martin Donnelly, è sub-judice. Il Rac, la federazione inglese, infatti, dovrà discutere il reclamo presentato da Lamberto Leoni dopo la corsa. Il team manager della First Racing sostiene che l'inglese sia da squalificare per il comportamento adottato nel giro di ricognizione non ha rispetto la sua posizione di griglia, portandosi al comando del gruppo. «Siccome per lo stesso motivo a Pergusa è stato squalificato Apicella che ha effettuato il giro di lancio più rapidamente per problemi di temperature al motore — ha detto Leoni — ritengo giusto che non si facciano due pesi e due misure con Donnelly». La squalifica di Donnelly farebbe buon gioco per Martini che è in lizza del campionato e potrebbe guadagnare altri tre punti in classifica.

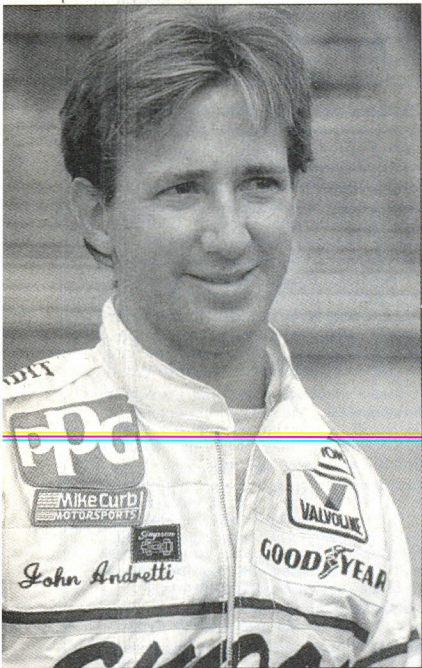


BERTAGGIA AL RING SU LANCIA LC2

SARÀ Enrico Bertaggia, campione italiano di F. 3 in carica che corre in F. 3000 con il team Forti, ad affiancare lo svizzero Frey sulla Lancia LC2 del team Dollop (nella foto Studio'83) alla 1000 Km del Nurburgring in programma domenica prossima. Il veneto non ha mai provato la biposto. Raggiungerà la squadra direttamente da Birmingham. Se dovesse trovarsi a suo agio potrebbe correre anche a Spa. Intanto il team Dollop ha svolto una seduta di prove a Monza dove sono stati risolti i problemi di motore che hanno afflitto la squadra dall'inizio della stagione. Sulle fiancate apparirà anche un nuovo sponsor la Tau-Ring.

ANCHE VETTURE DELL'IMSA AL GIRO D'ITALIA

SI SONO definitivamente diradate le nubi intorno al Giro d'Italia che riprenderà a vivere dopo alcuni anni di assenza. L'Ac Torino ha diffuso, in occasione del Gp del Belgio a Spa, il regolamento particolare della manifestazione che si disputerà dal 16 al 20 novembre. Al via saranno ammesse le vetture turismo nelle fogge più varie; Gruppo A e N tanto nella regolamentazione Civt che in quella europea, Gruppo B e le categorie Gto e Gtu dell'Imsa. Ci sarà anche una speciale classifica per le autostoriche del periodo compreso fra il 1955 e il 1965. Il montepremi sarà di 40 milioni di lire. La gara sarà suddivisa in quattro tappe con prove speciali nei circuiti di Varano, Misano, Mugello e Monza per un totale di 175 km e tratti cronometrati stradali (quattro saranno cronoscalate) per altri 170 km. La partenza verrà data da Torino alle 21 del 16 novembre, mentre l'arrivo avverrà alle 16 del 20 novembre davanti al Castello Sforzesco di Milano. Saranno al via un massimo di 130 vetture. Le iscrizioni chiuderanno il 10 ottobre.



JOHN ANDRETTI OPERATO A INDIANAPOLIS

IN SEGUITO all'incidente di cui si è reso protagonista nel corso della 500 Miglia di Pocono, John Andretti (nella foto Autosprint) dovrà sicuramente saltare il prossimo appuntamento di F. Indy e Mid-Ohio. Il nipote di Mario Andretti, infatti, è stato trasportato al Methodist Hospital di Indianapolis dove è stato sottoposto a un delicato intervento di ricostruzione del metacarpo. A causare l'uscita di strada del più giovane degli Andretti è stato il cedimento della sospensione sinistra: la monoposto priva del controllo si è disintegrata contro il muro all'altezza dei piedi. La prognosi è di almeno tre settimane.

ECCLESTONE E BALESTRE HANNO INCONTRATO FRASCO

CART E FISA VERSO LA PACE

DOPO ANNI di guerra si profila all'orizzonte fra la Fisa e la Cart, la federazione che gestisce il campionato di F. Indy statunitense, addirittura la pace. Sono arrivate a buon punto le segretissime trattative fra John Frasco, responsabile della Cart, e Jean Marie Balestre e Bernie Ecclestone, rispettivamente presidente e vice della Fisa, che si sono incontrati per gettare le basi di un ingresso della Cart nella Fisa. L'avvicinamento delle parti coincide con le mire espansionistiche del campionato Usa che il prossimo anno vorrebbe ampliare il suo raggio d'azione toccando con le sue gare

tanto l'Europa che l'Asia. Stando ad alcune indiscrezioni che sono filtrate fra gli abbottonatissimi uomini della Fisa, potrebbero esserci due corse in Europa e una in Giappone. Se non ci sono dubbi sul Fuji come sede della provincia nipponica, ci sono più possibilità per gli appuntamenti continentali. Oltre al Nurburgring che aveva già avanzato anni fa la sua candidatura a ospitare le monoposto in F. Indy, sta prendendo piede anche quella di Imola, qualora la proposta di ripristinare l'anello di alta velocità di Monza non dovesse trovare alcun credito.

TROLLÉ È ANCORA GRAVE

NON È STATA ancora sciolta la prognosi di Michel Trollé, lo sfortunato pilota francese che si è ferito gravemente nell'ultimo turno di prove della gara di F. 3000 in programma a Brands Hatch, al volante della Lola del team Gbda. Il transalpino è stato trasportato in Francia per essere curato dal professor Letournel che ha avuto in cura anche Giroix. Le condizioni di Trollé rimangono molto gravi: alterna a momenti di lucidità, stati di incoscienza dovuti a un ematoma e a un forte stato di choc. Il professor Letournel per il momento ha potuto intervenire solo sulla gamba sinistra, mentre quella destra è ancora troppo gonfia perché possano essere ridotte le fratture di tibia e perone. Fra l'altro ci sono anche complicazioni di natura polmonare a rendere ancora più delicata la situazione.

UN MOTORE TOM'S TOYOTA IN F. 3

È ANNUNCIATO l'arrivo di un terzo motore ufficiale nella Formula 3 italiana. Se non già domenica prossima a Monza, sicuramente nella prova successiva del tricolore si vedrà in pista una monoposto spinta da un nuovo motore Tom's Toyota. Non si sa ancora quale sia il team che dovrebbe portare al debutto questa unità motrice che si affiancherà agli imperanti Alfa Novamotor e Volkswagen in versione Spiess e Judd, ma è certo che si tratta di una delle squadre di punta dell'attuale campionato.

■ **FERTÉ.** Il francese Alain Ferté prima di fare il suo rientro nella F. 3 transalpina disputerà il Tourist Trophy a Silverstone guidando una Sierra Cosworth Rs 500 che gli verrà affidata dall'inglese Andy Rouse.

■ **ROSSI.** Il titolare del Driving Camp Rossi potrebbe fare il suo rientro nelle corse alla prossima 2 Ore di Pergusa valida per il Civt. Sta trattando per dividere con Gianfranco Ricci la Bmw che viene schierata dalla Ci.Bi.Emme.

■ **MILITARI.** Il team manager Guido Forti potrebbe vestire la divisa di capitano: due dei suoi tre piloti che corrono nella sua squadra nel campionato italiano di Formula 3 sono infatti sotto le armi. Emanuele Naspetti, proprio in questi giorni, è partito per il servizio di leva, imitando a distanza di poche settimane il compagno di squadra Morbidelli.

■ **JAGUAR.** In occasione dell'ultima gara del campionato di durata Imsa il team Twr che fa correre la Jaguar Xj9 ha sperimentato dei nuovi dischi freno in fibra di carbonio. Tom Walkinshaw si è dichiarato soddisfatto del materiale fornitogli dalla Ap e potrebbe allargare la dotazione di questi dischi a tutte le sue Gr. C.

■ **FIOCO AZZURRO.** Ad allietare la famiglia del nostro collaboratore inglese, Bob Constanduros, è arrivato il secondogenito che si chiamerà Enzo in onore dell'ingegner Ferrari scomparso due giorni prima della sua nascita. A Bob e alla gentilissima signora Jane le congratulazioni della redazione di Autosprint al completo.

FINE STAGIONE CON CIRRUS PER LUCA DRUDI

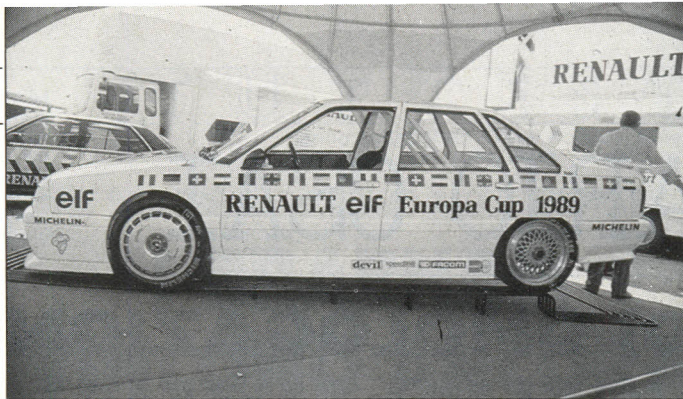
LUCA DRUDI, dopo tanto patire ha finalmente trovato sistemazione. L'ex campione italiano di Formula Fiat Abarth che ha gareggiato da perfetto privato nelle prime gare dell'europeo di Formula Opel Lotus si è accordato con il Cirrus Motorsport, una tra le migliori squadre inglesi della categoria, per terminare nel migliore dei modi l'avventura continentale. Drudi ha già esordito a Brands Hatch con la monoposto gestita dal team, ottenendo uno dei primissimi tempi sul bagnato. In corsa la fortuna non è stata dalla sua parte, in quanto il romagnolo ha forato un pneumatico prima del via. Nelle prove di Nurburgring, Estoril e Jerez, queste ultime due concomitanti con le prove del mondiale di Formula 1, Drudi dovrebbe partire con buone possibilità di rivaleggiare con il finlandese Hakkinen, il danese Larsen, le prime donne di questo combattutissimo e appassionante campionato organizzato dall'Eda.

KRAINES MINACCIA IL RITIRO

MAURICE KRAINES proprietario e team manager della squadra sponsorizzata Kraco, che tra l'altro è membro del Board of Directors (vale a dire l'organismo che sovrintende agli interessi della Cart) ha fatto sapere in giro che il prossimo anno potrebbe anche ritirare la squadra. Alla base di questa minaccia il fatto di non essere riuscito a ottenere una fornitura di motori Chevrolet né, tanto meno, i Porsche che Kraines aveva a lungo corteggiato in questi mesi. Potrebbe non essere estraneo alla cosa anche il fatto che da diverso tempo Michael Andretti si propone sul mercato, mostrando una notevole disponibilità a cambiare casacca. La cosa a Kraines, probabilmente suona come una pantomima per battere cassa e quindi ha deciso di prendere delle contromisure. Che più e meno suonano così: «Se avrò motori competitivi continuerò a gareggiare e non sarà certo un problema pescare un pilota di valore. In caso contrario chiuderò baracca in attesa di tempi migliori».

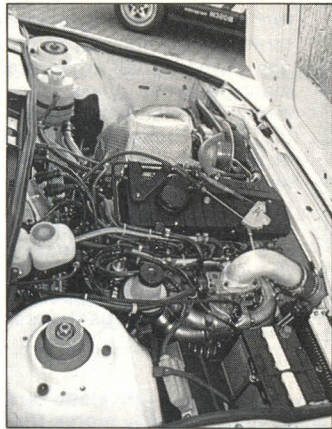
A CALAFEF APPRODA LA F. 3000

SUL NUOVO tracciato di Calafef, realizzato poco distante da Barcellona, entro la fine dell'anno si disputerà una gara di F. 3000 a inviti non valida per il campionato internazionale. Gli organizzatori spagnoli sono convinti di riuscire a portare in pista i migliori piloti della serie per una corsa che deve servire da banco di prova per poi chiedere alla Fisa appuntamenti ufficialmente validi. Non è ancora stata definita la data di questa corsa ma si parla di fine ottobre o inizio novembre.



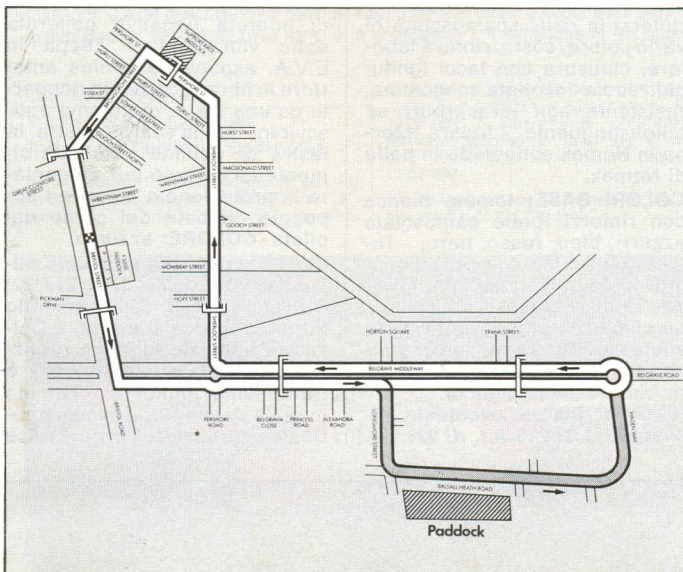
AVRÀ UNA POTENZA DI OLTRE 300 CV KIT EUROPA CUP PER LA 21 TURBO

CON LA CONCLUSIONE del campionato 1988 l'Europa Cup Alpine V6 Turbo andrà in pensione per lasciare il posto il prossimo anno alla Renault 21 Turbo (nelle foto Sudio'83) che ne rileverà il ruolo. La Regie, infatti, proprio in questi giorni ha varato il kit definitivo con cui sarà disponibile la vettura francese. I preparatori troveranno nel kit tutte le modifiche consentite che riguardano tanto la parte telaistica che quella meccanica. Il motore da due litri turbo sarà in grado di esprimere una potenza massima valutata in oltre 300 cv a 6.800 giri al minuto. Queste prestazioni saranno ottenibili grazie a una turbina Garrett T3 più grande di quella di serie, a uno scambiatore di calore maggiorato, a pistoni diversi, lo scarico libero e all'iniezione elettronica Bosch. Per quello che concerne la trasmissione è stato cambiato il differenziale autobloccante, la coppia conica e i rapporti al cambio. La scocca è stata notevolmente rinforzata dal roll-bar di sicurezza che ha funzione anche di irrigidimento. Rivisto l'assetto con ammortizzatori regolabili maggiorati i freni a disco da 350 mm di diametro e 35 mm di spessore. La pressione di sovralimentazione sarà limitata a 1,2 atmosfere da una valvola pop-off che verrà fornita dagli organizzatori. Nei prossimi giorni saranno effettuati i primi test di sgrassamento.



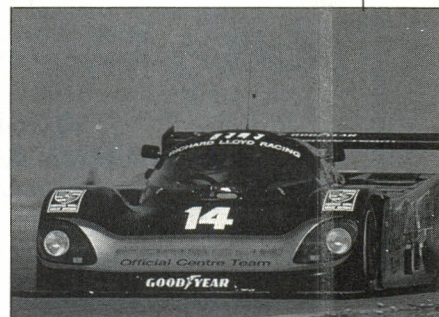
IL TRACCIATO DI BIRMINGHAM CAMBIERÀ

È STATA presentata una proposta per ampliare il circuito cittadino di Birmingham che ospita una gara valida per il campionato internazionale di Formula 3000. L'allungamento dovrebbe portare il circuito cittadino a circa tre miglia entro il 1990. Con il nuovo progetto (nell'immagine una delle due soluzioni al vaglio) è possibile dotare il tracciato di nuovi box e di adeguati paddock. Tutte queste modifiche servono a chiedere in futuro alla Fisa una gara con validità mondiale.



LA 962-LLOYD RIENTRA AL NURBURGRING

DOPPO aver disertato alcuni appuntamenti farà il suo rientro nel campionato mondiale Sport Prototipi la Porsche 962 completamente rivista da Nigel Stroud per il team Richard Lloyd (nella foto Sipa). Dalla 1000 Km del Nurburgring, infatti, la squadra metterà in pista una vettura ulteriormente aggiornata che dovrebbe concludere la stagione. Il motore disporrà dell'iniezione Bosch Motronic 1,7 che fino a Le Mans è stata usata solo dalla squadra ufficiale.



DACCÒ DEBUTA IN F. INDY

MENTRE continua la sua avventura in Mini Indy (a Pocono è finito a muro nel corso del 26. giro dopo che era riuscito a rimontare dall'ultima posizione sino alla settimana), Guido Daccò pensa alla F. Cart. Infatti, se non dovesse riuscire il progetto con Gariboldi ha già valutato l'ipotesi con il suo team attuale, l'Agopio di Los Angeles, di acquistare un telaio '89 e un motore onde allestire una vettura con cui disputare il rookie-test e le due ultime gare della stagione, vale a dire: Laguna Seca e Miami. Questa soluzione risulterebbe meno costosa di un eventuale accordo con un team F. Indy (Daccò si è sentito chiedere da Ron Hemelgarn 75.000 dollari per una corsa con un telaio '87 e 125.000 per poter gareggiare con una vettura edizione '88).

NIKI LAUDA CONTATTATO DA MERCEDES

IL TRE VOLTE campione del mondo di Formula 1, Niki Lauda, è stato contattato dalla Mercedes per svolgere l'opera di consulenza sui programmi sportivi che la Casa della stella a tre punte ha intenzione di varare il prossimo anno. L'austriaco a dire il vero è legato alla Bmw: con la Casa bavarese infatti, aveva firmato l'anno scorso un contratto pluriennale per la promozione dell'immagine. La mancanza di progetti ambiziosi della Bmw nel campo internazionale per il prossimo anno potrebbero consentire lo sganciamento di Niki Lauda.

NOTIZIARIO CSAI

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

NORME DI OMOLOGAZIONE F. FIRE

1. A partire dal 1/11/88 tutte le vetture di F. Fire Monza dovranno essere obbligatoriamente munite del certificato di origine rilasciato dagli uffici della CSAI Via Pola 9 Milano.

2. A tale scopo è necessario sottoporre la vettura ad apposita verifica da parte di un Commissario Tecnico Nazionale; le modalità di effettuazione di detta verifica (giorno, luogo, ora, ecc.) dovranno essere direttamente concordate tra gli interessati.

N.B.: tutte le vetture divise per marca/costruttore dovranno riportare mediante

punzonatura il numero di telaio che dovrà essere obbligatoriamente crescente e conforme ad una delle tre serie sottoriportate:

I serie: 1/F; 2/F; 3/F... 10/F; 11/F... 20/F ecc. II serie: 01/F; 02/F; 03/F... 010/F; 011/F... 020/F ecc. ecc.

III serie: 001/F; 002/F; 003/F... 0010/F; 0011/F... 0020/F ecc. ecc.

Non saranno accettate richieste di omologazione per vetture il cui n. di telaio non si conformi a quanto sopra. Una volta scelta la serie il costruttore non potrà più cambiarla.

3. A verifica avvenuta il Costruttore della vettura (previo appuntamento telefonico) dovrà recarsi presso gli uffici della CSAI Via Pola 9 Milano dove consegnerà i moduli rilasciati dal Commissario Tecnico, verserà la tassa di omologazione fissata in L. 50.000 (cinquantamila) ed apporrà la propria firma autografa sul certificato di origine.

4. Entro 15 (quindici) giorni dalla presentazione della richiesta la CSAI rilascerà all'interessato il certificato di origine regolarmente convalidato.

AGGIUNTE ALL'ANNUARIO CSAI 1988

(1. VOLUME)

PAR. 8.8 - N.S. 8 INDUMENTI APPROVATI SECONDO LA NORMA FIA 1986 PER L'ABBIGLIAMENTO A PROVA DI FIAMMA E CALORE AD USO DEI PILOTI IN COMPETIZIONI

INSERIRE I PARAGRAFI SEGUENTI

10) **Calze lunghe - articolo C1 certificato di conformità n. 10 (marca MIR/SABINA snc).** Monostroto in maglia di nomex III colore bianco panna 180 gr/m². NOTA: scritta per eventuale etichetta: «C.C.-C.S.A.I. n. 10»

18) **Calzature a stivaletto modello Champion marca Ennesport snc** - Calzature a stivaletto con chiusura a lacci integrata da un cinturino per bloccaggio più uniforme. - Tomaia in pelle riporti (o rinforzi) in pelle scamosciata di vario colore; - La costruzione rispetta lo schema abituale a tubolare; - I lacci sono ignifughi la suola, incollata, è resistente agli idrocarburi ed autoestinguente; - Fodera interna in Nomex e sottopiede in pelle rivestito di Nomex.

COLORI BASE: tomaia bianca con rinforzi pelle scamosciata bleu, azzurro, rosso, nero - Tomaia tutta bleu con rinforzi pelle scamosciata bleu - Tomaia tutta rossa con rinforzi pelle scamosciata rossa - Tomaia bianca con rinforzi bleu e strisce caratteristiche del team Lancia-Martini. Le cuciture saranno in tinta, le soles saranno nere salvo qualche specifica richiesta del colore bianco. Lacci bianchi. NOTA: scritta per eventuale etichetta «C.C.-C.S.A.I. n. 18»

19) **Calzature a stivaletto modello MASTER marca Ennesport snc.**

— Calzatura rispecchiante lo schema costruttivo del modello CHAMPION, con chiusura a lacci

integrata da un cinturino per un più uniforme bloccaggio; - Tomaia esterna in tessuto nomex, per una più accentuata leggerezza della calzatura oltreché per una protezione totale, riporti o rinforzi in pelle scamosciata di vario colore; - La costruzione è tubolare e il sottopiede rivestito di Nomex, i lacci sono ignifughi, la suola incollata è resistente agli idrocarburi ed autoestinguente; - La fodera interna è in Nomex.

COLORI BASE: tomaia colore ecrù con rinforzi in pelle scamosciata bleu, rossa, azzurro, nero; - Tomaia colore bleu riporti pelle scamosciata bleu; - Tomaia colore rosso riporti pelle scamosciata rossa.

Le cuciture saranno in tinta, le soles saranno nere, salvo qualche specifica richiesta del colore bianco, lacci bianchi.

NOTA: scritta per eventuale etichetta: «C.C.-C.S.A.I. n. 19»

20) **Calzature a stivaletto modello Team marca Ennesport snc**

— Calzature di media altezza, con tomaia in pelle, riporti o rinforzi in pelle scamosciata di vario colore, costruzione a tubolare, chiusura con lacci ignifughi, suola incollata in gomma, resistente agli idrocarburi ed autoestinguente; - fodera interna in Nomex sottopiede in pelle di Nomex.

COLORI BASE: tomaia bianca con rinforzi, pelle scamosciata azzurri, bleu, rosso, nero; - Tomaia tutta bleu con rinforzi camosci bleu; - Tomaia tutta rossa con rinforzi camosci rosso.

Le cuciture saranno in tinta, le soles saranno nere, salvo qualche richiesta specifica del colore bianco, lacci bianchi.

NOTA: scritta per eventuale etichetta: «C.C.-C.S.A.I. n. 20»

TOLTA LA VALIDITÀ DI COPPA ITALIA AL RALLY DI PICO

Per inadempienze organizzative (invio regolamento dopo il termine perentorio di 30 gg., regolamento irregolare perché non firmato dall'organizzatore e dal direttore di gara, mancata presa di contatto con il medico regionale oltre i termini regolamentari) la CSAI ha deciso di togliere le validità di Coppa Italia 6. zona coefficiente 3 al Rally di Pico, organizzato dal comune di Pico (FR), in programma per il 3-4 settembre prossimo. Il Rally di Pico potrà svolgersi solo come gara non titolata.

Spiace alla CSAI, soprattutto per i piloti della zona, ma non si è potuto non sanzionare ripetute ed inesplicabili infrazioni da parte di organizzatori che non tengono nella giusta considerazione le responsabilità che assumono nel decidere liberamente di organizzare manifestazioni.

21) **Calzature a stivaletto art. 35001 modello Rally marca Diadora** - Modello speciale ignifugo realizzato con materiali sottoposti a trattamento ignifugo; - Tomaia in pelle di canguro rovesciato con rinforzi antiusura in punta e nel tallone; - Modello alto, chiuso nella parte superiore con velcro; - Interno completamente foderato in tela ignifuga (nomex 125 gr/m²); - Intersuola interna «Vibrassorb» in Noène, un elastomero vibroassorbente di energia negativa generata dalle vibrazioni; - Zeppa in E.V.A. espansa e lamina anteriore in fibra di carbonio ricoperte da una lastra di gomma antiscivolo; - Nella scarpa destra, la lastra di gomma sale lateralmente all'esterno per aumentare la protezione a favorire l'appoggio ottimale del piede del pilota. **COLORE:** azzurro.

NOTA: scritta per eventuale etichetta: «C.C.-C.S.A.I. n. 21» 22) **Calzature art. n. 35002 modello Formula marca Diadora.** - Calzatura speciale ignifuga realizzata con materiali soggetti a trattamento ignifugo; - Tomaia in pelle di canguro rovesciato; - Design particolare che favorisce

una corretta posizione di guida e permette maggiore libertà di movimento al tallone; - Protezioni malleolari imbottite in gomma espansa; - Interno completamente foderato in Nomex (125 gr/m²); - Intersuola interna «Vibrassorb» in Noène, un elastomero vibroassorbente di energia negativa; - Zeppa in E.V.A. espansa e lamina anteriore in fibra di carbonio ricoperte da una lastra anteriore in gomma antiscivolo e da un riporto posteriore in cuoio per favorire lo scivolamento e il movimento del piede all'interno dell'abitacolo; - Nella scarpa destra, la lastra di gomma sale lateralmente all'esterno.

NOTA: scritta per eventuale etichetta «C.C.-C.S.A.I. n. 22».

23) **Calze modello P.R. lungo e modello P.R. corto Marca Fossaluzza.**

— **Modello P.R. Lungo** tessuto a maglia con filato Nomex 34/2 260 gr/m² di colore bianco greggio. — **Modello P.R. Corto** tessuto a maglia con filato Nomex 34/2 260 gr/m² di colore bianco greggio.

NOTA: scritta per eventuale etichetta «C.C.-C.S.A.I. n. 23».

Hanno collaborato: Dave Hodges, Lino Manocchia

F.3 INGLESE/GARY PRIMO A OULTON PARK

I BRABHAM VINCONO ANCORA

OULTON PARK - Gary Brabham (fotoOrsi) è riuscito a conquistare la vittoria nella gara di F.3 disputata sul circuito di Oulton Park salvando così, almeno parzialmente, la sua stagione. Lehto giunto secondo, a sua volta, ha conquistato la sicurezza matematica del titolo della F.3 inglese e di un contratto in F.1 per il prossimo anno. La corsa, dopo che Lehto si era qualificato in pole con il tempo di 1'30"970, davanti a Hill, Irvine e Hockenhull, si è disputata su pista asciutta ed è stata combattuta dall'inizio alla fine. Lehto è stato in testa per la stragrande maggioranza della corsa tallonato come un'ombra da Brabham che, proprio all'ultimo giro, è riuscito ad infilarlo nell'unico punto possibile del circuito: il «tornante a gomito». Sono stati protagonisti di una gara avvincente anche Hill e Irvine. Alla fine è stato Hill a prevalere e a conquistare la terza piazza, nonostante, a metà corsa, il suo avversario avesse dato l'impressione di poter prevalere. Da sottolineare che non ha gareggiato Donnelly, in rottura con il suo team Intersport Cellnet, che lo ha sostituito con Kox. Alla gara ha assistito il tre volte iridato Jaek Brabham che, oltre per la vittoria di Gary, ha potuto gioire anche per il successo dell'altro suo figliolo David giunto 11. assoluto ma vincitore, per l'ennesima volta, della classe B.

FORMULA 3

Oulton Park, 21 agosto 1988

Gara del campionato F.3 britannico

La classifica: 1. Gary Brabham (Ralt RT32-Vw) 20 giri in 30'29"17 alla media di 175.365 kmh; 2. Lehto (Reynard 883-Toyota) 30'30"57; 3. Hill (Ralt RT32-Toyota) 30'44"36; 4. Irvine (Ralt RT32-Alfa) 30'48"54; 5. Favre (Reynard 883-Alfa) 30'52"88; 6. Elliot (Reynard 883-Vw) 30'54"10; 7. Simons (Ralt RT32-Alfa); 8. Andrews (Reynard 883-Toyota); 9. Knox (Ralt Vw); 10. McCarthy (Reynard 883-Vw)

□ Giro più veloce: Lehto in 1'30"68 alla media di 176.811 kmh (nuovo record).
La classifica del campionato: Lehto 83; Donnelly 54; Brabham 51; Hill 44; Irvine 38; Alcorn 17; Favre 14; Warwick Bancroft 10; Hockenhull 6; Ratzenberger 4.



LA PRIMA VOLTA DI MCNISH

BRANDS HATCH - Allan McNish, campione in carica del Challenge Opel Lotus, ha ottenuto il suo primo successo stagionale in questo campionato, sbaragliando il campo a Brands Hatch, dove era in programma la settima gara della serie. La corsa, la cui lunghezza, dopo gli incidenti verificatisi nel corso della gara di F.3000, era stata ridotta a 8 giri, ha visto McNish (nella fotoStudio83) avere la meglio sugli avversari dopo una gara molto combattuta in cui il leader della classifica Hakkinen e il suo più diretto avversario Larssen, hanno fatto di tutto per conservare la loro leadership. Tuttavia sul traguardo hanno dovuto accontentarsi, rispettivamente, della seconda e della terza piazza. Grazie alla vittoria di Brands Hatch, McNish è riuscito ad insediarsi al terzo posto della classifica generale, con 69 punti, alle spalle di Mika Hakkinen ben saldo in vetta a quota 79. Quarto nella classifica generale l'olandese Kox fermo a quota 65. Il prossimo appuntamento, terz'ultimo della serie, è in programma il 4 settembre al Nurburgring.

TROFEO OPEL-LOTUS

Brands Hatch, 21 agosto 1988

7. Gara del Challenge Opel-Lotus

La classifica: 1. Allan McNish 8 giri in 11'55"060 alla media di 168,47 kmh; 2. Hakkinen in 11'55"065; 3. Larssen

12'00"560; 4. Peter Hardman 12'01"00; 5. Justin Bell 12'02"51; 6. Eduar Merhy Neto 12'02"840; 7. Allard Kalff 12'03"440; 8. Nicholas Schonstrom 12'03"510; 9. Andy Sim 12'04"700; 10. Antonio Albacete 12'05"480.

□ Giro più veloce: Hakkinen in 1'27"700 alla media di 171,710 kmh.



NEL TENNESSEE TERZO SIGILLO PER EARNHARDT

BRISTOL - Dale Earnhardt, sul circuito di Bristol (Tennessee) è riuscito a cogliere la sua terza vittoria stagionale battendo in volata Bill Elliot. Quest'ultimo, grazie alla seconda piazza, è comunque passato in testa alla classifica generale con 3027 punti, davanti a Rusty Wallace (3011) e a Earnhardt (2901). La gara di Bristol, disputata in notturna è stata caratterizzata da numerosissimi incidenti e la media finale è risultata di soli 126,773 kmh con le luci gialle che sono state accese ben 15 volte. La gara di Brooklyn disputata la settimana precedente, invece, era stata vinta dal giovane Dave Allison transitato sul traguardo con 5" di vantaggio su Rusty Wallace dopo una gara condotta alla media record di 252,402 kmh. Il pilota (nella fotoSipa) dell'Alabama al termine della corsa ha simpaticamente dedicata questa sua prima vittoria stagionale al padre Bob «Sono sicuro che il mio successo gli sarà d'aiuto nella sua ripresa». Com'è noto Bobby Allison, era rimasto ferito sul triviale di Pocono, il 19 giugno scorso e aveva riportato varie fratture, nonché un trauma celebrale. Le sue condizioni fisiche sono ora in fase di miglioramento, ma i medici del centro di riabilitazione di Birmingham, in Alabama, ritengono che in futuro l'ex-vincitore della 500 Stock di Daytona, ora cinquantasettenne, difficilmente potrà tornare a guidare. La gara di Brooklin, in ogni caso, ha visto un susseguirsi di cambi al comando dove Allison ed Elliott hanno acceso l'entusiasmo dei 75 mila spettatori presenti. Grazie al secondo posto Husty Wallace è rimasto in testa alla classifica Nascar.

NASCAR

Bristol (Tennessee), 27 agosto 1988

«Busch 500»

La classifica: 1. Dale Earnhardt (Chevrolet) 500 giri; 2. Bill Elliot (Ford) a 2"; 3. Geoff Bodine (Chevrolet) a 1 giro; 4. Dave Allison (Ford) a 1 giro; 5. Alan Kulicki (Ford) a 1 giro; 6. Harri Gant (Chevrolet) a 3 giri; 7. Darrell Waltrip (Chevrolet) a 3 giri; 8. Richard Petty (Pontiac) a 3 giri; 9. Rusty Wallace (Parsons) (Pontiac) a tre giri; 10. Bobby Hillin (Buick) a 6 giri.

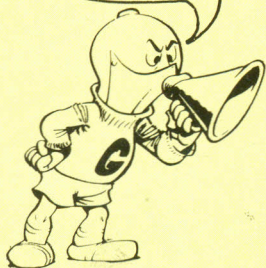
Brooklin (Michigan) 21 agosto 1988

«Spark Plug 400»

La classifica: 1. Dave Allison (Ford) 200 giri alla media di 252,397 kmh; 2. Rusty Wallace (Pontiac) 200 giri; 3. Bill Elliott (Ford) 200 giri; 4. Morgan Sheperd (Oldsmobile) 200 giri; 5. Lake Speed (Oldsmobile) 200 giri; 6. Brett Bodine (Ford) 200 giri; 7. Michael Waltrip (Pontiac) 200 giri; 8. Kyle Petty (Ford) 200 giri; 9. Rick Wilson (Oldsmobile) 200 giri; 10. Geoff Bodine (Chevrolet) 200 giri.



In edicola ogni mercoledì



ESCLUSIVO

Siamo andati a Kiev a «prendere» Zavarov

INTERVISTA

Gullit: adesso parlo io

IL POSTER CALENDARIO

dei campionati esteri

TUTTOCOPPE

I segreti di Otelul e Paok

CICLISMO

Fondriest mondiale




PROST SI A



LA SETTIMA VITTORIA DI SENNA HA FORSE CHIUSO L'ANNATA

ARRENDE

Il francese ha sportivamente ammesso l'attuale superiorità del rivale, passando in pratica le consegne e abdicando al trono del mondiale. Deludono ancora le Ferrari, entrambe costrette al ritiro, mentre esaltano i sorpassi di Capelli e Nannini

 di Cesare Maria Mannucci

SPA - Forse siamo arrivati alla parola fine. In mezzo alle abetaie delle Ardenne, il campionato del mondo ha scritto l'ultimo capitolo, ha sciolto l'unico elemento di incertezza che ancora poteva dare interesse ai Gran Premi. Ayrton Senna ha ottenuto la sua sesta vittoria stagionale e, soprattutto, ha battuto, ancora una volta in maniera indiscutibile, Alain Prost. Sebbene manchino ancora cinque gare alla fine, riesce difficile immaginare cosa potrebbe fare Prost per cambiare le cose. Senna è più forte, lo ha ammesso lo stesso francese subito dopo la gara. Ha analizzato questa stagione come se già appartenesse al passato, ha parlato come se il titolo fosse già nelle mani del brasiliano. Prost era sereno, con la coscienza a posto, consapevole di aver tentato tutto il possibile per cercare di cambiare la ge-

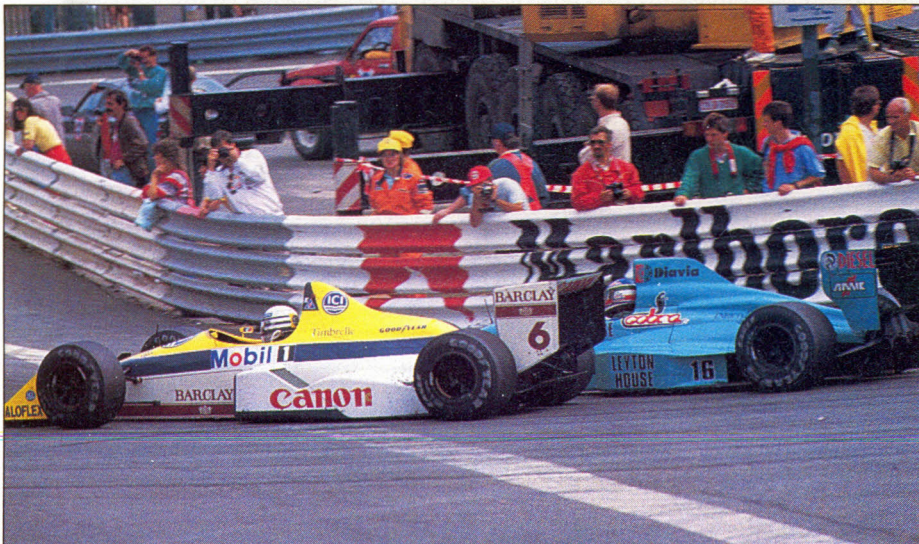
segue

Era partito in testa. Poi, giro dopo giro, Prost ha dovuto rassegnarsi a vedere Senna sempre più lontano. Da metà gara in poi, all'imbuco del rettilineo dei box, Alain vedeva Senna già al tornantino della Source, ormai irraggiungibile, come il titolo iridato... (FotoOrsi)

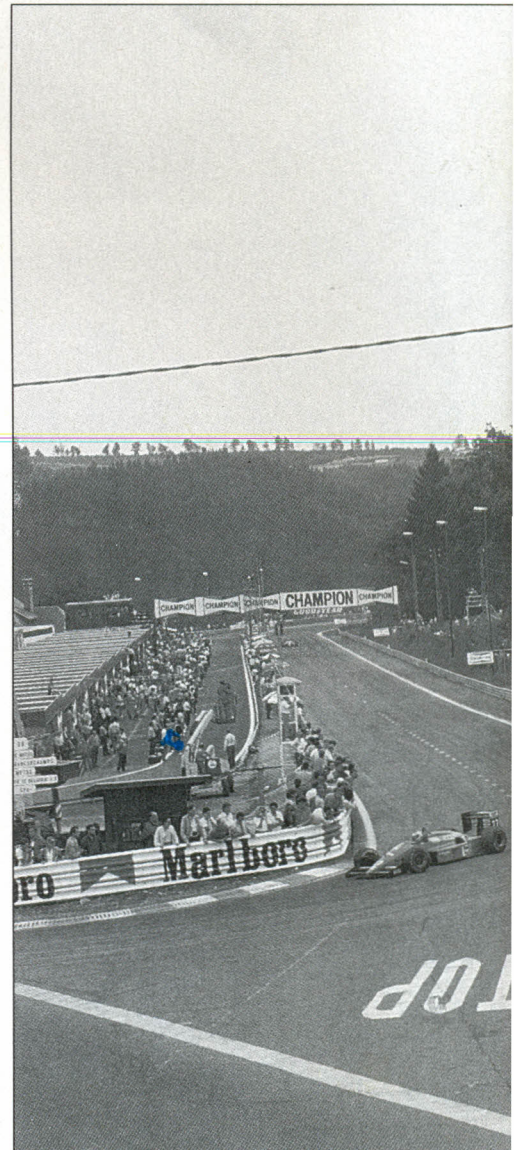
PROST SI ARRENDE

segue

rarchia scaturita dalle prove. C'era riuscito con una bellissima partenza, aveva optato per regolazioni aerodinamiche differenti da quelle del brasiliano, ma è stato tutto inutile. Addirittura la decisione di utilizzare un minor carico aerodinamico rispetto a quello di Senna, al fine di ridurre i consumi e ottenere maggiore velocità di punta, si è rivelata una scelta pernicioso, in quanto il minor carico sugli alettoni ha dato origine ad una maggiore usura dei pneumatici. In realtà il Gp del Belgio è finito al primo giro, quando Senna ha passato Prost con una tale autorevolezza da non ammettere replica. Da quel momento Ayrton ha iniziato la sua solita cavalcata in solitario, mentre Prost sembrava al limite per contenere gli attacchi di Berger. L'austriaco è però entrato ai box dopo due giri per problemi elettrici e la corsa ha perso così il suo unico elemento di incertezza. Su una pista dove Prost si era



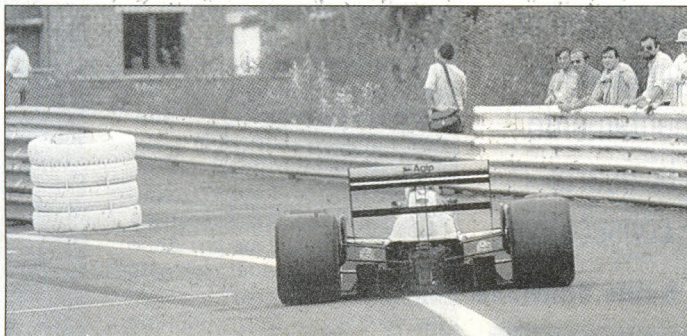
Italiani in gran spolvero a Spa. Capelli ha duramente duellato con Patrese, poi ritirato, prima di siglare un ottimo quinto posto. Alboreto, a lato, è stato a lungo terzo prima di cedere le armi per uno «stop» impostogli dal motore (FotoOrsi). Terzo dietro le due McLaren è stato Boutsen, in alto, precedendo il compagno Nannini, sotto, che solo con un gran «numero» ha superato Piquet (FotoAmaduzzi). Nell'altro pagina, Gerhard Berger fermato dall'elettronica (FotoGiovannelli)



sempre espresso al meglio, domenica nulla ha potuto contro un Senna che ormai pare appartenere a un'altra categoria. A Spa nessuno ha commesso errori, non ci sono state fasi di gara convulse tali da poter alterare i distacchi, nessuno dei due ha lamentato noie tecniche. Alla fine però Senna ha distanziato Prost di trenta secondi, un abisso che si spiega solo con la superiorità di guida del brasiliano nei confronti del francese. Certo, quando non c'è nessuna macchina in grado di pressare da vicino, diventa tutto più facile, ma anche questa gara si è trasformata nella solita passeggiata McLaren, spazzando via in un attimo quello che si era visto in Ungheria, ossia una scia di vetture a ridosso delle biancorosse, ottenendo gli stessi tempi. Con i circuiti veloci si è tornati invece al solito esasperante dominio e per il prossimo Gran Premio d'Italia diventa difficile trovare un solo elemento in grado di fermare il ciclone Senna-McLaren. Il brasiliano ha comunque raggiunto un limite di abilità e talento che,

anche andando a ritroso nel passato, difficilmente abbiamo mai trovato, anche nei grandi campioni. Oggi Senna non commette errori, sfrutta la vettura nel migliore dei modi, ha una visione estremamente tattica della gara, si esalta nel lavoro di messa a punto. Contro un tale cocktail di elementi diventa difficile per chiunque cercare di ribaltare la situazione, e sbaglia chi crede che Alain Prost sia in fase discendente rispetto al recente passato. Prost è sempre lo stesso, ma probabilmente ha trovato un compagno certamente più motivato, e con un pizzico di velocità in più, come dimostra il confronto dei giri più veloci. Al diciottesimo passaggio entrambi hanno prodotto il loro massimo sforzo: 2'01"061 per Senna contro 2'01"702 per Prost: una differenza tangibile. E non è stato un caso che subito dopo Ayrton ha ulteriormente aumentato il suo vantaggio, quasi che Prost avesse rinunciato, rendendosi conto che proprio non c'era nulla da fare. Chi aveva illuso nei primi giri è stato Berger, che aveva dato

l'impressione di inserirsi tra Senna e Prost. Sebbene nessuna Ferrari sia arrivata al traguardo, diciamo che mai come in questa occasione la Casa del Cavallino è andata vicino a spezzare la doppietta McLaren. In corsa hanno debuttato i motori modificati dalla Fiat al fine di ridurre i consumi e migliorare la erogazione nella potenza. Si trattava dei propulsori visti in prova a Monza, sebbene non fossero comprensivi di tutti i recenti aggiornamenti. La corsa di Berger si è interrotta per problemi elettrici, tuttavia all'austriaco è rimasta la soddisfazione del giro più veloce in 2'00"772. Il dato più importante è però quello relativo al consumo. La telemetria funzionale ha infatti evidenziato che Berger avrebbe potuto mantenere un ritmo elevato per tutta la corsa e non è azzardato affermare che sarebbe stato in grado di inserirsi tra Senna e Prost. Sulla monoposto di Alboreto il motore ha invece ceduto di schianto, mentre il milanese occupava la terza posizione a circa quaranta secondi da Senna. In questo caso le modifiche apportate potrebbero essere le responsabili del cedimento che ha privato Michele della possibilità di salire sul podio. I progressi comunque ci sono stati. Basta pensare che da ormai tre gare la Ferrari arrancava dietro la Benetton, completamente sotto l'incubo di rimanere a secco negli ultimi giri. Oggi invece i motori modificati dalla Fiat hanno ristabilito le distanze nei confronti dei motori aspirati, hanno sconfitto il cronico problema del consumo, sebbene le prestazioni del motore Honda siano ancora superiori. L'importante è comunque che sebbene manchino solo cinque gare alla fine dell'era del turbo, lo sviluppo sul motore sovralimentato prosegue e per Monza qualche speranza, piccola piccola, è comunque lecito nutrirla, proprio in virtù di quello che si è visto sul veloce circuito di Spa. Se a questo si aggiunge che nella persona dell'ingegnere Massai, proveniente dalla Fiat Auto, si è trovato il sostituto di His, ecco che anche questa grave carenza nell'organigramma tecnico è stata finalmente eliminata. Per il primo Gran Premio disputato dalla Ferrari senza Enzo Ferrari sarebbe stato un doveroso omaggio ottenere un piazzamento sul podio, tuttavia per i colori italiani le soddisfazioni sono ugualmente venute da Ivan Capelli, che sul difficile circuito di Spa ha disputato la corsa più bella della sua carriera. Oggi Ivan è stato fantastico, e se non fosse partito dalla settima fila avrebbe potuto certamente occupare il posto di Boutsen sul podio. Capelli è stato il pilota che ha effettuato il maggior numero di sorpassi, non facendosi pregare due volte, sia con Patrese sia con Piquet, a ricorrere alle ruotate pur di passare. Ivan è stato il pilota più aggressivo, correndo con quella grinta che gli era abituale in F.3000 ma che in F.1 per svariati motivi non si era ancora manifestata in pieno. Se solo non fosse stato rallentato da Brundle nelle battute iniziali il milanese sarebbe certamente andato sul podio. Le Benetton da parte loro si sono confermate le migliori vetture a motore aspirato. □



SURSUM CORDOLA

BUON COMPLEANNO

Quando la vettura di Berger si è fermata ai box, i tecnici della Ferrari non si sono preoccupati molto. «Nulla di grave — ha chiarito Piccinini — è stata una simpatica sorpresa dei meccanici al pilota: gli hanno fatto spegnere le candele per festeggiare il suo compleanno». Saputa la questione, però, l'austriaco ha anche preteso di esprimere il desiderio: c'è chi giura di aver visto per un attimo una strana vettura con il numero 28 ma bianca e rossa... Molto deluso Michele Alboreto: «Per mettere fine alle voci dei nostri dissapori — ha detto — avevo acceso anch'io le candele per fargliele spegnere, l'ho cercato per tutta la pista ma poi ho dovuto fermarmi e spegnerle da solo». Dopo il suo ritiro, Patrese era molto sbalordito: «Sono cose da far rizzare i... Capelli». Alla fine della gara, non è stato possibile intervistare Prost: i pochi che sono riusciti ad avvicinarlo, hanno detto che pareva fuori di... Senna. Il brasiliano, comunque, non si è neppure fatto commuovere dalla musica. Invano Prost gli ha dedicato la più famosa canzone di Brel «Ne me quitte pas» (in italiano: non andare via); lui se n'è andato, eccome. Alla Ferrari sono proiettati sul futuro. La guerra al Giappone è ormai dichiarata: alla Fiat avrebbero voluto John Wayne ma per ora si accontentano di John Barnard. «State tranquilli — ha detto un portavoce — i nostri non sono certo... Castelli in aria. Faremo un lavoro che tutti dovranno farci tanto di... Capelli!».

Alfredo Maria Rossi

LA CRONACA/DOPO L'AVVIO IN TESTA DI PROST

SENNA SPACCA IL... SECONDO

SPA — Qualcuno ha mai immaginato cosa passa per la mente dei team nel giorno della gara? Tanto, tantissimo e il momento del via è atteso come una liberazione. Prendiamo Spa, per esempio, postaccio sul quale era attesa pioggia torrenziale e che, invece, accoglie i ventisei qualificati offrendo loro un sole pallido e magrino che per il Belgio è roba rivoluzionaria. Aveva visto giusto Prost il giorno prima, quando aveva dichiarato che ben difficilmente sarebbe piovuto per la gara. Una bella vittoria psicologica ai danni del perfido Ayrton? Manco per idea, visto che il brasiliano ottiene il miglior tempo nel warm-up davanti al francese e ad Alboreto (al via con il famoso motore «parsimonioso», provato il venerdì), Nannini e Berger che si allinea con l'altro propulsore sperimentale. Malissimo, invece, va a Boutsen che non compie nemmeno un giro a causa della rottura del Dfr della Benetton e alle Williams che sembrano destinate a recitare un ruolo da comparse in gara. Alle 14,30, comunque, si decide di porre fine alle chiacchiere e Senna sembra abbia intenzione di sfruttare alla meraviglia la posizione al palo. Ma è un'illusione, dato che passando dalla prima alla seconda marcia il brasiliano fa slittare troppo le ruote e viene infilato all'esterno da Prost. **«Potevo allargare» — dichiarerà dopo la gara Ayrton — ma non avrebbe avuto senso. Sarei andato a danneggiare non solo il mio compagno di squadra, ma tutto il resto del plotone. Questo via, infatti, è molto pericoloso.** I restanti 24 della griglia hanno quindi ringraziato il brasiliano per il regalo ricevuto e sono passati

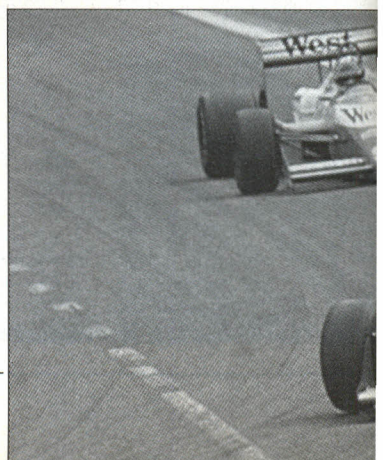
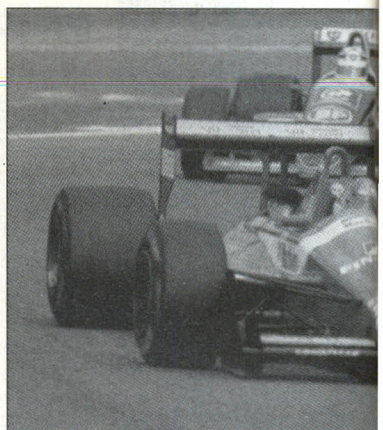
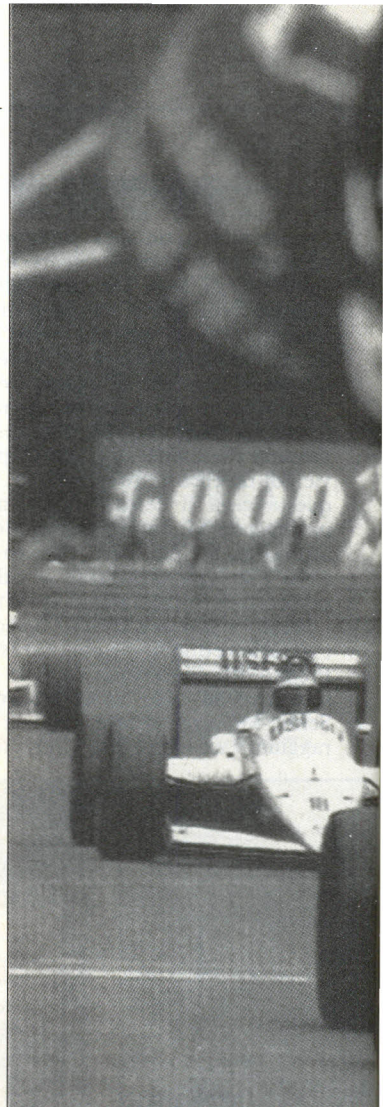
Il brasiliano non ha concesso nemmeno un giro al rivale che è partito meglio. E così, puntualmente, si è presentato all'appuntamento con la quarta vittoria consecutiva

di Guido Schittone

indenni dal terribile tornante della Source. Ma è nella discesa che porta all'Eau Rouge che è avvenuto... il secondo via. Nannini e Patrese, uno a fianco dell'altro, si controllano a vicenda, guardandosi negli occhi ma, poveri loro, non si accorgono che Nakajima li ha appena superati. Più avanti Senna non ci sta a essere troppo generoso e si mette in scia a Prost. All'uscita dell'Eau Rouge la McLaren del brasiliano s'infiltra all'interno di quella del due volte campione del mondo e, alla staccata della variante, passa e se ne va. Senna è primo e non fa notizia, ma è Berger che invece vuole salire agli onori delle cronache. L'austriaco non sente ragioni, sa che ha la possibilità di passare Prost e le tenta tutte pur di vincere la sua battaglia. Il fatto è che Prost non è d'accordo e l'austriaco, pur non deponendo le armi, ritorna nella coda della McLaren. Alla conclusione del primo giro Senna ha l'477 su Prost, Berger, Alboreto e un magnifi-

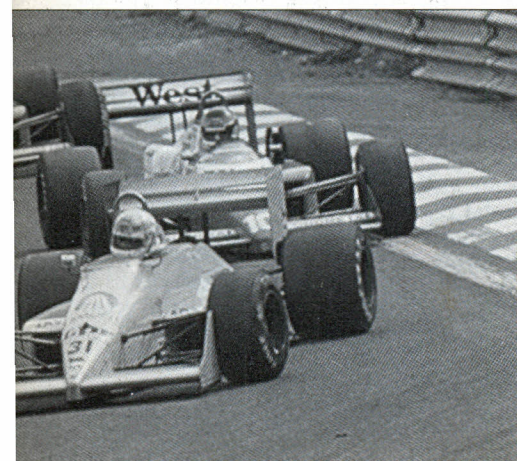
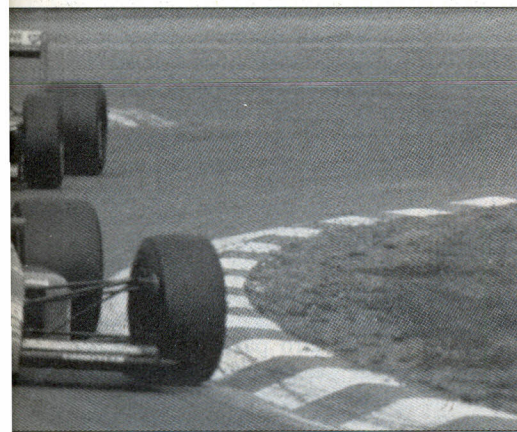
co Boutsen che ha già preso un certo margine su Nakajima, Nannini, Patrese, Warwick, Piquet, Cheever, Brundle, Capelli, Alliot, Caffi, Streiff e Gugelmin. Il ritmo è sostenuto, pur se Ayrton sembra andarsene con estrema facilità, lasciando Prost e Berger a duellare per il secondo posto, con Alboreto e Boutsen in lotta per il quarto. Gerhard è motivato e sembra potere puntare a una gara tutta d'attacco, ma la sua gioia finisce presto, troppo presto, al 3. giro quando sosta ai box con l'accensione in disordine. Due giri dopo ripartirà, conquisterà il giro più veloce della corsa, ma al 14. passaggio si ritirerà con l'elettronica del nuovo motore Ferrari ancora in panne. Prima di lui a fermarsi sono stati De Cesaris e Arnoux, finiti nella sabbia. Alla quinta tornata il vantaggio di Senna su Prost è salito a 3"295 mentre Alboreto, terzo, controlla in tranquillità Boutsen, il trio composto da Nakajima, Nannini e Piquet, Cheever, Warwick e un terzetto al fulmicotone, composto da Brundle, Capelli e Gugelmin. L'inglese è stoico nel suo ardore di mostrare di essere ancora valido per la Formula 1, ma è la sua Williams che si dimostra inguidabile, tanto che Martin fa da tappo di due delle March in maniera smaccata. Al 10. giro la situazione cambia leggermente perché Piquet supera Nannini, in preda al sottosterzo, e cerca l'aggancio con l'incredibile Nakajima, ancora quinto. Due tornate dopo Gugelmin ha la meglio su Brundle che ha alzato bandiera bianca ed è costretto suo malgrado a far passare un incontenibile Capelli. La classifica, al 15.

segue



TUTTA LA VERITÀ NEI CRONOLOGICI

SPA — È ben difficile immaginare un momento chiave in una corsa che questa volta non ha riservato per le prime due posizioni la minima emozione. Con nessun problema di consumo e nessun vero avversario in grado di impensierirlo, Ayrton Senna ha probabilmente vissuto la giornata più tranquilla nella storia di questo mondiale. Il confronto diretto con Prost è stato impietoso per il francese e la legge dei numeri, ovvero dei rilievi cronometrici, lo ha confermato. Già prima di accusare il degrado delle gomme il francese si è trovato irrimediabilmente staccato. Al primo giro ha pagato oltre 1" girando in 2'09"480 contro 2'08"003 di un Senna che aveva dovuto rallentare in partenza e era stato impegnato nell'operazione di sorpasso del collega. Al 2. passaggio, pur pressato da un formidabile Berger, Prost non ha fatto meglio che di 2'03"358, mentre Senna era già sceso a 2'02"820. E per infrangere la barriera dei 2'02" Prost ha impiegato 7 giri contro i sei di Senna il quale ha mantenuto un ritmo oscillante tra il 2'01"694 e il 2'01"060 (suo giro più veloce) fino al 18. passaggio. Prost non è andato molto più piano del brasiliano nell'arco totale della gara. Ha semplicemente pagato qualche decimo di secondo ad ogni passaggio, dimostrando probabilmente che la differenza tra lui e Senna è questione di poco ma che probabilmente è giunto ormai il momento di arrendersi a un asso che non sbaglia più una mossa. □



Nella foto grande, Senna taglia il traguardo davanti a Cheever che rinuncia a sdoppiarsi. Sopra, Prost si complimenta sportivamente con Senna. In alto a sinistra, Caffi in lotta con Alliot: il bresciano ha concluso decimo (FotoAmaduzzi). A lato, Tarquini nelle prime battute tiene a bada le due Zakspeed di Schneider e Ghinzani (FotoOrsi)

JOSELE GARZA E RIMASTO IN PANCHINA

LA PRESENZA di Brundle non è stata la sola novità. Sino al giovedì, si aggirava tra i paddock il messicano Josele Garza, in predicato di sostituire Martini — che doveva correre a Birmingham in F 3000 e Tarquini, che in Belgio si era presentato con un dito steccato e una profonda ferita all'occhio sinistro. Tarquini si è poi dimostrato in grado di guidare, mentre Martini ha voluto ugualmente provare a qualificarsi. E Garza è rimasto a girare nel paddock con il casco e la tuta nella borsa. Il messicano aveva trattato con Coloni per sostituire Tarquini per il resto della stagione offrendo 240 milioni, poi tutto si è concluso con un nulla di fatto.

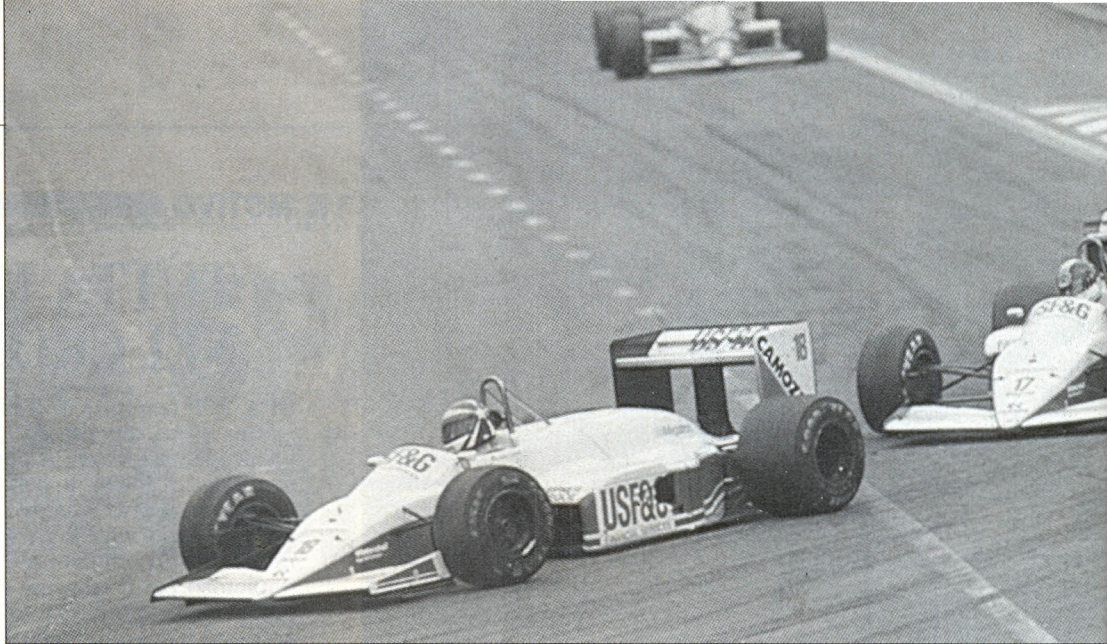
■ LA LIGIER ha firmato un contratto con Brian Hart che si occuperà della assistenza dei Cosworth Dfr che la squadra francese utilizzerà per il prossimo anno. A Mador dovrebbero ricorrere anche la Arrows e la Lotus.

■ NELLA GIORNATA di giovedì, mentre tutti i meccanici preparavano le vetture per le prove, quelli della Ferrari se ne stavano senza fare nulla. Il motivo non era da ascrivere ad un improvviso sciopero, quanto al fatto che il «coadiutore», Cappelli, non ha aveva ancora impartito nessuna disposizione in merito all'organizzazione del lavoro.

■ SI CHIAMA LASLO, il terzo figlio di Nelson Piquet e della sua attuale compagna, Caterina. Laslo si aggiunge così a Nelsinho e Gerardo. Piquet ha avuto la felice notizia appena giunto a Spa. Al più presto Nelson, Caterina e Laslo andranno ad abitare nella barca di oltre trenta metri che il brasiliano si sta facendo costruire.

■ PER GHERARD BERGER si è trattato di un compleanno poco felice. Proprio a Spa l'austriaco ha festeggiato i ventinove anni, ma per rispetto alla memoria di Enzo Ferrari, si è deciso di non celebrare nessuna festa.

■ NELLA CORSA riservata alle celebrità al volante delle Alfa 164 si è registrata la vittoria del regista Just Jaeckin, famoso per avere diretto il film Emmanuelle. Al secondo posto è arrivata Patricia Boutsen, moglie di Thierry.



SENNA SPACCA IL... SECONDO

segue

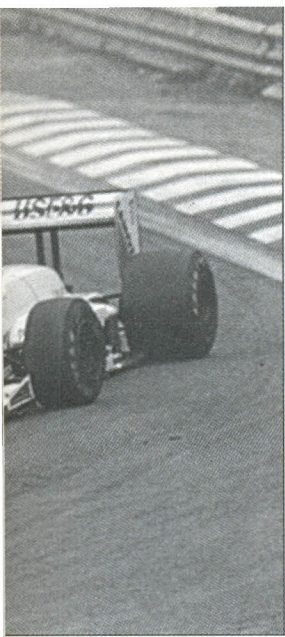
giro, narra di una corsa che ha poca storia per le posizioni di comando. Senna dispone di un vantaggio di 5"014 su Prost. Alboreto, terzo, ne ha altrettanti su Boutsen. Dietro al belga Piquet ha raggiunto Nakajima, mentre Nannini preferisce attendere gli eventi da-

vanti a Cheever, Warwick, Patrese, Gugelmin e Capelli. È questo uno dei momenti più belli del Gran Premio. Infatti al 16 passaggio Piquet infila alla Source Nakajima e gli strappa il quinto posto, mentre più dietro Patrese, Gugelmin e Capelli formano un trio scatenato che va in rimonta su Cheever, rallentato dall'usura delle gomme. Al 20. giro Mauricio arriverà leggermente lun-

CAPELLI ENTUSIASMA NEI SORPASSI GRAN RIMONTA SENZA FRIZIONE

SPA — L'Ivan Capelli vero, quello che viene considerato come un grande campione da tutti i team manager, si è finalmente imposto all'attenzione generale a Spa. «È stata la corsa più bella della mia vita» — ha detto l'ex campione di Formula 3000 dopo un quarto posto conquistato con i denti, alla conclusione di una rimonta nella quale ha dovuto fare i conti dapprima con Riccardo Patrese, poi con Eddie Cheever, Derek Warwick e Nelson Piquet. Gente, insomma, abituata a lottare. Ed è stata la classe con la quale Capelli ha infilato uno per uno i suoi rivali ad avere impressionato tutti. Non un errore, non una esitazione anche nei momenti in cui il contatto e il relativo incidente sembrava nell'aria. Il duello con Patrese è stato il più bello, il più faticoso. Dopo la manovra, poi fallita alla Source nel corso del 24. giro, Ivan non ha perso le speranze di sopravanzare il pilota della Williams. Al 26. giro, prima di Stavelot, in uno dei punti più difficili di tutta la pista, la March ha preso l'esterno della bianca monoposto del padovano che, da parte sua, non ha concesso il minimo spazio. Le due vetture hanno affrontato in questa maniera la prima curva destrorsa con Capelli che è riuscito a tenere perfettamente... nella traiettoria desiderata il suo bolide. Una mossa di un'intelligenza incredibile visto che nella successiva curva a sinistra Ivan si è ritrovato in posizione di vantaggio salutandolo definitivamente lo scomodo... rivale. Il giro dopo Capelli ha superato Cheever finendo per andare a riprendere anche Warwick in sole due tornate (l'inglese aveva oltre 4" di vantaggio). Vinta anche questa resistenza ha superato di prepotenza Piquet. «E pensare — ha commentato — che dal 27. giro in poi ho gareggiato senza frizione». L'unico rimpianto è venuto dalla... posizione di partenza davvero infelice. Senza le prove balorde del venerdì Ivan, costretto ai box da una sospensione, avrebbe potuto arrivare a podio e gli stessi cronologici lo confermano. Storia di una grande corsa. (g. s.)

go alla chicane dopo avere cercato la manovra di sorpasso all'esterno ai danni di Patrese. Ne approfitterà Capelli che da questo momento inizierà a lottare con il padovano e con Cheever. Alla Source, alla 24. tornata, Capelli cerca la manovra contro Riccardo: i due escono appaiati, ma il padovano ha la meglio. Sarà al 26. e 27. giro che Ivan farà i suoi capolavori (come si legge in queste pagine) superando entrambi i rivali. La seconda metà della gara si riscalderà solo per il ritiro di Alboreto (motore rotto) e per Piquet e Nannini che faranno a ruotate alla Source con il senese che all'esterno di questo tornante sfilerà il campione del mondo a 6 giri dalla conclusione. Gli ultimi passaggi non sono che pura accademia per Senna, che ha preso a Prost un vantaggio talmente grande da far disilludere il francese sulle possibilità di conquistare il terzo titolo iridato. Ma gli applausi finali sono tutti per Ivan Capelli che al 40. giro passa prima Warwick per poi rifare la manovra ai danni di Piquet a due tornate dalla conclusione. Dalla corsa sono intanto spariti anche Patrese, fermo con il motore rotto al 33. giro e Gugelmin, la cui... frizione inesistente lo ha mandato ko al 32. passaggio. La classifica vede quindi primo Senna davanti a Prost, Boutsen, Nannini, Capelli e Piquet mentre una grande soddisfazione se la leva Caffi, decimo, costretto tutta la corsa a guidare con la leva del cambio priva di un bullone d'attacco inferiore. □



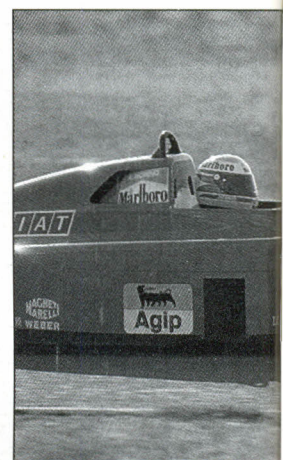
A Spa sono stati molti i duelli in famiglia: nell'altra pagina, Cheever precede Warwick, ma al traguardo Derek sarà settimo e Eddie ottavo. A lato, il grintoso Nakajima tiene testa a Piquet prima di cedergli il passo: Nelson ha concluso sesto, mentre il nipponico s'è dovuto fermare per il motore (FotoOrsi)



Gli inseguitori hanno avuto la meglio sui fuggitivi: sopra, il tentativo di Prost, partito meglio di Senna, è durato solo qualche curva. Poi Ayrton ha preso il largo (FotoColombo). A lato, Gugelmin precede Capelli: i due hanno dato spettacolo con le frizioni ko ma Ivan ha finito quinto in rimonta (FotoOrsi)



Soltanto sei giri, martedì della scorsa settimana, per Moreno al debutto a Fiorano con la Ferrari spinta dal 12 cilindri aspirato. La vettura è scesa in pista con nuovi sfoghi dei radiatori sulle fiancate, a lato (FotoGiovannelli). Nello stesso giorno era in programma a Maranello il primo vertice tecnico dopo la morte di Ferrari: nell'immagine in alto a destra si riconoscono, da sinistra, Razelli, Castelli, Ghidella, Renzetti e Cappelli (FotoStefanini)



E INTANTO, PRESENTE GHIDELLA, MORENO HA GIRATO A FIORANO

DEBUTTO TORMENTATO

Sei giri a rilento e con grosse difficoltà nell'imparare a utilizzare il servocomando del cambio automatico: questo il bilancio dell'esordio del brasiliano con la Ferrari aspirata

FIORANO — Il debutto di Roberto Moreno sulla nuova Ferrari F.1/89 dotata di motore aspirato è stato piuttosto tormentato. Il pilota brasiliano ha dovuto attendere tutta la giornata di martedì prima di avere disponibile la vettura in pista, cioè nel giorno in cui l'ingegnere Ghidella era venuto a Maranello per fare un'accurata visita agli impianti del reparto corse, accompagnato dai nuovi responsabili tecnici che la Fiat ha mandato a seguire lo sviluppo della F.1. Moreno era arrivato alla Ges, il reparto corse della Ferrari, già da lunedì ed aveva

assistito ai test di Berger e Alboreto. Quando Moreno ha potuto salire sulla vettura, ha riscontrato dei problemi di attitudine nella utilizzazione del servocomando idraulico del cambio, che richiede una particolare metodologia di guida. Innanzitutto si deve avere cieca fiducia nel semplice movimento del pollice che dà l'impulso per l'inserimento di una marcia ma non offre quella sensazione, nella fase di scalata, che il freno motore sussiste perché la marcia più bassa è inserita. In tutto Moreno ha percorso 6 giri, molto frazionati, lenti, caratterizza-

ti da lunghe accelerate a vuoto alla ricerca di inserire la marce sul rettilineo. Il pilota staccava parecchie decine di metri prima rispetto a quelle che sono le misure tradizionali anche per la semplice fase di collaudo. Ferma restando la mancanza di attitudine di Moreno, per la vettura si sono presentati gli stessi problemi d'affidabilità finora riscontrati, cioè al servocomando del cambio. John Barnard, che non era presente alla visita effettuata dai responsabili del gruppo Fiat, scalpita. Vuole effettivamente vedere come le soluzioni adottate, con un telaio

che ha una base molto ampia e un'altezza piuttosto ridotta, rispondono alle sollecitazioni in pista. Per il cambio automatico sono attualmente in fase di studio soluzioni alternative che vedono impegnati tecnici sia in Italia sia in Inghilterra, dove — e questa è una novità importantissima — sono state richieste collaborazioni esterne. Se queste soluzioni alternative verranno, come sembra, pronte nel corso di questa settimana, Moreno potrà rimettersi al volante della Ferrari aspirata già nei primissimi giorni di settembre per un nuovo turno di prove.

RIUNITI A SPA I COSTRUTTORI E IL POTERE SPORTIVO È PROTEZIONISMO CONTRO LE NUOVE SQUADRE PER L'89

SPA — Per frenare l'arrivo di nuove squadre sulla scena dei Gp del prossimo anno, la Foca e la Fisa ricorrono a sistemi più simili al protezionismo che a quelli sportivi. Chi mangia una fetta della torta, grande o piccola che sia, è disposto a tutto pur di non dividerla con altri. In Belgio si sono tenute numerose riunioni tra i costruttori, Ecclestone e il presidente Balestre. In funzione di un numero che dovrebbe oscillare dalle trentacinque alle trentasette vetture, sarà modificata la procedura di prequalifica: restando fisse le ventisei monoposto (tredici squadre) meglio piazzate nell'88, tutte le altre dovranno ottenere i quattro restanti posti delle prove ufficiali, attraverso un'apposita

sessione che dovrebbe tenersi il giovedì. Questo varrebbe solo per i Gp europei, mentre per quelli oltre oceano, si terranno apposite sessioni in Europa quindici giorni prima della gara. La proposta appare sensata, ma c'è anche chi sostiene la teoria del numero chiuso, ossia che solo le attuali squadre hanno il diritto di gareggiare in F.1. Le eventuali nuove candidature potrebbero essere prese in considerazione solo nel caso di abbandono di una delle attuali squadre per motivi di ristrettezza economica. La Foca vuole che per il prossimo anno tutti i team presenti si impegnino a schierare due monoposto e la cosa potrebbe creare molte difficoltà a team come l'Osella e la EuroBrun che

invece avrebbero preferito concentrarsi su una sola vettura. Addirittura si potrebbe arrivare a vendere il diritto di partecipazione da parte di alcune squadre presenti. Una situazione del tutto assurda, che contrasta con lo spirito che ha sempre retto la F.1, ossia di trovare nuovi interessi nell'arrivo costante di nuove squadre. Al momento ci sono trentun monoposto che «dovrebbero» salire a trentacinque con il «raddoppio» da parte dei team Coloni, Dallara, Rial e Osella. A queste si aggiungono per ora le richieste del First Racing di Leoni, del team Onix; dell'Atmos di Angiolini e della March che avrebbe in allestimento un'altra squadra che utilizzerebbe un altro nome. Come si vede si passa facilmente il tetto delle quaranta vetture, una realtà che la Fisa vuole assolutamente evitare. Si parla di richieste di garanzie tecniche e economiche per i nuovi arrivati al fine di tutelare l'immagine della F.1. È una scusa bella e buona considerando che almeno tre squadre avevano quest'anno budget e organizzazioni persino insufficienti a disputare la F.3000. Ci sono poi sistemi poco «puliti», come costringere tutti a schierare due vetture e fare pressioni sui fornitori di motori affinché dichiarino la propria impossibilità a esaudire tutte le richieste di collaborazione tecnica. Attualmente sono al vaglio numerose proposte. Un'altra riunione è prevista per Monza. A Spa si è anche discussa la proposta di unificare il tipo di benzina. La possibilità è stata rifiutata in blocco dai fabbricanti di carburante che giustamente vogliono conservare la propria individualità. Saranno però introdotti nuovi criteri per stabilire le caratteristiche chimiche dei propellenti da impiegarsi in F.1. Durante una riunione fra Ecclestone, Balestre e Mosley, si è preso atto del totale fallimento del programma Silhouette e al più presto ne verrà sancita la soppressione. Per quanto riguarda il calendario, Balestre ha lanciato un ultimatum a Monza: se non saranno costruiti i nuovi box, questo sarà l'ultimo anno che il Gp di Italia si disputerà in Lombardia. Per il futuro Balestre ha poi parlato di un possibile Gp in Russia, Jugoslavia e Cecoslovacchia. (c.m.m.)

MANSELL MALATO NON AGITA LA FERRARI «NESSUN RIPIEGO»

SPA — L'assenza di Nigel Mansell al Gp del Belgio ha sollevato subito una serie di illazioni in merito al futuro del pilota inglese. Si è detto che durante i fuoripista effettuato da Mansell al Gp di Ungheria si sarebbero di nuovo evidenziati i dolori a livello vertebrale, conseguenza delle lesioni riportate durante gli incidenti di Suzuka, nell'87, e di Oulton Park, all'epoca della militanza di Nigel in F.3. In Ungheria Mansell aveva abbandonato perché debilitato dai postumi della varicella contratta dal figlioletto Leo, ma a molti i dubbi erano rimasti anche perché a Budapest, al momento dell'abbandono il pilota era entrato con la Williams dentro il garage dove, solo a sarcinesca abbassata, era stato estratto dall'abitacolo. Il giorno prima di partire per il Belgio, Mansell ha comunicato a Frank Williams di non essere in grado di gareggiare in quanto il suo fisico era fortemente debilitato. La compagnia assicuratrice dei Lloyd di Londra, che garantisce la Williams a livello assicurativo per eventuali assenze dei suoi piloti, ha inviato due medici all'Isola di Man per effettuare una visita fiscale, mentre il team chiedeva a Brundle la sua disponibilità. I medici dei Lloyd hanno diagnosticato al pilota un grave stato di intossicazione. Dietro precisa richiesta di Mansell nel referto è stato precisato che non vi sono lesioni a livello vertebrale con susseguenti menomazioni. Nello stesso tempo persisteva però il grave stato di debolezza fisica di Mansell con stato febbrile, tant'è che il pilota inglese è stato ricoverato all'ospedale di Douglas. Che Mansell sia dunque malato non è in dubbio, tuttavia al forfait del pilota inglese non sarebbero estranei anche recenti contrasti tra lui e la sua attuale squadra. La Ferrari non è persa comunque molto preoccupata per il futuro. Marco Piccinini ha detto che Mansell sarà sottoposto alla fine dell'anno a un completo check-up di controllo. «Le corse in automobile sono un po' diverse dai tornei di scacchi — ha detto Piccinini — esiste sempre una certa componente di pericolosità che fa sì che le squadre si guardino sempre attorno per pensare a soluzioni alternative riguardo ai piloti. Con Mansell siamo comunque tranquilli. Attualmente è ancora un pilota della Williams e non possiamo occuparci del suo stato di salute. Smentiamo assolutamente di avere pensato a soluzioni di ripiego. L'ultima volta che ho parlato con Mansell mi è sembrato in buone condizioni, particolarmente dispiaciuto quando gli ho comunicato la scomparsa di Enzo Ferrari. Parlare di pilota rotto o di cavallo azzoppato mi sembra decisamente fuori luogo». (c.m.m.)

TRA LE NOVITÀ più recenti nell'organigramma del reparto corse c'è il ritorno di Tino Carniglia, l'ingegnere che ha fatto parte della squadra in pista nell'epoca delle «cooperative», prima dell'arrivo di Barnard, ed è stato poi trasferito al reparto esperienze (settore F/40) per divergenze di opinioni con gli altri responsabili. Dopo aver effettuato un proficuo lavoro di messa a punto della super berlinetta sportiva, Carniglia è stato richiamato al reparto corse dove ha acquisito l'incarico di responsabile del settore attrezzeria e macchine utensili, con una promozione sul campo a funzionario. Ancora «imprecisa» l'assunzione dell'ingegnere Hahn della Porsche, che da ottobre assumerà la responsabilità della gestione motori e sale prove, compito finora svolto dall'ingegnere Govoni. Altre novità gestionali dovrebbero anche interessare diversi settori dell'organigramma Ferrari, anche quelli non tradizionalmente legati al settore tecnico della F.1. **Alessandro Stefanini**



DAI BOX

MARTINI SI SCOPRE GOLFISTA

PIERLUIGI MARTINI si è scoperto grande giocatore di golf. Il pilota romagnolo non aveva mai preso in mano la mazza, eppure sul green di Malmedy, in compagnia di Nannini e Patrese, ha rivelato una insospettata attitudine. Addirittura Piero è riuscito ad effettuare in due colpi, una buca per la quale i professionisti abitualmente ne impiegano tre. Alla fine Patrese e Nannini si sono innervositi per la stupefacente abilità del romagnolo. Al più presto si farà una sfida tra Martini e il professor Mansell.

■ **DOPO LA PRESENTAZIONE** ufficiale del 10 cilindri aspirato della Honda, la McLaren prosegue nel programma di prove già iniziato da Senna e Prost a Silverstone. Ancora sulla pista inglese, riprenderanno i test con la McLaren adattata al nuovo propulsore atmosferico e con il pilota brasiliano alla guida.

■ **L'ACCORDO** tra la Scuderia Italia e la Timberland prevede l'abbigliamento totale di tutti i componenti della squadra. In Belgio tutti i meccanici erano vestiti con eleganti giubbotti color verde su cui campeggiava la scritta Timberland. Ai piedi logicamente le scarpe americane. E tutti hanno soprannominato la Scuderia Italia il team dei paninari.

■ **I DATI RELATIVI** al funzionamento del motore, sono un patrimonio informativo di cui ogni squadra è estremamente gelosa. Per un inspiegabile errore, un tabulato relativo alla mappatura di un motore Ferrari, era finito nella spazzatura insieme a vecchie cartacce. La cosa non era sfuggita ad alcuni giornalisti che subito avevano rimesso insieme i pezzi di carta relativi al tabulato. Appena Piccini se ne è accorto, si è «taffato» dentro il bidone della spazzatura per prendere quello che rimaneva dei fogli relativi alla mappatura, estremamente seccato per l'accaduto.

■ **GABRIELE TARQUINI** è un grande sportivo. Durante la pausa estiva successiva al Gp di Ungheria, ha partecipato a numerosi tornei di pallavolo e di calcio che si disputano nelle località balneari dell'Abruzzo. Durante una partita di football, in uno scontro fortuito, ha riportato una grave lesione all'occhio sinistro che ha reso necessari sette punti di sutura.



ORMAI SICURO ALBORETO ALLA WILLIAMS PATRESE VICINO ALLA ARROWS

SPA — «Non abbiamo mai pensato di prendere un altro pilota italiano da affiancare a Nannini: è un accoppiamento che Luciano Benetton non vuole assolutamente. Inoltre il nostro ingegnere Rory Byrne ritiene che attualmente, tra i piloti italiani disponibili sul mercato, non ci sia superiore alla media. La nostra scelta preferenziale resta così Johnny Herbert. Siamo disponibili ad aspettare sino a novembre, quando speriamo che Johnny si sarà ripreso dalle ferite di Brands Hatch. Mi rendo conto che è un rischio aspettare tanto, ma per Herbert siamo disposti a correrlo. Se lui non sarà in grado di guidare, penseremo a soluzioni alternative, ma non a un pilota italiano. In quanto a Stefano Modena non abbiamo mai pensato a lui, non sappiamo nemmeno chi sia». Chi parla è Davide Paolini, amministratore delegato della Benetton Formula. Con le sue precise dichiarazioni, Paolini ha finalmente chiarito una situazione che appariva aperta a molte possibilità. La Benetton ha dunque deciso per Herbert: sparisce la possibilità di Modena così come il desiderio della Camel di portare sulla seconda vettura Gabriele Tarquini, dal momento che l'attuale pilota di Coloni non può certo aspettare il mese di novembre per pianificare il suo futuro. E poi, come ha spiegato Paolini, la Benetton non vuole assolutamente due italiani in squadra. Peter Collins avrebbe comunque ricevuto ampie garanzie dai medici inglesi che Herbert sarebbe comunque in grado di tornare a correre. Per quanto riguarda la Williams, i giochi sono ormai fatti per Michele Alboreto che avrebbe firmato un contratto di un anno. Il riserbo di Williams nell'annunciare il passaggio di consegne tra Patrese e Alboreto è principalmente dovuto al fatto che si attende che Riccardo possa

trovare nel frattempo una sistemazione valida. A questo proposito Williams ha detto: «La comunicazione ufficiale la daremo solo dopo il Gp d'Italia. La scelta deve essere fatta tra due piloti italiani, non voglio che si presentino a Monza con uno stato d'animo condizionato negativamente». Oltre a ciò, non bisogna poi dimenticare il disaccordo nato all'interno del team inglese, dato che il progettista Patrick Head è apertamente favorevole a Patrese. Comunque sia, a settembre scadrà l'opzione che la Williams ha sul pilota padovano, che da quel momento sarà libero di negoziare con chiunque. Pare che lo stesso Ecclestone stia aiutando Patrese a trovare una siste-

mazione: le possibilità più consistenti vengono dalla Arrows, ma se ne prospettano anche altre. Oltre a quella legata alla Ligier, si è parlato di un interessamento della Lola Larrousse: il team francese e la Lamborghini, che dall'89 le fornirà il suo 12 cilindri, non nascondono a Spa di gradire la candidatura di Riccardo al fianco di Dalmás, ma ora è quasi sicuro che la squadra confermerà per l'89 entrambi i suoi attuali piloti. Un'altra possibile soluzione viene quindi dalla seconda squadra che nell'89 sarà schierata dalla March. Il nuovo gruppo coinvolgerà anche la Onyx — che eviterebbe così di presentarsi con un team tutto suo — e potrebbe allinea-

SOLO PER MARCH

ECCO IL NUOVO JUDD

SPA — Nella guerra per accaparrarsi i migliori motori aspirati in commercio la March è uscita sonoramente sconfitta. L'indicazione che ha condizionato fino a ieri il team sembra comunque essersi conclusa. Mister Akagi, il potente uomo d'affari giapponese proprietario della Leyton House e grande capo finanziario della formazione che corre in Formula 1, sta infatti stringendo i tempi per assicurare alla casa di Bicester il miglior propulsore possibile e con molta probabilità finanziaria lui stesso un motore a John Judd da schierare nel prossimo campionato del mondo. L'unità sarà un otto cilindri profondamente diverso da quello derivato dall'Honda di Formula 3000 a disposizione quest'anno di Williams, Ligier e della stessa March. Infatti si tratterà di un propulsore con un angolo di 72° gradi che attualmente è in fase di studio nelle ampie officine inglesi del motorista. L'otto cilindri porterà sulle teste il marchio Leyton House e sarà disponibile esclusivamente per il team, che nel 1989 schiererà un nuovo telaio progettato da Adrian Newey. Le altre squadre che saranno servite da Judd proseguiranno a usare l'attuale unità, modificate nelle testate e nel circuito di raffreddamento, il principale punto debole palesato da questo propulsore. (g.s.)



TECNICI/VANDERPLEYN ALLA COLONI

IL DUBBIO È DUCAROUGE

SPA — Sarà Christian Vanderpleyn, attuale progettista della Ags, il nuovo tecnico della Coloni. Vanderpleyn si metterà subito al servizio della squadra italiana fin dal Gp di Monza, occupandosi poi insieme a Julien Costa, altro ingegnere passato dalla Ags al team umbro, alla progettazione della vettura che, il prossimo anno utilizzerà il Cosworth Dfr. L'accordo tra Coloni e Vanderpleyn è fissato per la durata di tre anni. Conti-

nua invece l'incertezza attorno ai nomi di Michel Tetu e Gérard Ducarouge. Il primo potrebbe approdare alla Lola, ma è in trattativa anche con l'Ags e la Rial. Dopo il divorzio tra Ligier e Tetu, la squadra francese ha inviato una lettera a tutti i team dove si diffida chiunque dal contattare il tecnico in quanto l'eventuale squadra andrebbe incontro a grosse noie legali. La Ligier sostiene di avere una clausola contrattuale che impedirebbe a Tetu di lavorare in F. 1 per i prossimi due anni. La cosa finirà inevitabilmente in tribunale ma certamente non agevola le trattative tra il tecnico e le altre squadre. Per quanto riguarda Ducarouge, la Scuderia Italia pare non essere più interessata all'attuale tecnico della Lotus mentre si intensificano le trattative con la Minardi e la Ligier: quest'ultima gli ha proposto un contratto astronomico pur di risolvere la difficile situazione venutasi a creare dopo il rifiuto di Dernie di trasferirsi in Francia, scegliendo la Lotus. La Ligier è in trattativa con Alain Jenkins. Se Ducarouge opererà per la Ligier, la Minardi sarà in una situazione molto difficile in quanto per il prossimo anno Giancarlo Minardi ha preso la decisione di esautorare Caliri da ogni compito legato alla progettazione della vettura. L'ingegnere siciliano potrebbe restare alla Minardi perché proprietario del trenta per cento del team, ma l'attuale difficile momento tecnico ha definitivamente convinto Minardi a cambiare strada. All'Ags arriverà l'ingegner Galopin, con precedenti alla Ligier e attualmente in F. 3000 presso il team Geda. Tra questa scuderia e l'Ags dovrebbe esserci un'unione per la prossima stagione: il primo team porterebbe sponsor, Grouillard e alcuni tecnici, utilizzando le nuove strutture dell'Ags che sono in fase di ultimazione. È comunque attorno a Ducarouge che ruotano i maggiori spostamenti e il tecnico francese ha fatto sapere che ogni decisione sarà presa prima del Gp d'Italia. (c.m.m.)

re al via due vetture per Patrese e per Paolo Barilla ma si parla anche di Johansson. In quanto alla Arrows, insieme al padovano potrebbe arrivare, nell'89, Nakajima (aiutato dallo sponsor Epson), che prenderebbe il posto di Warwick prossimo pilota della Lotus al fianco di Piquet. Cheever lascerà la F.1 per dedicarsi al programma Indy che Tom Walkinshaw sta allestendo per la Jaguar con una vettura progettata da Southgate. Alla March resterà anche Gugelmin che non è disposto ad aspettare fino a novembre per conoscere le decisioni della Benetton. Alla Scuderia Italia arriverà Roberto Moreno o comunque un pilota imposto dalla Marlboro. Alla Dallara, è stata sottoposta una lista con i nomi di Moreno, De Cesaris, Modena e Jarvi Lehto, ma la scelta sembra essere già fatta in favore del brasiliano. La Rial schiererà due vetture. Sono in trattativa Ghinzani e Danner mentre alla Zakspeed tutto pare ormai deciso con la coppia De Cesaris-Suzuki in virtù dell'accordo con la Yamaha di cui si legge a parte. Situazione del tutto aperta alla Tyrrell. La Camel abbandonerà la squadra inglese e di conseguenza la posizione di Palmer si indebolisce. Se ne andrà Bailey e il suo posto potrebbe essere preso da Modena, in trattativa anche con la Ligier. La Minardi ha confermato Sala e Martini, ma il romagnolo potrebbe passare anche alla First Racing di Lamberto Leoni. Raddoppio di vetture anche per Coloni. Tarquini spera nella remotissima possibilità Benetton così come ha ricevuto una proposta dalla First. Il team Coloni vorrebbe però conservare il pilota abruzzese e al suo fianco potrebbe arrivare Streiff o Brundle, mentre all'Ags andrà Grouillard. (c.m.m.)



Tarquini e Coloni, sopra, non saranno più insieme nell'89 (FotoOrsi). Sala, nell'altra pagina, è certo del suo posto: più in dubbio sono Larini e Larrauri, al suo fianco, mentre Brundle, in alto, anche se gradito a Head non sarà in Williams nell'89. Sotto, il neo-ferrarista Hahn con Ascanelli (FotoColombo)



GP BELGIO

A lato, Brundle al rientro in F.1 è stato il più veloce sabato sul bagnato. Sotto, Nakajima che è sempre stato davanti al compagno Piquet: è partito in quarta fila e ha siglato il 2. tempo sotto l'acqua. Alboreto, nell'altra pagina, ha sfruttato ogni metro della pista per conquistare la seconda fila (FotoOrsi). Caffi, in basso, è sempre in gran forma: suo il 15. tempo (Colombo)



LE PROVE/EGUAGLIATO DA AYRTON IL RECORD DI POLE STAGIONALI

SENNA CALIBRO NOVE

Il brasiliano ha fulminato gli avversari nei primi giri del venerdì assicurandosi subito la partenza al palo. I tempi non sono stati migliorati sabato a causa della pioggia battente

SPA — Gerhard Berger si è impegnato: ha spinto al limite la propria Ferrari, eppure ancora una volta non c'è stato nulla da fare. In Belgio, nelle gelide e verdissime Ardenne, sui saliscendi che ti fanno mancare il fiato in gola, Ayrton Senna ha offerto l'ennesima lezione di classe e di stile assoluto, centrando la 19. pole position della carriera e la nona stagionale eguagliando il record di Lauda, Piquet e Peterson dopo il consueto duello con Alain Prost. Una battaglia senza esclusione di colpi, risolta dal brasiliano in quattro e quattr'otto, al quinto giro della prima sessione cronometrata. Insomma quello che pare avere caratterizzato la prestazione di Ayrton a Spa è stata la sensazionale adattabilità del pilota nel trovare in pochi minuti il limite della McLaren. Lo dice lo stesso esame dei cronologici: Senna è uscito due volte dai box per sistemare l'assetto. Poi ha varcato l'autentica curva parallela alla Source che porta alla pista lanciandosi in un giro perfetto, senza sbavature, nel quale ha sfiorato i cordoli bassi di un autodromo dove oltre alla tecnica conta il fegato, il coraggio. Alla fine ha fermato le lancette su 1'53"718, un tempo che senza il traffico eccessivo avrebbe potuto migliorare soprattutto nel corso del 12. passaggio, quando Senna ha sfiorato un'altra

impresa con 1'53"844, lasciando Prost a 1'54"128 e Berger a 1'54"581. La pioggia ha poi fatto il resto impedendo nella giornata del sabato di verificare se il duello tra i dominatori della serie iridata si sarebbe risolto a favore dell'uno o dell'altro.

PRIMA di Spa si pensava che le Ferrari potessero inserirsi nella lotta in famiglia che vivacizza l'ambiente della McLaren. I tecnici del nuovo corso del Cavallino speravano nell'arrivo dei nuovi motori che avrebbero dovuto essere installati il sabato. È logico che nelle condizioni meteorologiche di quella che doveva essere la sessione decisiva il discorso sia completamente saltato. Un vero peccato perché sia a detta di Gerhard Berger, sia di Michele Alboreto, quarto in classifica con 1'55"665, a Spa le monoposto italiane sono state a livello telaistico su un piano di efficienza notevole, pur se il bilanciamento generale non ha soddisfatto completamente un Berger davvero fantastico, che ormai quando sale in macchina dà spettacolo in pista, affrontando ogni metro di asfalto con una cattiveria propria di un uomo incapace alla rassegnazione. Proprio come Riccardo

Patrese, l'altro eroe delle prove, che investito dal ruolo di prima guida Williams a seguito dell'assenza molto chiacchierata (forse troppo) di Mansell è stato il quinto più veloce e il primo tra coloro che utilizzano le monoposto aspirate. Il padovano, una volta tanto, non ha sofferto di gravi carenze motoristiche, né di defaillance telaistiche e ha potuto dimostrare che l'eccezionale prestazione ungherese non era stata frutto del caso e che per il futuro la Formula 1 può contare ancora su qualità che restano intatte a dispetto di un'anzianità agonistica superiore a quella di tutti i suoi attuali colleghi. Un discorso che indirettamente coinvolge, ma dal lato negativo, un campione del mondo che sembra avere perduto la voglia di correre: Nelson Piquet, autore di una prestazione globale talmente scarsa da far apparire il suo compagno Nakajima un fulmine di guerra. Una demotivazione che forse spiega la pochezza attuale di una Lotus alla quale manca un raffronto obiettivo per capire se Ducarouge ha sbagliato vettura o se la prima guida ha alzato bandiera bianca verso i tempi che cambiano.

Guido Schittone



AL POSTO DI MANSELL

SODDISFA BRUNDLE AL RIENTRO

LOTUS. Come si fa a esprimere un giudizio su queste Lotus quando una controfigura, Nakajima, riesce a stare davanti sia sull'asciutto, sia sul bagnato a Nelson Piquet? A Spa il campione del mondo è apparso più che demotivato, combinando anche dei guai. Nelle libere del venerdì, ad esempio, ha percorso tre giri con la macchina che emanava un fumo terribile con il risultato finale di rompere poco dopo la frizione. Per quanto riguarda Satoru, molto soddisfatto della sua 8. posizione, c'è da rilevare che ha mancato per un pelo la pole position... dei poveri, nelle qualifiche allagate di sabato.

TYRRELL. Ancora al di sotto delle attese le prestazioni delle due monoposto inglesi che dall'inizio dell'anno sono in fase di regresso progressivo Gran Premio dopo Gran Premio. Palmer si è qualificato con affanno in 21. posizione, mentre Bailey, più che discreto sul bagnato, ha pagato in qualifica la mancanza di una vettura a punto dopo avere danneggiato la sua nelle libere di venerdì, a causa dell'improvvisa rottura della sospensione posteriore. Ma è logico che nelle condizioni attuali Harvey Postlethwaite non possa operare miracoli di sorta. Meglio agire in sala studi per progettare la Tyrrell edizione 1989. Quella del riscatto.

WILLIAMS. Frank Williams e i suoi uomini sono nati per vincere le guerre. Dopo aver perso qualche battaglia nella fase di tarda primavera, la squadra è in piena risalita, Mansell o non Mansell. Riccardo Patrese, investito per la prima volta del ruolo di prima guida, è stato splendido, generoso e non ha fatto rimpiangere il futuro ferrarista. Il suo 5. tempo è stato la migliore risposta data ai quei critici che non ne apprezzano in pieno il valore. Molto bravo anche Martin Brundle, a corto di allenamento, ma sempre in grado di mostrare all'ambiente di essere un autentico conduttore di Formula 1. E così l'inglese... della Jaguar ha segnato il miglior tempo nelle prove ufficiali del sabato.

segue

SODDISFA BRUNDLE AL RIENTRO

segue

ZAKSPEED. Gustav Brunner ha preso in mano le redini del team proprio a Spa e i suoi piloti non lo hanno deluso. Ghinzani ha conquistato il 24. tempo di pochi centesimi più veloce del compagno di squadra Schneider. Il tedesco il venerdì ha accusato problemi al cambio ed è dovuto salire sul muletto.

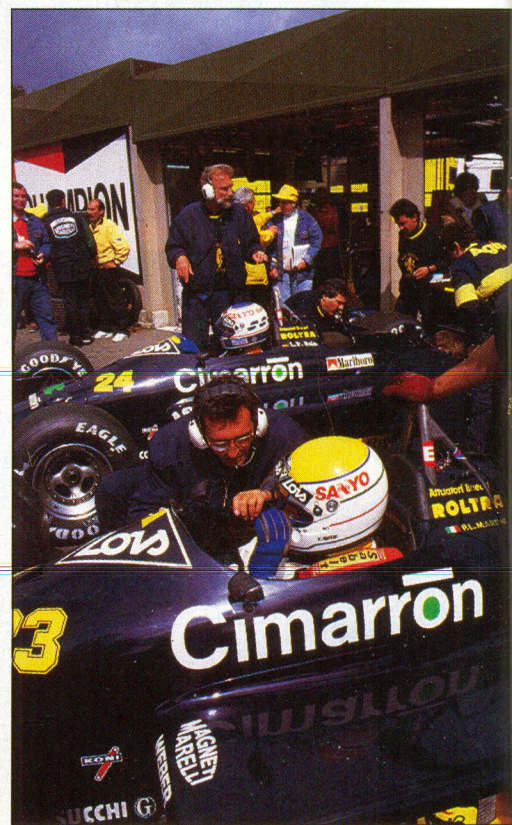
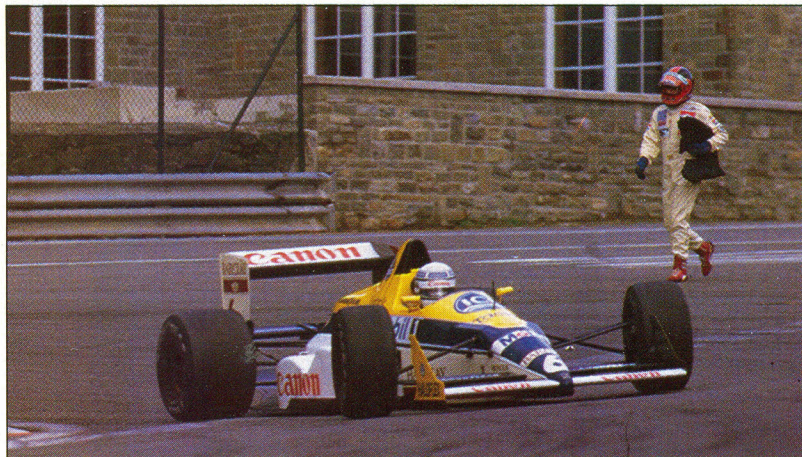
MCLAREN. Su Senna e Prost, sulla loro leale e onestissima battaglia per primeggiare e già stato scritto e detto tutto. Le McLaren Mp4/4 si sono trovate molto a loro agio su questa pista difficile, dando ottime risposnde sia a livello telaistico, sia motoristico. Il sabato Senna si è impegnato nel mettere a punto la vettura per la gara, mentre Prost ha guardato le evoluzioni del collega dal muretto box, ritenendo inutile la sessione finale. Tranquillità o voglia di deporre le armi?

AGS. Al bruttissimo periodo della Ags dal punto di vista tecnico, ha rimediato Philippe Streiff con un 18. tempo conquistato prendendo qualche rischio di troppo. Al volante della vettura, dotata della nuova scocca, il conduttore di Grenoble si è espresso molto bene anche sull'asfalto bagnato.

MARCH. Inferiori alle attese le prestazioni delle due March di Capelli e Gugelmin. Ma la sfortuna non è stata dalla parte del team visto che Ivan nella qualifica «vera» ha dapprima forato la gomma posteriore destra eppoi, appena sostituita, ha avuto la disavventura di trovarsi alla Source con la sospensione fuori uso. Gugelmin, invece, ha rotto un motore e si è lamentato della guidabilità della vettura. Il sabato la situazione è migliorata, ma il bagnato ha impedito di verificare realmente la potenzialità della 881 in Belgio.

ARROWS. Pur su un autodromo che teoricamente doveva favorire le monoposto sovralimentate, le Arrows non hanno brillato. Warwick, influenzato, non è andato più in là del 10. tempo, mentre Cheever, 11., ha dovuto combattere contro la cattiva maneggevolezza di un telaio che ha ormai fatto la sua epoca.

BENETTON. Thierry Boutsen e Alessandro Nannini sono stati



sullo stesso piano, con il belga 6. e il senese 7. Thierry non si è detto soddisfatto dell'assetto, sovrasterzante il venerdì. Alessandro ha invece commesso un paio d'errori dettati da troppa foga (come ad esempio un contatto con la Arrows di Cheever alla Source) nei suoi giri migliori, soffrendo poi di un calo di potenza al motore.

OSELLA. Nicola Larini ha compiuto il suo dovere qualificando in 26. posizione la ormai anziana monoposto torinese. «La guidabilità — ha commentato il toscano — è buona. Purtroppo il motore

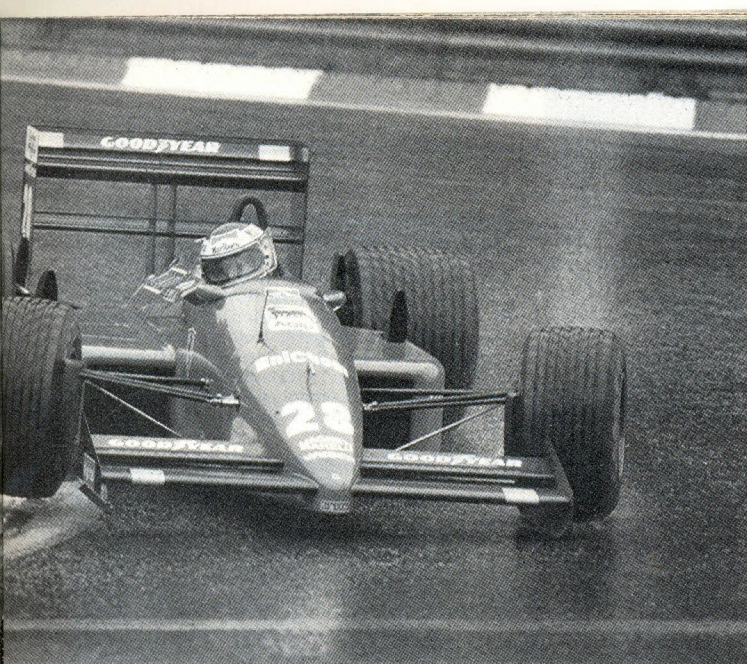
soffre terribilmente in fase di accelerazione». Un male antico che probabilmente ha penalizzato l'ex campione italiano di Formula 3.

RIAL. L'inizio del week-end belga è stato da incubo per Andrea De Cesaris che ha «saltato» le libere di venerdì per via di un cambio... balordo e di una frizione ridotta in poltiglia. Il romano ci ha messo la pezza nella sessione ufficiale, giungendo in 19. posizione e rompendo il propulsore. Il sabato, con un motore migliore del giorno precedente, De Cesaris ha provato la nuova carrozzeria

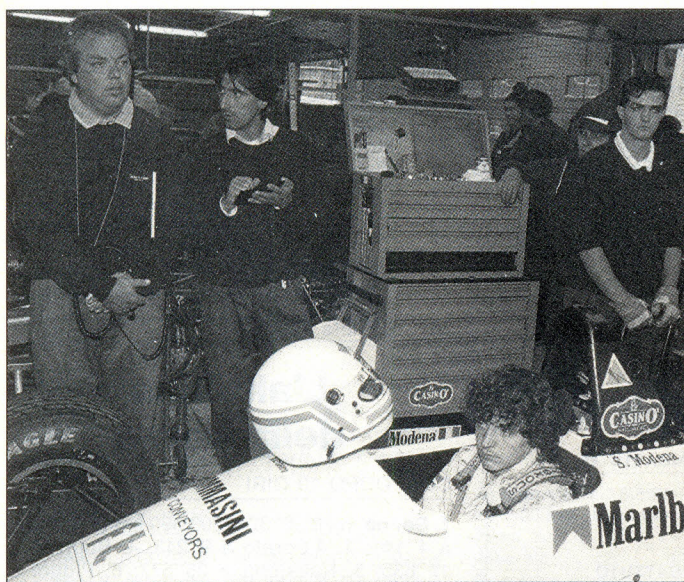
posteriore della vettura tedesca dichiarandosi soddisfatto. Però, l'assenza di Brunner si fa sentire per davvero.

MINARDI. Che stagione contraddittoria quella della Minardi! Dopo un Gran Premio tutto d'attacco, quello d'Ungheria, la squadra è sprofondata nella voragine dei... circuiti veloci. E così il raccolto è stato inesistente con una doppia non qualificazione di Sala e Martini che hanno ripetuto nella sostanza le vicende del Gp di Francia. Peccato ma ora è chiaro che queste monoposto hanno un





Nell'altra pagina, Patrese insegue il quinto tempo, mentre Larrauri guadagna i box dopo il cedimento dell'ennesima sospensione, (FotoStudio '83). Sopra, Berger a caccia delle due McLaren: su il 3. tempo a un soffio da Prost (FotoColombo). A sinistra, Tarquini non ha fallito la qualificazione nonostante il testacoda (FotoAmaduzzi). A lato, gruppo di famiglia in un esterno: né Martini, né Sala sono entrati in griglia. Il romagnolo è andato a correre in F. 3000 (FotoStudio '83). Sotto, un delusissimo Modena si è dovuto accontentare dell'ultima posizione al via (Colombo)



qualcosa di concettualmente sbagliato nelle sospensioni che ammortizzano poco e causano poco piacevoli saltellamenti dove viene richiesta la massima stabilità. Per la cronaca Pierluigi Martini, molto abbattuto per il risultato mancato, è partito sabato sera alla volta di Birmingham dove lunedì ha preso parte alla corsa di Formula 3000.

LIGIER. Team nel quale c'è poca tranquillità tecnica (vedasi il pezzo sui movimenti degli ingegneri) eppure è squadra che reagisce a una stagione negativa. Merito

soprattutto di un Arnoux che sembra quello dei bei tempi e di un Johnsson molto regolare. Il francese, 17., si è messo dietro Ags e Rial mentre lo svedese, 20., ha fatto del suo meglio per tenere in strada una monoposto tanto bella quanto astrusa.

FERRARI. Berger ha proseguito a Spa il suo personale duello con una vettura in chiara fase di pensionamento. Eppure se non fosse stato per guai di valvola «pop off» e di accelerazione avrebbe potuto teptare il colpaccio. Il suo terzo posto, a pochi decimi

da Prost, è stato cercato con tutta la grinta che l'austriaco ha in corpo. Alboreto, dopo avere «bocciato» il motore dotato delle nuove regolazioni anticonsumo, ha trovato il giusto assetto ma è rimasto ugualmente alle spalle del compagno di squadra, lamentandosi del traffico in pista.

LOLA. Philippe Alliot è un profondo conoscitore di Spa, circuito sul quale ottenne una magnifica vittoria in Formula 3000, e non ha avuto difficoltà a confermare l'amore che lo lega alla pista belga. Il suo 16. rilievo assoluto ha rappresentato un miglioramento rispetto alle ultime esibizioni della Lola. Yannick Dalmas, novellino in senso assoluto, ha dapprima imparato i difficilissimi curvoni delle Ardenne e poi ha cercato di attaccare, ma è rimasto lontano dal compagno col 22. rilievo.

COLONI. Al secondo giro delle prequalificazioni Gabriele Tarquini è andato in testacoda alla «Source». Ha guardato con occhi che ridevano i fotografi ed è sceso verso l'Eau Rouge sapendo in cuor suo che Spa è una delle piste che preferisce. Nonostante la rottura di un semiasse, Gabriele si è ampiamente qualificato per le prove, confermandosi in quelle ufficiali, nelle quali ha conquistato un ottimo 22. tempo assoluto prima di rompere il motore. Comunque anche la Coloni ha mostrato innegabili progressi su un autodromo nel quale si pensava potesse andare in crisi. Son finiti i tempi duri?

EUROBRUN. Il buongiorno si vede dal mattino e all'EuroBrun devono avere preso sul serio il proverbio. Larrauri non è riuscito a passare la fase delle prequalifiche parcheggiando la sua monoposto nella via di fuga della Source dopo l'improvvisa e ennesima rottura dell'attacco della sospensione posteriore destra. Modena, alle prese con una vettura bizzosa e un motore poco pronto non si è qualificato ottenendo il penultimo tempo.

BMS DALLARA. Veloce nelle qualifiche asciutte e decisive del venerdì, 15. tempo, e sempre il primo tra i piloti che hanno a disposizione il Cosworth «dei poveri», Alex Caffi ha dimostrato una volta di più a Spa il proprio potenziale e quella di una Dallara che oltre a essere velocissima è affidabile come poche altre vetture del circus. □

DAI BOX

L'EUROBRUN IN GRANDI DIFFICOLTA

ESTREMAMENTE difficile la situazione all'EuroBrun. Walter Brun è deluso per i risultati ottenuti. Vorrebbe continuare anche il prossimo anno, ma commissionando la progettazione e la costruzione della vettura non più all'Euroracing ma ad un altro costruttore. L'Euroracing potrebbe continuare a gestire le macchine in pista. Walter Brun è ai ferri corti anche con Larrauri per quanto riguarda il suo utilizzo in F.1: è rimasto impressionato dalle accuse di eccessiva scorrettezza che alcuni piloti hanno indirizzato a Larrauri. Pare che alcuni abbiano pure indirizzato un esposto alla Fisa. Brun voleva sostituire Larrauri con Danner, ma il tedesco, a causa della sua altezza, non è riuscito ad entrare nell'abitacolo della macchina. Poi si era pensato a Foitek, prima del suo incidente a Brands Hatch. Larrauri continuerà così sino alla fine ma i rapporti con il suo team manager non sono più molto cordiali.

■ **LA DIFFICILE SITUAZIONE** economica dell'Argentina non aiuta certo Oscar Larrauri a trovare degli sponsor. Per illustrare l'attuale momento dell'Argentina, Oscar ci ha spiegato: «La scorsa settimana ho venduto cento pecore. Ho guadagnato dodici mila lire a pecora. Con quei soldi non ci pago nemmeno l'affitto di un mese al residence di Milano».

■ **LA FAMIGLIA** Ferrari ha reso noto che, nel mese di settembre, si svolgerà una cerimonia religiosa in memoria del grande costruttore, alla quale parteciperanno sia i dipendenti dell'Azienda che i piloti e i team manager della F.1.

■ **LA PARTENZA** della gara riservata alla Coppa Alpine è stata rinviata di mezz'ora per non disturbare i piloti e Balestre, impegnati nell'abituale brufing. La gara è stata poi annullata per un grosso incidente alla chicane che ha completamente ostruito la pista. La prova belga verrà ripetuta nel mese di settembre, probabilmente in concomitanza con la 1000 chilometri.

■ **ALLA CORSA** di formula Opel-Lotus, valevole per il campionato tedesco e vinta dal belga Eric Vad de Poele, era presente anche il cantante napoletano Nino D'Angelo. In prova si è qualificato con l'ultimo tempo e in gara non ha certo brillato per i suoi «acuti».

GP BELGIO

Spa-Francorchamps m. 6.940



In 26 al via

(fra parentesi la media)

12	1. FILA	Ayrton Senna (McLaren Mp 4/4) 1'53"718 (219,701)	11	Alain Prost (McLaren Mp 4/4) 1'54"128 (218,912)
		28		2. FILA
6	3. FILA		Riccardo Patrese (Williams Fw12) 1'57"138 (213,287)	
		19	4. FILA	Alessandro Nannini (Benetton B188) 1'57"535 (212,566)
1	5. FILA			Nelson Piquet (Lotus 100T) 1'57"821 (212,050)
		18	6. FILA	Eddie Cheever (Arrows A10/B) 1'57"980 (211,765)
15	7. FILA			Mauricio Gugelmin (March 881) 1'58"361 (211,083)
		36	8. FILA	Alessandro Caffi (Bms Dallara F.1 88A) 1'59"776 (208,589)
25	9. FILA			René Arnoux (Ligier Js31) 2'00"037 (208,136)
		22	10. FILA	Andrea De Cesaris (Rial Arc01) 2'00"521 (207,300)
3	11. FILA			Jonathan Palmer (Tyrrell 017) 2'01"078 (206,346)
		29	12. FILA	Yannick Dalmas (Lola Lc88) 2'01"467 (205,685)
10	13. FILA			Bernd Schneider (Zakspeed Zk871B) 2'01"938 (204,891)

NON QUALIFICATI: Luis Perez Sala (Minardi M188) 2'02"129; Pierluigi Martini (Minardi M188) 2'02"314; Stefano Modena (EuroBrun Er 188) 2'02"322; Julian Bailey (Tyrrell 017) 2'02"519; Oscar Larrauri (EuroBrun Er 188).



Undicesima gara del mondiale F. 1 1988 28 agosto 1988

Circuito: Spa-Francorchamps **Distanza:** 43 giri pari a km 298,420 **Organizzatore:** Royal Automobile Club de Belgique, 53 Rue d'Arion, 1040 Bruxelles, Belgio **Direttore di gara:** Roland Bruynseraede **Partenza:** ore 14,34 **Spettatori:** 60.000 **Organizzazione:** 8 **Sicurezza:** 7 Condizioni atmosferiche: nuvoloso il venerdì; pioggia il sabato; alternanza di nuvole e sole durante la gara.

In 15 al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Ayrton Senna	McLaren Mp 4/4	43	1.28'00"549	203.447	-
2. Alain Prost	McLaren Mp 4/4	43	1.28'31"019	202.280	.30"470
3. Thierry Boutsen	Benetton B188	43	1.29'00"230	201.173	.59"681
4. Alessandro Nannini	Benetton B188	43	1.29'09"143	200.838	1'.08"594
5. Ivan Capelli	March 881	43	1.29'16"317	200.569	1'.15"768
6. Nelson Piquet	Lotus 100T	43	1.29'24"177	200.275	1'.23"628
7. Derek Warwick	Arrows A10/B	43	1.29'25"904	200.211	1'.25"355
8. Eddie Cheever	Arrows A10/B	42	1.28'00"918	198.702	a 1 giro
9. Martin Brundle	Williams Fw12	42	1.28'01"724	198.671	a 1 giro
10. Alessandro Caffi	Bms Dallara F.1 88A42	42	1.28'30"070	197.611	a 1 giro
11. Philippe Alliot	Lola Lc88	42	1.28'35"863	197.396	a 1 giro
12. Philippe Streiff	Ags Jh23	42	1.28'54"179	196.718	a 1 giro
13. Stefan Johansson	Ligier Js31	39	1.22'42"748	196.338	a 4 giri
14. Jonathan Palmer	Tyrrell 017	39	1.22'43"371	196.313	a 4 giri
15. Bernd Schneider	Zakspeed Zk871B	38	1.22'02"065	192.885	a 5 giri

11 i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
René Arnoux	Ligier Js31	2	Incidente
Andrea De Cesaris	Rial Arc01	2	Incidente
Yannick Dalmas	Lola Lc88	9	Motore
Gerhard Berger	Ferrari F.1/87-88C	11	Elettronica
Nicola Larini	Osella Fa1L	14	Pompa benzina
Satoru Nakajima	Lotus 100T	22	Motore
Piercarlo Ghinzani	Zakspeed Zk871B	25	Motore
Mauricio Gugelmin	March 881	29	Testa Coda
Riccardo Patrese	Williams Fw12	30	Motore
Michele Alboreto	Ferrari F.1/87-88C	35	Motore
Gabriele Tarquini	Coloni 188	36	Scatola sterzo

I primati

SUL GIRO IN PROVA: IMBATTUTO

Appartiene a Mansell (16/5/87 Williams Fw11B in 1'52"026 alla media di 223.02 kmh).

SUL GIRO IN GARA: IMBATTUTO

Appartiene a Prost (17/5/87 McLaren Mp4/3 in 1'57"153 alla media di 213.26 kmh).

SULLA DISTANZA: IMBATTUTO

Appartiene a Prost (17/5/87 McLaren Mp4/3 43 giri pari a km 298,42, in 1.27'03"217 alla media di 205.68 kmh).

Trofeo Jim Clark

1. Boutsen p. 69; 2. Nannini 36; 3. Capelli 25; 4. Palmer e Gugelmin 20; 5. Dalmas 16; 6. Patrese 14; 7. De Cesaris 13; 8. Johansson e Mansell 9; 9. Caffi 8; 10. Sala 7; 11. Streiff 5; 12. Martini, Tarquini e Brundle 3; 13. Modena e Alliot 2.

Trofeo Colin Chapman

1. Benetton p. 99; 2. March 39; 3. Williams 26; 4. Tyrrell 20; 5. Lola 18; 6. Rial 13; 7. Minardi 10; 8. Ligier 9; 9. Dallara 8; 10. Ags 5; 11. EuroBrun 2.

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Senna** in 20'28"324 (203.399 kmh); 2. Prost a 4"141; 3. Alboreto a 9"243; 4. Boutsen a 17"635; 5. Nakajima a 25"577; 6. Piquet a 27"124; 7. Nannini a 28"227; 8. Cheever a 31"778; 9. Warwick a 33"093; 10. Patrese a 33"952; 11. Brundle a 37"664; 12. Gugelmin a 38"073; 13. Capelli a 38"639; 14. Alliot a 46"806; 15. Caffi a 47"218; 16. Streiff a 50"357; 17. Johansson a 1'00"988; 18. Palmer a 1'05"025; 19. Tarquini a 1'08"336; 20. Schneider a 1'08"617; 21. Ghinzani a 1'09"608; 22. Larini a 1'13"294; 23. Berger a 3 giri.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Senna** in 40'44"766 (204.388 kmh); 2. Prost a 6"805; 3. Alboreto a 25"038; 4. Boutsen a 38"380; 5. Piquet a 46"984; 6. Nakajima a 51"248; 7. Nannini a 52"444; 8. Cheever a 56"036; 9. Warwick a 56"737; 10. Patrese a 58"323; 11. Capelli a 1'00"858; 12. Gugelmin a 1'01"527; 13. Brundle a 1'10"813; 14. Caffi

Classifiche iridate dopo 11 gare

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

MONDIALE PILOTI

1. Senna	-	9	-	6	9	9	6	9	9	9	9						75	75
2. Prost	9	6	9	9	6	6	9	6	6	6							72	72
3. Berger	6	2	6	4	-	-	3	-	4	3	-						28	28
4. Boutsen	-	3	-	-	4	4	-	-	1	4	4						20	20
5. Alboreto	2	-	4	3	-	-	4	-	3	-	-						16	16
Piquet	4	4	-	-	3	-	2	2	-	-	1						16	16
7. Nannini	-	1	-	-	-	-	1	4	-	-	3						9	9
Warwick	3	-	3	2	-	-	-	1	-	-	-						9	9
9. Mansell	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-						6	6
Capelli	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	2						6	6
11. Gugelmin	-	-	-	-	-	-	-	3	-	2	-						5	5
Palmer	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-						5	5
13. De Cesaris	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-						3	3
14. Patrese	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-						2	2
15. Martini	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-						1	1
Nakajima	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						1	1
Cheever	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-						1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	9	15	15	15	9	15	15	15							147	147
2. Ferrari	8	2	10	7	-	-	7	-	7	3	-						44	44
3. Benetton	-	4	-	-	4	4	1	4	1	4	7						29	29
4. Lotus	5	4	-	-	3	-	2	2	-	-	1						17	17
5. March	-	-	-	-	2	-	-	3	2	2	2						11	11
6. Arrows	3	-	3	3	-	-	-	1	-	-	-						10	10
7. Williams	-	-	1	-	-	-	-	6	-	1	-						8	8
8. Tyrrell	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-						5	5
9. Rial	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-						3	3
10. Minardi	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-						1	1

a 1'22"644; 15. Alliot a 1'31"082; 16. Streiff a 1'32"348; 17. Johansson a 1'48"973; 18. Palmer a 1'50"675; 19. Schneider a 2'03"243; 20. Ghinzani a 1 giro; 21. Tarquini a 1 giro.

COSÌ DOPO 30 GIRI

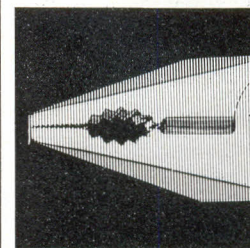
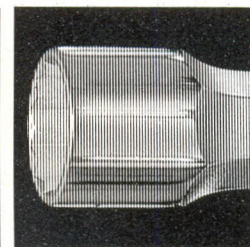
1. Senna in 01'07239 (204.383 kmh); 2. Prost a 13"501; 3. Alboreto a 34"993; 4. Boutsen a 53"144; 5. Piquet a 1'06"428; 6. Nannini a 1'09"263; 7. Warwick a 1'12"925; 8. Capelli a 1'19"874; 9. Patrese a 1'26"522; 10. Cheever a 1'30"646; 11. Brundle a 1'40"972; 12. Caffi a 1'52"955; 13. Gugelmin a 1 giro; 14. Alliot a 1 giro; 15. Streiff a 1 giro; 16. Johansson a 1 giro; 17. Palmer a 1 giro; 18. Schneider a 1 giro; 19. Tarquini a 1 giro.

COSÌ DOPO 40 GIRI

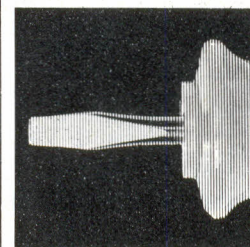
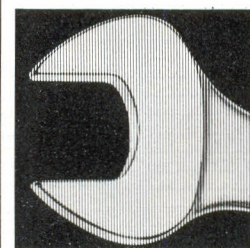
1. Senna in 21'41"902 (203.872 kmh); 2. Prost a 23"451; 3. Boutsen a 1'02"648; 4. Nannini a 1'15"536; 5. Piquet a 1'21"566; 6. Capelli a 1'21"977; 7. Warwick a 1'27"598; 8. Cheever a 1 giro; 9. Brundle a 1 giro; 10. Caffi a 1 giro; 11. Alliot a 1 giro; 12. Streiff a 1 giro; 13. Johansson a 1 giro; 14. Palmer a 1 giro; 15. Schneider a 2 giri.

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Berger (Ferrari F.1/87-88C)	10	2'00"772	206.869
Senna (McLaren Mp 4/4)	18	2'01"061	206.375
Prost (McLaren Mp 4/4)	18	2'01"702	205.288
Alboreto (Ferrari F.1/87-88C)	34	2'01"924	204.915
Gugelmin (March 881)	14	2'02"255	204.360
Nannini (Benetton B188)	39	2'02"298	204.288
Capelli (March 881)	14	2'02"302	204.281
Piquet (Lotus 100T)	23	2'02"598	203.788
Boutsen (Benetton B188)	21	2'02"849	203.372
Warwick (Arrows A10/B)	24	2'03"002	203.119
Patrese (Williams Fw12)	19	2'03"220	202.759
Nakajima (Lotus 100T)	20	2'03"448	202.385
Cheever (Arrows A10/B)	24	2'03"653	202.049
Brundle (Williams Fw12)	9	2'04"088	201.341
Caffi (Bms Dallara F. 1 88A)	24	2'04"475	200.715
Tarquini (Coloni 188)	36	2'04"589	200.531
Streiff (Ags Jh23)	23	2'05"028	199.827
Alliot (Lola Lc88)	37	2'05"083	199.739
Palmer (Tyrrell 017)	21	2'05"525	199.036
Johansson (Ligier Js31)	39	2'05"681	198.789
Larini (Osella Fa1L)	12	2'06"514	197.480
Ghinzani (Zakspeed Zk871B)	14	2'06"653	197.263
Schneider (Zakspeed Zk871B)	19	2'06"810	197.019
Dalmas (Lola Lc88)	7	2'07"497	195.958
Arnoux (Ligier Js31)	2	2'07"978	195.221
De Cesaris (Rial Arc01)	2	2'08"821	193.944



Beta



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

Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1987	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDÌ		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'53"426	3. Lotus	Senna	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'55"539	1'53"718	2'14"444	2'15"196	1'59"988
1'54"186	6. McLaren	Prost	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'55"389	1'54"128	2'16"561	-	2'00"459
1'53"451	4. Ferrari	Berger	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'55"645	1'54"581	2'15"567	2'17"115	2'01"376
1'53"511	5. Ferrari	Alboreto	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'58"022	1'55"665	2'15"899	2'15"677	2'01"129
1'55"064	8. Brabham	Patrese	Williams Fw12	Judd	1'59"125	1'57"138	2'16"803	2'15"358	2'03"474
1'54"300	7. Benetton	Boutsen	Benetton B188	Ford Dfr	1'58"487	1'57"455	2'18"431	2'15"236	10'40"031
1'58"132	14. Minardi	Nannini	Benetton B188	Ford Dfr	1'58"277	1'57"535	2'17"724	2'17"077	2'01"201
1'58"469	15. Lotus	Nakajima	Lotus 100T	Honda T	2'01"538	1'57"616	2'18"392	2'14"739	2'03"158
1'53"416	2. Williams	Piquet	Lotus 100T	Honda T	2'04"398	1'57"821	2'16"767	2'15"027	2'02"914
1'56"359	12. Arrows	Warwick	Arrows A10/B	Megatron T	1'59"555	1'57"925	2'22"729	2'16"770	2'02"849
1'55"899	11. Arrows	Cheever	Arrows A10/B	Megatron T	1'59"197	1'57"980	2'19"478	2'19"908	2'04"006
2'00"433	18. Zakspeed	Brundle	Williams Fw12	Judd	1'59"073	1'58"206	2'16"172	2'14"517	2'03"769
	Non presente	Gugelmin	March 881	Judd	1'59"530	1'58"361	2'15"657	-	2'02"148
2'02"036	21. March	Capelli	March 881	Judd	1'58"678	1'59"439	2'15"773	2'22"821	2'03"142
2'12"086	26. Osella	Caffi ●	Bms Dallara F. 1 88A	Ford Cosworth Dfz	2'01"068	-	2'16"414	2'18"052	2'06"685
2'02"347	22. Larrousse	Alliot	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	2'00"993	1'59"906	2'21"064	2'21"219	2'04"276
1'59"117	16. Ligier	Arnoux	Ligier Js31	Judd	2'00"728	2'00"037	2'22"462	2'19"260	2'04"682
2'03"098	23. Tyrrell	Streiff	Ags Jh23	Ford Cosworth Dfz	2'01"760	2'00"410	2'18"070	2'23"953	2'05"010
1'57"101	13. Brabham	De Cesaris	Rial Arc01	Ford Cosworth Dfz	2'07"111	2'00"521	2'18"472	2'17"028	2'04"488
1'55"781	10. McLaren	Johansson	Ligier Js31	Judd	2'02"809	2'00"857	2'21"782	-	2'04"937
2'04"677	24. Tyrrell	Palmer	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	2'03"040	2'01"078	2'19"623	2'20"594	2'06"136
	Non presente	Tarquini ●	Coloni 188	Ford Cosworth Dfz	2'02"101	2'01"359	2'27"897	2'19"939	2'06"231
	Non presente	Dalmas	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	2'01"998	2'01"467	2'26"474	2'19"909	2'05"130
1'59"291	17. Ligier	Ghinzani	Zakspeed Zk871B	Zakspeed T	2'03"671	2'01"899	-	2'22"064	2'06"652
	Non presente	Schneider	Zakspeed Zk871B	Zakspeed T	2'03"564	2'01"938	2'20"160	2'19"825	2'06"410
	Non presente	Larini ●	Osella Fa1L	Osella T	2'02"347	2'02"129	2'18"945	2'17"127	2'06"406
	Non presente	Sala	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	2'03"399	2'02"129	2'23"229	-	-
	Non presente	Martini	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	2'03"191	2'02"314	2'18"990	-	-
	Non presente	Modena ●	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	2'02"933	2'02"322	2'22"095	2'19"880	-
	Non presente	Bailey	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	2'06"612	2'02"519	2'19"343	-	-
	Non presente	Larrauri ●	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	2'04"208	-	-	-	-

●: piloti soggetti alla prequalificazione

Velocità in prova

Rilevate alla staccata di Les Combes

VENERDÌ		SABATO		DOMENICA	
N.	PILOTA KM/H	N.	PILOTA KM/H	N.	PILOTA KM/H
27	Alboreto 312.680	1	Piquet 282.720	27	Alboreto 296.620
28	Berger 311.240	2	Nakajima 276.920	12	Senna 294.760
11	Prost 310.080	28	Berger 276.570	28	Berger 291.340
12	Senna 303.030	18	Cheever 272.380	2	Nakajima 291.030
9	Ghinzani 300.750	12	Senna 270.950	11	Prost 290.710
1	Piquet 300.080	10	Schneider 270.410	1	Piquet 289.230
10	Schneider 297.680	20	Boutsen 265.100	9	Ghinzani 287.080
2	Nakajima 297.440	25	Arnoux 264.900	18	Cheever 286.170
18	Cheever 291.890	6	Patrese 264.640	10	Schneider 284.210
6	Patrese 287.690	5	Brundle 264.580	17	Warwick 282.500
17	Warwick 286.850	17	Warwick 263.610	16	Capelli 281.400
5	Brundle 285.640	31	Tarquini 263.220	6	Patrese 280.670
15	Gugelmin 285.560	21	Larini 263.220	15	Gugelmin 278.780
19	Larini 283.090	9	Ghinzani 262.390	19	Nannini 278.570
21	Nannini 283.090	33	Modena 261.690	5	Brundle 278.420
16	Capelli 282.280	19	Nannini 260.370	20	Boutsen 276.780
14	Streiff 281.910	22	De Cesaris 259.870	25	Arnoux 276.360
36	Caffi 281.620	30	Alliot 259.620	26	Johansson 275.510
26	Johansson 280.520	36	Caffi 259.240	3	Palmer 275.510
24	Sala 280.520	29	Dalmas 259.180	21	Larini 275.090
25	Arnoux 278.930	3	Palmer 259.180	22	De Cesaris 274.250
20	Boutsen 278.640	16	Capelli 255.860	36	Caffi 273.420
29	Dalmas 278.140	27	Alboreto 251.690	29	Dalmas 271.970
3	Palmer 277.850	14	Streiff 246.010	30	Alliot 270.340
33	Modena 277.780			14	Streiff 269.260
30	Alliot 276.920			31	Tarquini 268.320
4	Bailey 276.290				
31	Tarquini 275.930				
22	De Cesaris 274.810				
23	Martini 272.180				

McLaren campione costruttori

MANCANO ancora 5 gare alla fine del campionato ma il titolo costruttori è già matematicamente assegnato alla McLaren, che anche in Belgio ha ottenuto una splendida doppietta; la Casa britannica, che mantiene la straordinaria media di 6,68 punti/partecipazione, è al quarto titolo iridato dopo quelli del 1974, 1984, 1985.

■ **DOPO LA CORSA** belga tutti i piloti, a eccezione del duo della McLaren-Honda, sono matematicamente esclusi dalla lotta per il titolo e Ayrton Senna, che ha ora la media di 6,81 punti/gara, è a questo punto il favorito d'obbligo. Il brasiliano ha ottenuto in Belgio il quarto successo consecutivo; l'ultimo a riuscire nell'impresa era stato Jochen Rindt su Lotus-Ford nel 1970. Con le 7 vittorie stagionali Senna ha eguagliato il primato nella specialità, stabilito da Jim Clark su Lotus-Climax nel 1963 e raggiunto anche da Alain Prost su McLaren-Porsche nel 1984. Ma a Spa, Senna ha eguagliato anche un altro primato: quello delle 9 pole position stagionali che era stato stabilito da Ronnie Peterson su Lotus-Ford nel 1973 e raggiunto anche da Niki Lauda su Ferrari nel 1974 e nel 1975, nonché da Nelson Piquet su Brabham-Bmw nel 1984. Con cinque Gp ancora a disposizione facilmente Senna stabilirà dei nuovi primati assoluti nelle due specialità.

■ **ANDREA DE CESARIS** si è dovuto ritirare ancora una volta e così il romano, che conta 81 ritiri in 115 gare, è ora secondo in questa graduatoria alle spalle di Riccardo Patrese (primatista con 103 ritiri in 171 corse) e davanti a Jacques Laffite arrivato a 80 ritiri in 176 presenze; quarto è Niki Lauda con 78 ritiri a parità di presenze con Patrese. Ma per gli italiani non ci sono solo note negative: da 14 Gp almeno un loro rappresentante entra in zona punti, con un totale di 20 piazzamenti per 7 piloti.

■ **LA PRIMA CORSA** del dopo Enzo Ferrari ha dato al Cavallino Rampante il giro più veloce in gara: il settimo per Gerhard Berger e il 105. per la Casa. L'austriano ha così pareggiato il conto con Gilles Villeneuve e Emerson Fittipaldi, mentre la Ferrari ha consolidato la propria posizione di leader in questa graduatoria davanti alla Lotus che ne ha 69.

Mauro Mori

DRIVER HIT PARADE/IVAN È DIETRO SOLO A SENNA

CHE CAPELLI... DRITTI

L'ARDORE e il coraggio con cui Capelli ha saputo rimontare dall'infelice posizione di partenza per arrivare fino al quinto posto finale nonostante la frizione ko hanno mandato tutti in visibilio. È pienamente meritato, quindi, il secondo posto di Ivan nella graduatoria parziale dietro all'insuperabile Ayrton Senna che ormai rasenta la perfezione: dopo undici Gp disputati la sua media rimane da...

Olimpo. La classifica generale non ha subito scossoni nelle prime sei piazze, mentre al settimo posto è salito Alboreto. Il «debuttante» Brundle si è inserito subito alla tredicesima piazza. Cheever (nella foto Amaduzzi), invece, ha perduto due posizioni: non può che invocare una nuova monoposto per risalire la china, ormai la sua Arrows è obsoleta. In calando anche Gabriele Tarquini.



NAZIONALITA'								Totale punti Gp Belgio			
TESTATE											
GIORNALISTI	Mannucci	Morosini	Marincovich	Camus	Rives	Doodson	Zwickl	Barros	Schlang	Leme	
PILOTI											
Senna	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Capelli	10	10	10	10	8	10	10	10	9	9	96
Boutsen	10	9	8	9	9	10	8	10	10	10	93
Nannini	9	9	9	9	8	9	8	9	9	8	87
Prost	9	8	6	9	9	9	8	9	9	8	84
Gugelmin	8	8	8	9	8	9	8	9	8	8	83
Nakajima	7	8	8	8	9	8	8	8	8	8	80
Patrese	7	9	7	8	8	8	8	9	8	8	80
Berger	8	8	8	7	8	8	9	8	8	7	79
Alboreto	8	8	8	8	7	8	8	8	8	8	79
Piquet	8	8	8	8	6	8	7	8	8	8	77
Caffi	7	8	8	7	8	7	8	8	7	8	76
Warwick	8	8	7	8	7	8	7	8	7	8	76
Brundle	7	7	6	7	7	8	8	7	7	7	71
Cheever	7	7	6	7	6	7	7	7	6	7	67
Larini	6	6	6	6	7	7	6	8	6	7	65
Schneider	6	6	5	5	6	8	8	8	6	7	65
Johansson	6	6	5	5	7	7	6	8	6	7	63
Alliot	6	6	5	6	7	5	7	8	6	7	63
Palmer	6	6	5	6	6	7	6	7	6	7	62
Streff	6	6	5	6	7	6	6	7	6	7	62
Tarquini	6	7	6	6	6	6	6	6	6	6	61
Ghinzani	6	6	5	5	6	7	6	7	6	6	60
Dalmas	6	5	5	6	6	5	5	6	6	6	56
De Cesaris	6	6	6	6	5	4	6	NC	6	NC	55
Arnoux	6	6	4	6	5	4	5	NC	5	NC	51

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

CLASSIFICA GENERALE

BRUNDLE SUBITO TREDICESIMO

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1.	(1)	Senna	1055	11	95.91
= 2.	(2)	Prost	978	11	88.91
= 3.	(3)	Berger	929	11	84.45
= 4.	(4)	Nannini	918	11	83.45
= 5.	(5)	Boutsen	911	11	82.82
= 6.	(6)	Mansell	769	10	76.90
▲ 7.	(8)	Alboreto	843	11	76.64
▽ 8.	(7)	De Cesaris	819	11	74.45
▲ 9.	(10)	Capelli	743	10	74.30
▲ 10.	(11)	Gugelmin	799	11	72.64
▽ 11.	(9)	Warwick	796	11	72.36
▲ 12.	(13)	Patrese	787	11	71.55
13.	(-)	Brundle	71	1	71.00
▲ 14.	(16)	Caffi	629	9	69.89
▽ 15.	(12)	Tarquini	489	7	69.86
▽ 16.	(14)	Cheever	768	11	69.82
▽ 17.	(15)	Modena	554	8	69.25
= 18.	(18)	Piquet	759	11	69.00
= 19.	(19)	Martini	272	4	68.00
▽ 20.	(17)	Dalmas	672	10	67.20
▽ 21.	(20)	Streff	727	11	66.09
▽ 22.	(21)	Sala	594	9	66.00
▽ 23.	(22)	Palmer	643	10	64.30
▽ 24.	(23)	Schneider	257	4	64.25
▽ 25.	(24)	Larini	385	6	64.17
▲ 26.	(27)	Nakajima	568	9	63.11
▽ 27.	(25)	Alliot	683	11	62.09
▽ 28.	(26)	Johansson	432	7	61.71
= 29.	(29)	Larauri	416	7	59.43
▽ 30.	(28)	Arnoux	530	9	58.89
= 31.	(31)	Ghinzani	350	6	58.33
▽ 32.	(30)	Bailey	233	4	58.25
▽ 33.	(32)	Campos	108	2	54.00

Legenda

▲ IN SALITA

▽ IN DISCESA

= STAZIONARIO

* NUOVO ENTRATO

LA TECNICA/PRESENTAZIONE UFFICIALE DEL MOTORE GIAPPONESE

L'HONDA MOSTRA IL 10

Poche le altre novità viste in Belgio nonostante i vari team, nelle scorse settimane, avessero lavorato alacremente nelle prove private. Molto probabilmente le innovazioni si vedranno a Monza

SPA — La presentazione del motore aspirato Honda ha tenuto banco ai box del Gp del Belgio, che ha riservato poche altre novità sulle varie vetture in gara. Probabilmente qualche gustosa sorpresa ci sarà a Monza dove, tra l'altro, dovrebbe far la sua comparsa la nuova Ligier.

LOTUS

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

Non sono servite a molto tutte le modifiche apportate alla vettura di Piquet, bloccata da noie al cambio, venerdì mattina. Nuovi erano i profili estrattori posteriori, più incurvati verso l'alto e con delle diverse paratie verticali ai lati del cambio. Tutte e tre le monoposto avevano poi, i baffi anteriori tipo March ulteriormente modificati e cioè con le paratie curvilinee all'interno delle ruote anteriori più lunghe e tenute rigide da due cavi collegati alla parte centrale del muso. Su due vetture c'erano i musetti con la parte centrale dei profili anteriori in un solo pezzo, per evitare turbolenze nocive in questa zona. Le sospensioni infine risultavano diverse da quelle usate in Ungheria su tutte e tre le monoposto.

MINARDI

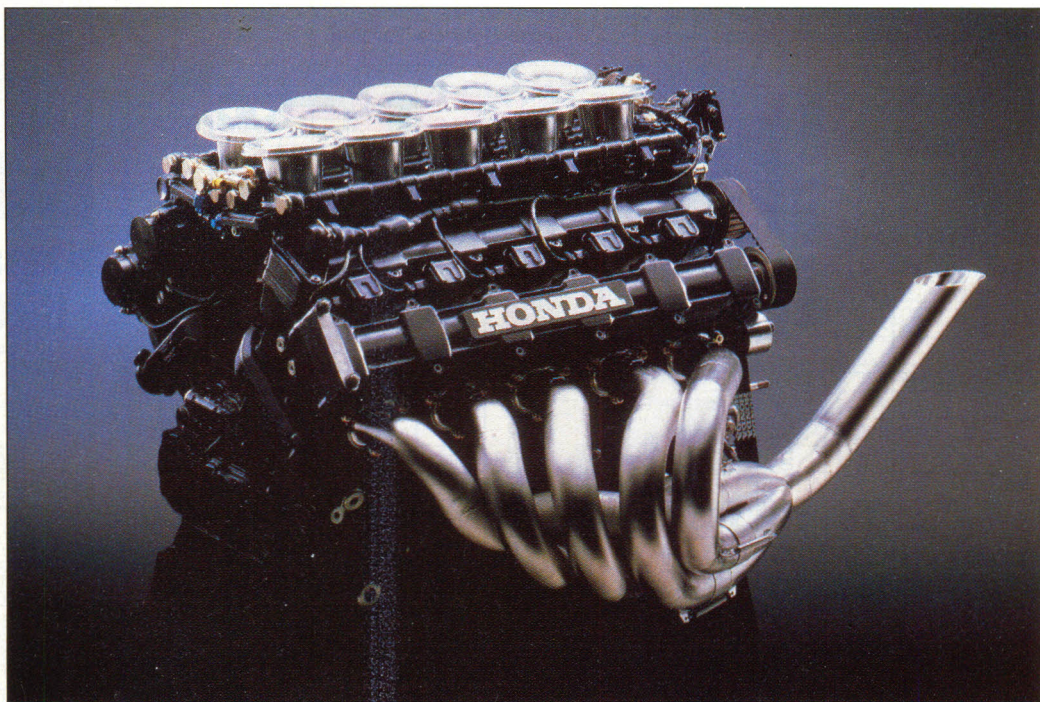
M188/3 Pierluigi Martini
M188/4 Louis Perez Sala
M188/1 «muletto»

Solo la vettura di Sala, come in Ungheria, aveva la sospensione anteriore con i tradizionali ammortizzatori, le altre due avevano le solite barre di torsione. Non è stato provato il muso con lo scalino nella parte inferiore.

AGS

Jh 23/2 Philippe Streiff
Jh 23/1 «muletto»

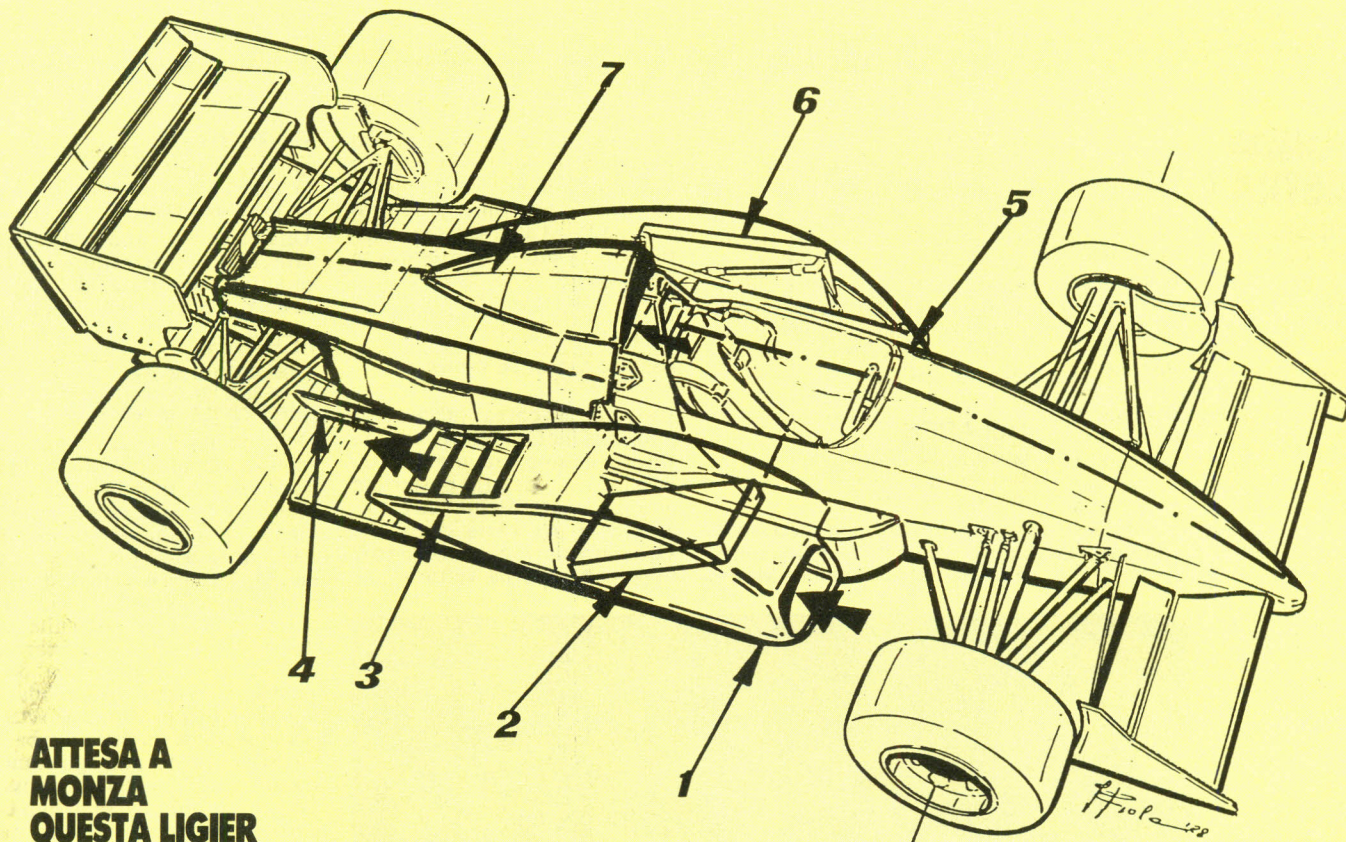
Nessuna modifica sulle Ags il cui staff tecnico, in pratica ha abbandonato in blocco per andare alla Coloni il prossimo anno. È stato portato anche il telaio n. 3 utilizzato come scocca di scorta.



NEGATA DA GOTO L'ESISTENZA DI UN 8 E UN 12 CILINDRI SARÀ L'UNICO ASPIRATO

DOPO il debutto segreto sulla pista di Silverstone, la Honda ha finalmente presentato il nuovo motore a dieci cilindri che equipaggerà nel 1989 la McLaren in esclusiva, mentre per il 1990 la Honda ha lasciato aperta la possibilità per una fornitura a un secondo team (potrebbe essere il March). Siglato «Ra 108 E» è caratterizzato da un peso di 150 kg, nella norma confrontato agli altri plurifrazionati Renault e Lamborghini, visti sino ad oggi. Le dimensioni esterne sono: 620 mm di lunghezza, 550 mm di larghezza e 540 mm di altezza. Del tutto segreti corsa, alesaggio e regime di rotazione, mentre la potenza massima viene indicato superiore ai 600 cavalli. L'ingegner Goto, responsabile tecnico del programma legato al motore aspirato, ha smentito che in Giappone siano in costruzione altri due tipi di motore, ad otto e dodici cilindri. Il motore a dieci cilindri rappresenta l'unica strada intra-

presa dall'Honda per la F. 1 del prossimo anno. Come Autosprint aveva già anticipato, particolare attenzione è stata rivolta alla configurazione degli scarichi, particolarmente complessa su un motore a dieci cilindri. Il problema è stato risolto ispirandosi al motore Audi a cinque cilindri, che i giapponesi hanno studiato a fondo dopo averne acquistato un certo numero. Attualmente il motore Honda, sebbene abbia ottenuto dei tempi incoraggianti a Silverstone, soffre di notevoli problemi all'impianto di alimentazione, che è completamente diverso da quello impiegato attualmente sul motore turbo. È previsto che ora i collaudi proseguiranno in due direzioni: in Giappone con Emanuele Pirro, appena la McLaren avrà inviato l'apposito telaio modificato, e in Europa, dove le prove riprenderanno a Silverstone, probabilmente dopo il Gp d'Italia. (c.m.m.)



ATTESA A MONZA QUESTA LIGIER

A Monza la Ligier schiererà una monoposto completamente rifatta nella veste aerodinamica sulla base del telaio dell'attuale vettura. Nel disegno sono raffigurate le due versioni: l'attuale, a sinistra, e quella nuova a destra. 1) le fiancate: saranno, per quello che riguarda l'ingresso, abbastanza tradizionali e non più a forma ogivale (5) come sull'attuale Js31; 2) i radiatori: saranno

inclinati in senso verticale e quindi non più a ventaglio (6); 3) lo sfogo dell'aria calda: sarà ottenuto nella parte posteriore dove le fiancate risulteranno molto simili a quelle della Rial; 4) gli scarichi: dovrebbero fuoriuscire dalla carrozzeria; 7) la grande presa dinamica del motore: invece rimarrà visto che ha dato buoni risultati.

WILLIAMS

Fw12/1 Martin Brundle
Fw12/3 Riccardo Patrese
Fw12/4 «muletto»
Fw12/2 «telaio di scorta»

Alle derive verticali ai lati del cambio, nel profilo estrattore, sono stati aggiunti due piccoli pattini in legno. Lo stesso profilo è stato poi collegato con due cavi alle paratie laterali degli alettone per evitare oscillazioni novice. Come alettone posteriore è stato utilizzato quello in due pezzi. È stata poi spostata la posizione dello sfato dell'acqua, mentre molto lavoro è stato fatto sugli ammortizzatori, specialmente quelli anteriori.

TYRRELL

017/1 Jonathan Palmer
017/2 Jean Bailey
017/4 «muletto»

Sono stati ridotti, come su molte altre vetture, gli sfoghi dell'aria calda nelle fiancate. Nuove la geometria della sospensione anteriore. Harvey Postlethwaite e Jean Claude Migeot stanno definendo il modello della nuova vettura che verrà provato nella galleria del vento di Southampton.

LOLA

LC 88/5 Yannick Dalmas
LC 88/4 Philippe Alliot
LC 88/1 «muletto»

Nuovo telaio per Dalmas per rimpiazzare quello danneggiato in Ungheria. Sulla vettura di scorta era montato il nuovo retrotreno introdotto in Germania.



Visti in Belgio anche i nuovi propulsori Ferrari studiati per consumare meno carburante. Un problema che sino ad ora ha assillato non poco tecnici di Maranello (FotoOrsi)

ZAKSPEED

Zk 881B/04 Piercarlo Ghinzani
Zk 881B/01 Bernd Schneider
Zk 881B/02 «muletto»

Tutte e tre le monoposto avevano la nuova geometria della sospensione anteriore sperimentata a Monza. Nuovo anche il supporto dell'alettone. Si è visto ai box della squadra

Gustav Brunner. La vettura di scorta è ora il telaio 02 dopo l'incidente occorso in Ungheria alla 03.

OSELLA

Fa1L/2 Nicola Larini
Fa1L/1 «muletto»

Il nuovo bilanciante della sospensione posteriore, provato a Monza, era montato su tutte e due le vetture a disposizione di Larini.

ARROWS

A10 B/03 Derek Warwick
A10 B/01 Eddie Cheever
A10 B/02 «muletto»

Ross Brown, corteggiato dalla Ligier, sta definendo la nuova monoposto per l'89. Sulle attuali A10 si è notato solo una diversa geometria dello sterzo.

BENETTON

B188/6 Alessandro Nannini
B188/2 Thierry Boutsen
B188/5 «muletto»

Su tutte e tre le vetture c'era la nuova sospensione anteriore, con gli ammortizzatori più inclinati verso l'esterno, provata a Monza. In questa zona si può quindi notare una leggera pro-

segue

L'HONDA MOSTRA IL 10

segue

tuberanza del piccolo coperchio che copre gli ammortizzatori. Nuova anche la geometria della sospensione posteriore. Circa la monoposto con sospensioni attive, provata a Silverstone da Boutsen, si è saputo che era priva della parte elettronica. Il test è servito per fare un primo collaudo della parte meccanica. Questo schema prevede solo elementi idraulici senza più le tradizionali molle. È stato impiegato l'alettone posteriore piccolo.

Oltre alle nuove sospensioni anteriori la Benetton, scesa in pista a Spa con l'alettone posteriore piccolo, una configurazione aerodinamica comune, in pratica, a tutte le vetture in gara, presentava una nuova geometria anche per le sospensioni dietro (FotoOrsi)

COLONI

Fc 188/1 Gabriele Tarquini
Fc 188/2 «muletto»

La vettura 2 utilizzava la soluzione con gli scarichi fuoriuscenti nella parte inferiore del profilo estrattore oltre ad un nuovo bilanciante delle sospensioni tanto anteriori che posteriori. Questa vettura risulta più leggera dell'altra.

McLAREN

MP4/4/2 Alain Prost
MP4/4/5 Ayrton Senna
MP4/4/1 «muletto»

È stata provata, con successo, la nuova geometria dello sterzo sperimentata da Senna a Monza

con un punto di attacco dal portamozzo più basso di circa 7/8 mm. Non si è rivelata positiva, invece, la sospensione provata da Prost all'avantreno. Impiegato l'alettone posteriore in due pezzi.

RIAL

Arc 01/2 Andrea De Cesaris
Arc 1/3

Riparata la scocca, incidentata a Monza da De Cesaris, su una vettura è riapparsa, modificata, la nuova carrozzeria posteriore alta nella parte terminale e senza sfoghi per l'aria calda che viene così convogliata nella parte posteriore della vettura.

EUROBRUN

Er 188/2 Oscar Larrauri
Er 188/3 Stefano Modena
Er 188/2 «muletto»

Una piccola paratia verticale ai lati dei profili estrattori l'unica modifica apportata alle Eurobrun per Spa.

FERRARI

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

Delle novità viste a Monza sui motori solo una piccola parte è stata portata in Belgio. Di visibile solo un cassoncino leggermente più grande e più lungo, nella parte posteriore, di circa 4 cm. Molta cura è stata posta nel nascondere il sollevatore idraulico in grado di variare l'altezza dal suolo durante la marcia dell'avantreno. A Monza dovrebbero essere disponibili i nuovi motori provati una settimana fa sulla stessa pista lombarda. Si è anche tornati agli scambiatori senza valvola by-pass. Berger e Alboreto hanno impiegato ammortizzatori diversi tra loro.

LIGIER

Js31/2 René Arnoux
Js31/4 Stephan Johansson
Js31/3 «muletto»

Anche la vettura di Johansson è stata alleggerita mediante, fra l'altro, la soppressione del sistema di riempimento del serbatoio tra motore e cambio. Sono state provate le paratie degli alettoni anteriori tipo March. Per Monza vi sarà la nuova carrozzeria simile a quella della Rial, prima maniera, come mostriamo in un disegno di anticipazione.

MARCH

881/2 Mauricio Gugelmin
881/5 Ivan Capelli
881/3 «muletto»

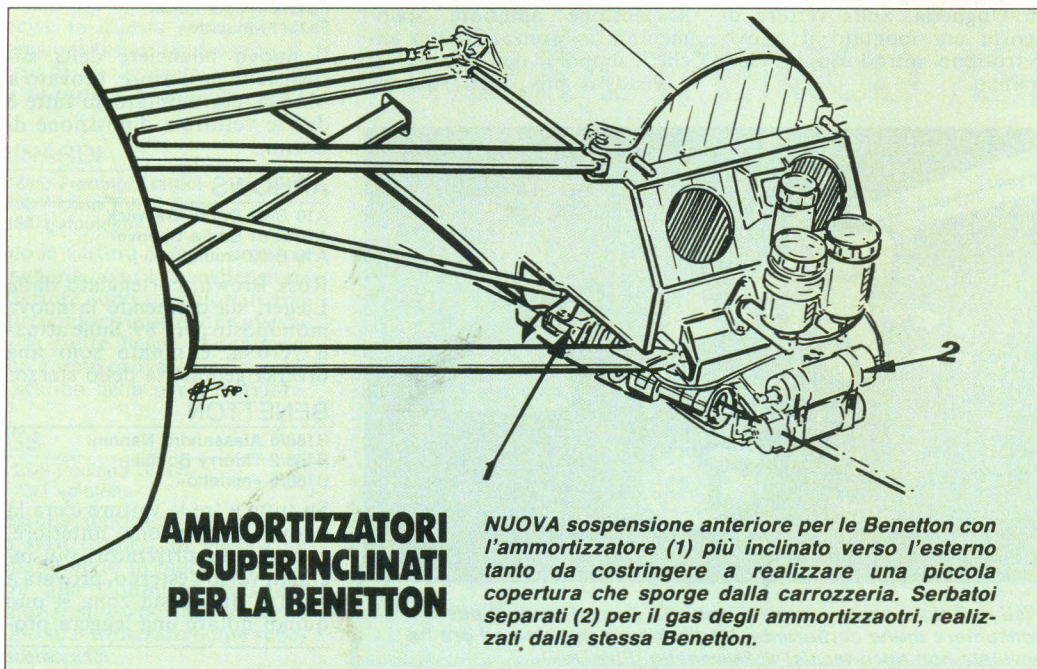
A disposizione di Capelli il telaio n. 5 che era stato costruito ai tempi del Gp d'Inghilterra, ma era stato destinato alle prove private. Dopo aver iniziato i test con il muso corto, entrambi i piloti hanno successivamente utilizzato quello più lungo, onde avere più deportanza.

DALLARA

Bms F188/3 Alex Caffi
Bms F188/1 «muletto»

Ancora modifiche aerodinamiche sulle Dallara. Sergio Rinland ha modificato la sezione del profilo anteriore delimitata dalle doppie paratie verticali con un profilo soffiato e con un piccolissimo flap.

Giorgio Piola



AMMORTIZZATORI SUPERINCLINATI PER LA BENETTON

NUOVA sospensione anteriore per le Benetton con l'ammortizzatore (1) più inclinato verso l'esterno tanto da costringere a realizzare una piccola copertura che sporge dalla carrozzeria. Serbatoi separati (2) per il gas degli ammortizzatori, realizzati dalla stessa Benetton.



L'arrivo di Gustav Brunner, a destra mentre lavora ai box, ha riportato entrambe le Zakspeed sulla griglia di un Gp. Ma la cuccagna per Ghinzani, a lato, è durata soltanto 25 giri, prima di abbandonare la gara con il motore rotto
(Foto Amaduzzi)



QUASI CERTA CON MOTORE YAMAHA NELL'89 CAVALLI GIAPPONESI ANCHE PER LA ZAKSPEED

SPA — In Formula 1 c'è chi i colpi li sogna e chi li centra per davvero. Qualcuno, ad esempio, avrebbe mai immaginato ad inizio stagione che un team non troppo considerato come la Zakspeed potesse convincere la Yamaha a entrare ufficialmente nel mondiale del 1989? Di certo nessuno, eppure la trattativa è virtualmente conclusa e al 95 per cento il prossimo anno si avrà la possibilità di assistere all'ennesimo ingresso di un colosso nipponico in un ambiente nel quale fino a qualche anno fa l'Oriente era un modo di dire per immaginare a occhi aperti. Un bersaglio, quello Yamaha, che la Zakspeed ha dapprima osservato attentamente e che poi ha infilzato di precisione, vincendo una battaglia condotta a suon di dollari con la March Leyton House del giapponesissimo mister Akagi. È risaputo, infatti, che proprio la March dal 1987 era legata ad un rapporto preferenziale con la Yamaha. Nell'afosa estate 1988, dopo aver detto di no a Lamborghini, il team di Bicester è passato all'azione e, in un primo tempo, ha trovato un accordo di massima con la Casa nipponica. Quel che è successo dopo è presto detto: la cifra originariamente pattuita dalle parti è stata sostanzialmente raddoppiata dalla Yamaha stessa, che ha fatto conoscere alla March l'intenzione di fornire un'altra squadra, in specie la Zakspeed. Una proposta talmente gravosa da far premere con violenza il pedale del freno alla Leyton House. Sulla trattativa ha pesato decisamente anche l'interesse della Fore, proprietaria dei diritti del propulsore

Yamaha e ovviamente interessata a non vederlo andare su una vettura già molto competitiva e quindi possibile concorrente diretta della Benetton. In questo modo la Zakspeed si è trovata il campo libero da ogni avversario reale e ha, appunto, intavolato una trattativa la cui evidenza non è stata negata dallo stesso Gustav Brunner, direttore tecnico del team. Una bella mossa, dunque, che proietta all'improvviso Erich Zakowski e i suoi uomini verso sfere più competitive in una categoria nella quale

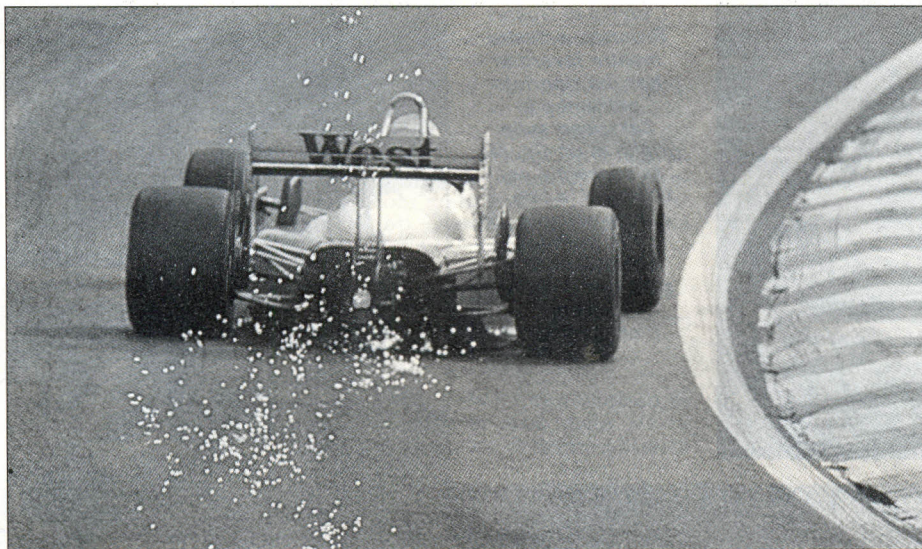
le biancorosse monoposto realizzate nella Germania Federale non hanno mai brillato di luce propria. L'utilizzazione dell'unità giapponese non è che il secondo, importante passo della Zakspeed. Dopo l'arrivo di Brunner, sottratto a sorpresa alla Rial, Zakowski sta pensando di cambiare ulteriormente la squadra anche sul fronte piloti. Uno dei due che si schiereranno nella serie '89 sarà il giapponese di belle speranze Aguri Suzuki, pilota ufficiale della Yamaha in Formula 3000 giappone-

se, apparso anche nella serie europea dapprima al volante di una March e successivamente di una Reynard. Suzuki prenderà il posto di Bernd Schneider che pur essendo tuttora considerato un ottimo talento potenziale viene giudicato da Brunner e compagni troppo acerbo per portare avanti un lavoro di sviluppo su un'unità nuova. E c'è lotta grande per ricoprire il ruolo di uomo di punta. Piercarlo Ghinzani difficilmente sarà riconfermato («La Germania è troppo distante — ha detto a Spa — e per potere fare bene nella Formula 1 moderna è necessario stare giorno e notte a contatto con il team») ma sembra sempre più probabile che a rilevarlo sarà un altro italiano. Il candidato numero uno è ancora Andrea De Cesaris, pallino da vecchia data di Brunner, ma si è fortemente interessati a una possibile assunzione di Riccardo Patrese. Tra i papabili per gestire una delle due vetture in pista e collaborare con Brunner viene fatto il nome di Peter Wyss, attuale responsabile alla Coloni della vettura di Tarquini. Per quanto riguarda il motore Yamaha, si sa che deriverà da quello impiegato nella serie giapponese di Formula 3000. Il propulsore, però, conserverà solo l'architettura di quest'ultimo e sarà dotato di un sistema molto avanzato di alimentazione elettronica. Infine non resta da segnalare che la Yamaha fa parte del gruppo Toyota, ovvero il listica nipponica, sempre più preoccupato della posizione di forza che l'Honda ha attualmente in Europa grazie ai successi in Formula 1.
(g.s)

MOTORI MODERNI

MINARDI IN LIZZA

SPA — Si è rivisto al gran completo lo staff della Motori Moderni. Con l'ingegner Chiti e Piero Mancini erano presenti anche tutti i principali vertici della Subaru, la casa giapponese che ha commissionato alla Motori Moderni la progettazione e la costruzione di un motore dodici cilindri boxer di 3500 cm. Il motore è terminato in tutti i suoi elementi, con ingombri particolarmente contenuti. In larghezza il nuovo motore di Chiti è di pochi centimetri più largo del motore Cosworth ed è caratterizzato dall'iniezione Weber-Marelli, appositamente studiata dalla Casa italiana per motori plurifrazionati. Si tratta dello stesso impianto che utilizzerà la Ferrari e la Renault sul suo dieci cilindri. I programmi della Subaru prevedono comunque un impegno di questo motore in F.1 così come nel Gruppo C. In questa categoria il motore di Chiti sarà installato su un telaio costruito dalla Dome mentre per la F.1 sono in corso contatti con la Minardi, che è disponibile a modificare un attuale telaio al fine di svolgere prove comparative con il motore Cosworth. La stagione '89 sarà iniziata con il Cosworth Dfr, poi, se i risultati delle prove saranno confortanti, verso il Gp di Inghilterra potrebbe debuttare la Minardi-Subaru. Attualmente esistono già tre esemplari del motore di Chiti e per il futuro è previsto uno sviluppo con testata a cinque valvole. L'attuale potenza è di circa 620 cavalli. La presentazione ufficiale avverrà alla vigilia del Gp d'Italia.
(c.m.m.)



Forghieri con Larrousse al box del team della Lola, che nell'89 avrà il 12 cilindri Lamborghini (FotoOrsi). A lato, scintille per la Zakspeed, così come per le altre vetture eccetto le McLaren (FotoAmaduzzi)

L'ULTIMA PAROLA SUL GRAN PREMIO A MAURO FORGHIERI

LE McLAREN «VOLANTI»

Mi ha colpito vedere le vetture bianco-rosse uniche a non toccare sull'asfalto con il fondo: segno che le loro sospensioni permettono di sfruttare al meglio i pneumatici, mentre le altre monoposto hanno privilegiato solo l'aumento di carico

SPA — Le particolari caratteristiche del tracciato, estremamente difficile e selettivo, hanno esaltato le doti di guida di Ayrton Senna. Per il resto dal punto di vista tecnico, questo Gran Premio ha offerto molto poco e nessuna novità rispetto a quello che si era visto in precedenza. Su un circuito da oltre duecento di media è sorprendente che nessun motore turbo abbia avuto problemi legati al consumo, difficoltà che invece hanno avuto i motori aspirati, come dimostra il segnale dato a Nannini dai box Benetton negli ultimi giri. La McLaren è stata ancora invincibile e chiaramente la sua affidabilità non è mai sottoposta al limite. Probabilmente Berger avrebbe potuto passare Prost ma Senna era irraggiungibile. Mi ha colpito il fatto che la McLaren fosse l'unica vettura che non toccava per terra con il fondo: è la dimostrazione che dispone di sospensioni che lavorano al fine di sfruttare nel migliore dei modi l'efficienza dei pneumatici. Mi sembra che le altre vetture sacrifichino l'efficienza delle sospensioni in favore di un aumento di carico. Ogni volta che una monoposto tocca per terra non ne trae

certo beneficio e potrebbe essere questa una delle ragioni per cui molte vetture hanno lamentato problemi agli ammortizzatori. Il circuito di Spa è caratterizzato da una lenta curva che si percorre in prima. In questo tratto i motori aspirati avrebbero dovuto godere di un considerevole vantaggio in virtù di un maggior freno motore, invece sono rimasto sorpreso perché in staccata le macchine con il motore turbo fossero più incisive. Ritengo che la Ferrari abbia fatto molti progressi in fatto di motore. Adesso i propulsori sono più utilizzabili e anche la guidabilità del telaio ne risente favorevolmente. Il motore impiegato dalla Benetton ha vinto ancora una volta la battaglia degli aspirati, ma penso che la sua superiorità nei confronti del Judd sia da ascrivere maggiormente all'efficienza del telaio. La March ha invece evidenziato la caratteristica (soprattutto rispetto alla Williams) di essere una vettura più costante nella sua funzionalità lungo tutto l'arco della gara. È stata una vera fortuna che non sia venuta la pioggia. L'asfalto di Spa bagnato genera dei paurosi rivoli d'acqua e le condizioni in cui si sono disputate le prove del sabato avevano

messo in serio pericolo l'integrità dei piloti. Adesso mancano cinque gare alla fine, ma non riesco a vedere nessuna possibilità per i motori aspirati di aggiudicarsi una vittoria. L'unica pista che concedeva maggiori possibilità era l'Ungheria, eppure anche là è finita con una doppietta McLaren. Ci sono stati così pochi spunti tecnici che rubo un po' dello spazio per parlare di come procede lo sviluppo del nostro motore Lamborghini. Continuiamo con le prove al banco, dove abbiamo alcuni problemi di alimentazione, lo stesso guaio che affligge un po' tutti i nuovi motori aspirati. Nello stesso tempo alla Lamborghini Engineering stiamo attrezzando l'apposita sala prove in quanto attualmente utilizziamo quella della produzione di serie. Se entro Natale saremo in grado di girare sul telaio della Lola, credo che per tutti noi sarà un grande risultato. Pensiamo di consumare per un Gp una quantità di benzina non molto superiore a quella che attualmente consumano gli otto cilindri. Diciamo che la nuova Lola dovrebbe avere una capacità massima del serbatoio di circa 200 litri. □



ECCO IN ANTEPRIMA IL NUOVO ÖSTERREICHRING

UN'ALTRA STIRIA

Più corto di 90 metri, in seguito allo spostamento all'interno della curva Bosch ora con un adeguato spazio di fuga. Mediamente più largo e con un fondo perfetto. Così Zeltweg si prepara ad ospitare il Gp d'Austria '89

 fotografie Amaduzzi





L'AUSTRIA TORNA a sognare. Grazie a un circuito più corto di novanta metri ma quasi ovunque più largo, con più moderne e sicure vie di fuga, con un asfalto ora liscio come il piano di un biliardo, può ora puntare nuovamente a quella Formula 1 che quest'anno non ha ospitato. L'Österreichring del futuro è già pronto: dopo i lavori completati a metà giugno il circuito della Stiria è ora un'altra... storia. Un anno fa i piloti impegnati nel Gp d'Austria si lamentavano a gran voce: il fondo della pista era, almeno in certi punti, più adatto a una gara di motocross che alla F. 1 e soprattutto, con tutte quelle barriere di metallo minacciosamente piazzate subito a lato dell'asfalto in molti dei punti più critici, anche una banale uscita era troppo pericolosa. Zeltweg deve cambiare, si disse. Zeltweg non cambiò, invece, e scomparì senza troppi ripensamenti dal calendario dei Gran Premi. L'esclusione ottenne gli effetti sperati. Gli organizzatori austriaci piangevano per l'impossibilità a reperire i fondi necessari per i lavori richiesti dal potere sportivo: in breve quei soldi sono saltati fuori, se è vero che è stata direttamente l'am-

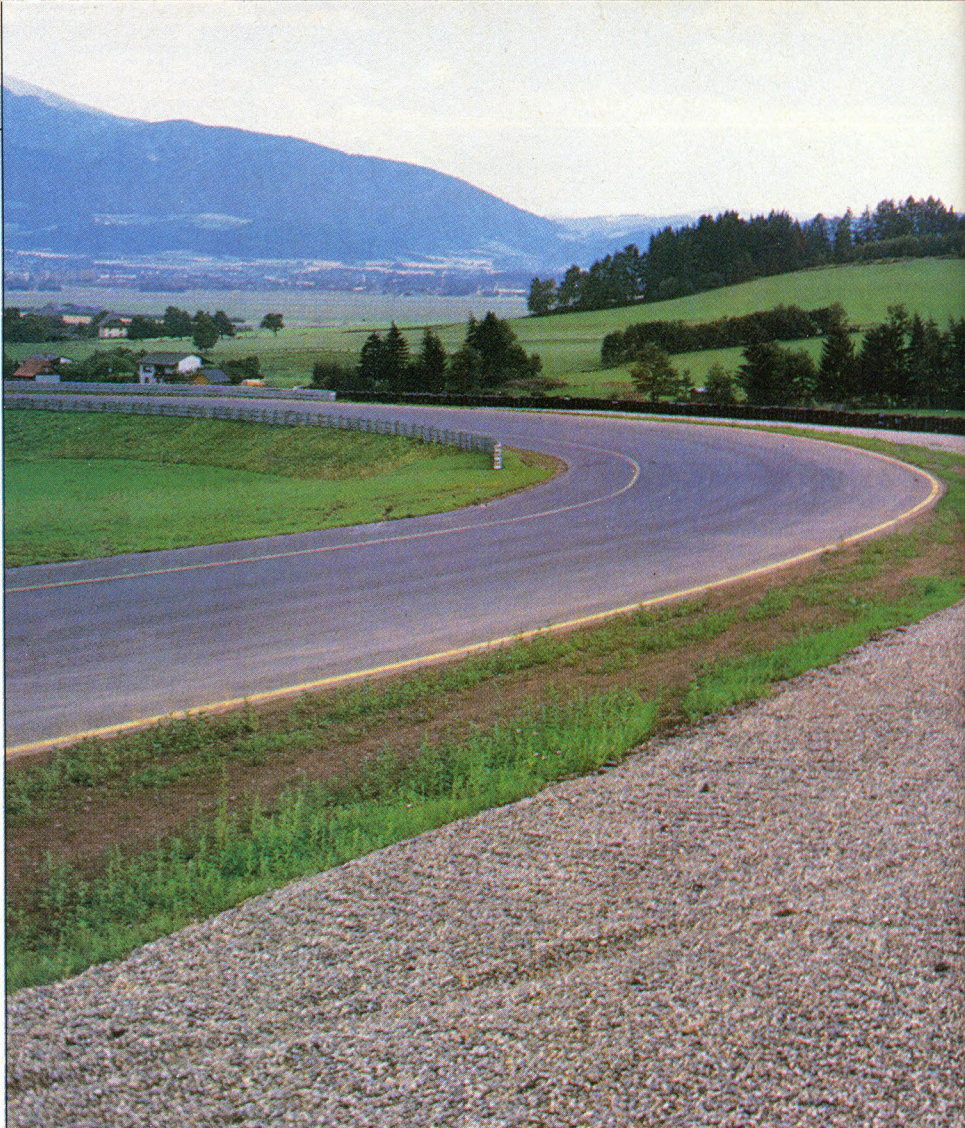
Il rettilineo principale di Zeltweg è passato dai nove metri di larghezza ai dodici e a sinistra del senso di marcia può ora contare su due metri d'erba prima del rail. Con queste nuove misure sarebbe forse stato possibile, al Gp '87, evitare sia l'incidente alla prima partenza sia quello (nella foto Vandystadt) della seconda

segue

UN'ALTRA STIRIA

segue

ministrazione della Stiria a sborsare il denaro che ha consentito l'effettuazione dei lavori. «I lavori di trasformazione — spiega Heinz Hammer, amministratore della Österreichring GmbH — hanno richiesto circa tre mesi, concludendosi a metà del giugno scorso. La spesa totale è stata di 24 milioni di Scellini (pari a circa due miliardi e mezzo di lire, ndr) e i finanziamenti sono stati offerti dal Land Stiria, l'autorità politica della regione austriaca in cui ha sede il circuito. La pista è stata mediamente allargata di un paio di metri, tre nel rettilineo partenza-arrivo che adesso è largo dodici metri. Il manto stradale è interamente rifatto. All'esterno di tutte le curve sono state realizzate nuove vie di fuga, con ghiaia frenante e tratti liberi prima delle protezioni finali, quasi sempre con pile di pneumatici dove prima c'era solo il rail. Tutte le curve sono invariate nel raggio, eccetto la Bosch che è stata leggermente spostata all'interno per consentire un idoneo spazio di fuga prima della grande tribuna. Questo cambiamento ha portato al circuito un accorciamento di novanta metri, dai 5942 di prima a 5852 attuali. La prima ispezione Fisa è stata positiva: ora attendiamo la visita finale che avrà luogo a metà settembre. Poi potremo puntare a riavere il Gp d'Austria nel 1989».



BOSCH KURVE SPOSTATA ALL'INTERNO

Per creare un adeguato spazio di fuga all'esterno della celebre Bosch Kurve, l'asfalto è stato addirittura spostato all'interno, accorciando il tracciato di novanta metri. L'immagine sopra (Foto Vandystadt) mostra chiaramente come, fino all'anno scorso, le monoposto percorressero la parte finale della velocissima curva sfiorando addirittura il rail posto sulla sinistra senza alcuno spazio di fuga. Ora all'esterno dell'asfalto, a lato, un'ampia striscia di ghiaia precede le gomme di protezione, oltre alle quali un tratto erboso rialzato offre altro spazio di fuga prima delle reti che limitano l'area per il pubblico, ai piedi della grande tribuna. Anche all'esterno dell'ingresso della curva, a destra, lo spazio è assicurato da ghiaia prima delle gomme di protezione.





GHIAIA ALL'ESTERNO DELLA SEBRING

L'immagine sotto (FotoOrsi) mostra l'ingresso della curva Sebring così come si presentava lo scorso anno. Dopo la veloce semicurva a sinistra, all'esterno della svolta a destra una fila di pneumatici appoggiati al rail, subito al limite del nastro d'asfalto, era l'unica protezione, poi lasciava spazio a uno stretto tratto erboso in fase di uscita dalla curva. Ora la parte finale della Sebring — o Dr. Tiroch Kurve, secondo la denominazione ufficiale — ha all'esterno un tratto pianeggiante con zona di rallentamento in ghiaia. La foto a lato mostra la parte finale della curva vista in senso contrario a quello di marcia: oltre la ghiaia, una zona erbosa rialzata costituisce l'ultimo spazio di rallentamento prima del rail con pneumatici posizionato più in alto



TEXACO CON PIU SPAZIO

Particolare attenzione è stata usata per la nuova zona di decelerazione all'esterno della doppia curva Texaco, dove fino all'anno passato, come mostra la foto piccola a destra, c'era soltanto prato. L'immagine a lato mostra come la prima parte della Texaco abbia ora all'esterno una larga striscia di ghiaia frenante, quindi una zona in erba e l'ultima parte di prato che precede i pneumatici di protezione. Lo stesso spazio di fuga è stato approntato all'esterno della seconda parte della curva.



RAIL PIÙ LONTANO ALLA RINDT

La curva Rindt, che immette sul rettilineo del box, era forse il punto più pericoloso di Zeltweg, tanto che era vietato ai fotografi piazzarsi al suo esterno. Una temibilissima barriera di rail la costeggiava immediatamente al limite dell'asfalto, rendendo impossibile il minimo spazio di fuga in caso di uscita. Ora le cose sono molto cambiate. Un'ampia zona in ghiaia (a lato) è all'esterno dell'entrata in curva così come della sua parte centrale. Più esternamente è il rail, ma coperto da balle di paglia che rimangono quasi fino all'inizio del rettilineo dei box, dove lasciano il posto ai pneumatici di protezione



SECONDO CADRINGHER IL RIENTRO NON SARÀ AUTOMATICO

IL GP TORNERÀ A ZELTWEG SOLO SE SALTERÀ DETROIT



I DUE INCIDENTI in partenza, al Gp d'Austria '87, furono la goccia che fece traboccare il vaso: Zeltweg, già criticata aspramente dai piloti sia per l'irregolarità del suo manto d'asfalto sia per le insufficienti misure di sicurezza all'esterno dei suoi velocissimi curvoni, passò direttamente dal banco degli accusati alla categoria dei bocciati. Perduto il Gp austriaco di quest'anno, i responsabili del circuito della Stiria sono corsi ai ripari. Spesi due miliardi e mezzo di lire per lavori, conclusi lo scorso giugno, e ricevuto il primo verdetto positivo in seguito alla visita della commissione di sicurezza della Fisa, Zeltweg attende ora la verifica finale che si terrà il prossimo settembre. **«Se anche gli ultimi dettagli da noi richiesti saranno positivi — spiega Gabriele Cadringer, responsabile tecnico della federazione internazionale — la verifica di settembre ridarà al circuito l'omologazione necessaria per potere ospitare un Gran Premio di Formula 1. Mi risulta che gli austriaci abbiano lavorato per il meglio, non risparmiando mezzi, per cui non dovrebbero nascere ulteriori complicazioni. Però, da qui a parlare di Zeltweg come sede del Gran Premio d'Austria 1989, la strada è lunga. Tutto dipende, infatti, dalla volontà della Foca. Per reinserire in calendario la gara austriaca, Bernie Ecclestone dovrà per forza cancellare un altro Gran Premio. A quanto mi risulta, si sta attendendo di verificare se gli organizzatori del Gp di Detroit realizzeranno o meno il nuovo circuito sull'isola nei dintorni della città. Se la nuova struttura sarà pronta per la prossima estate, penso che ben difficilmente l'Österreichring riavrà il suo Gran Premio; in caso contrario, gli organizzatori austriaci avranno allora ottime possibilità di rientrare nel giro iridato».** □



Scrivere a: AUTOSPRINT CP AD 1734-40100 Bologna

IL RECORD DI DAUER

SONO un vostro lettore da quasi cinque anni. Acquistando il numero 32 ho notato nella rubrica delle TutteEstero una notizia riguardante la quarta prova del campionato interserie che si è svolta all'Osterreichring. Ho rilevato che il giro più veloce siglato da Dauer in 1'35"485 non è molto lontano a quello da Mansell nel 1987 che con la Williams Fw 12 aveva girato in 1'28"318. Siccome mi risulta che il tracciato sia stato accorciato, vorrei sapere se è già stata tolta quella parte di tracciato come voi anticipaste qualche mese fa, vale a dire il pezzo che va dal rettilineo alla chicane. Con i lavori regolarmente effettuati ritornerà il Gp di F.1 in Austria? Mi dispiacerebbe molto che non se ne facesse più nulla.

Luca Bianucci - Porcari (Lucca)

I LAVORI sul nuovo tracciato di Zeltweg sono stati completati nel giugno scorso per cui la prova valida per il campionato interserie non può che essersi disputata sul tracciato rinnovato che quanto prima riceverà la visita della commissione sicurezza della Fisa che dovrà dare il suo placet all'omologazione per i Gran premi di F.1. Proprio in questo numero del giornale c'è un dossier esauriente e completo sui cambiamenti a Zeltweg. Il tempo di Dauer, quindi, momentaneamente rappresenta il nuovo record della pista. Riguardo al ritorno della F.1 in Austria è ancora tutto in alto mare. Se ne saprà di più dopo il prossimo comitato esecutivo Fisa.

ALLA RICERCA DEL VERO CAFFI

CHI VI SCRIVE è una rappresentanza del club intitolato ad Alex Caffi, battezzato Caffimania. Premettiamo che leggiamo il giornale da oltre dieci anni e se abbiamo deciso di scrivere è per esprimere il nostro disappunto per quanto è stato scritto del pilota bresciano sul n. 31, nel servizio dedicato ai piloti italiani. Noi di Caffimania siamo e sempre saremo fiduciosi nel seguire lo sviluppo di gara in gara della Bms Dallara. Non avendo dubbi sulla qualità dell'accoppiata pilota-vettura siamo certi che le soddisfazioni certo non mancheranno. Siamo stati tranquilli anche quando giornali vari hanno dato vita a vere e proprie campagne elettorali a favore di questo o quel pilota, meritevole magari solo perché disponeva di una dote molto sostanziosa economicamente. Ma ora dopo aver letto che secondo il vostro giornalista il nostro Alex ha deluso le aspettative ci siamo permessi di ricordarvi per amore e per giustizia alcune notizie per altro pubblicate dal vostro giornale. Tutti i piloti di F.1 hanno avuto la possibilità di collaudare la loro monoposto già durante l'inverno. Il nostro Alex, al contrario, è sceso in pista direttamente a Imola conquistando subito la qualificazione. Come poi avete scritto ha pagato lo scotto di una squadra assemblata in tutta

fretta dotata di molti capitali, ma anche di pochissima esperienza. Dilungarsi in polemiche sarebbe superfluo: ci fa piacere, invece, ricordare quanto ha affermato lo stesso patron della Bms in cui conferma in pieno la fiducia al giovane pilota di Rovato.

Gianfranco Mombelli e
Alberto Cicolari - Rovato (Brescia)

NON È PROPRIO il caso di fare delle polemiche: molto semplicemente si è detto in quell'articolo che da Caffi ci si poteva aspettare qualcosa di più rispetto a quanto aveva fatto vedere fino ad allora, specie in rapporto alle possibilità sue e della sua Bms Dallara. E non a caso nel Gp successivo a Budapest il vostro beniamino ha tirato fuori il meglio del suo

repertorio ottenendo un lusinghiero undicesimo posto in griglia di partenza e rinverdendo l'eccellente Gp di Monaco dell'anno passato con l'Osella che lo aveva portato agli onori della cronaca. Quello visto all'Hungaroring è il vero Caffi. Come si voleva dimostrare...

MONDIALE RALLY SOLO DAL 1973

SONO un vostro fedele lettore dal 1970 e un grande appassionato di rally. Vi scrivo per porgermi alcune domande: nella vostra dispensa «Dalle berlinette ai mostri», quattordici anni di mondiale rally dal 1973 all'86, come mai il mondiale inizia solo dal 1973? La vera data di partenza non è il 1968? Anche se è vero che la

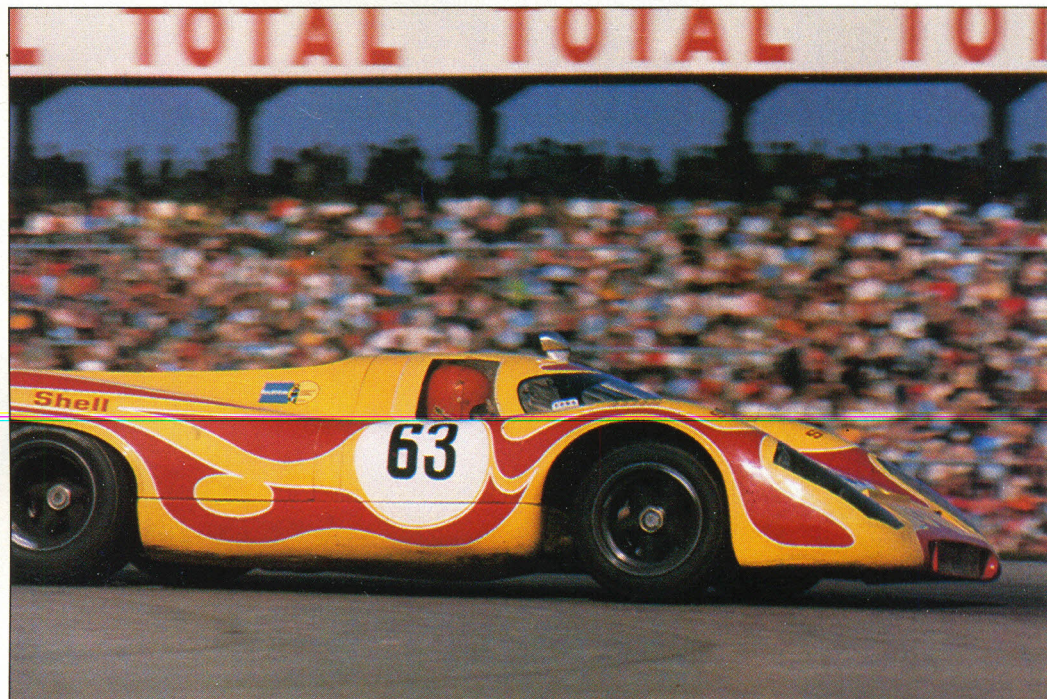
dizione «mondiale» è stata adottata per la prima volta nel 1973, i rally prima si chiamavano campionato Internazionale Rallies Marche. Come si fa a non tenere conto nella storia dei rally di alcune vetture importanti come la Lancia Fulvia Hf (vittoriosa nel «mondiale» del '72), oppure l'Alpine, la Porsche 911.

Roberto Talini
Lamporecchio (Pistoia)

ANCHE il mondiale di Formula 1 allora sarebbe iniziato molto prima, eppure statisticamente si fa riferimento solo dal 1950 in poi quando la Federazione ne ha riconosciuto la validità iridata in maniera ufficiale. Per il discorso dei rally ci siamo comportati allo stesso identico modo, specificando per altro che le annate dal

LA FOTO

OLANDESE VOLANTE



VORREI conoscere qualche dato sulla carriera del pilota Gijs Van Lennep che negli Anni '70 raggiunse una certa popolarità correndo in varie categorie professionistiche.

Luca Rossi - Milano

NEGLI ANNI '70 Gijs Van Lennep fu uno dei pochi rappresentanti olandesi che riuscirono a correre ad alto livello. Nato il 16 marzo 1942, di professione trasportatore, Van Lennep iniziò a correre nelle gare club al volante di una Fiat 600 prestatagli da sua madre. Ma fu l'incontro con l'importatore olandese della Porsche e della Volkswagen Ben Pon a sviluppare verso il professionismo la carriera del giovane Gijs. Verso la conclusione degli Anni '60 Van Lennep è uno dei massimi protagonisti delle corse olandesi, alle quali partecipa guidando una Porsche Carrera 6 e alcune monoposto di Formula Vau. proprio il suo eclettismo sarà determinante nelle stagioni future. Di questo se ne accorgono, ad esempio, alcune squadre private che schierano in gare internazionali le Porsche 917 (nella foto Autosprint). Su una biposto del team finlandese Wihuri Racing, Van Lennep prende

parte ad alcune gare del campionato mondiale marche e conquista la prestigiosa Coppa Porsche, messa in palio per la prima volta proprio in quella stagione. Ma è nel 1971 che Van Lennep si mette definitivamente in luce. Vince in coppia con l'austriaco Helmut Marko la 24 Ore di Le Mans su una Porsche ufficiale. La vittoria gli permette di compiere i primi passi anche nel mondiale di Formula 1, dove prende parte al Gran Premio di Zandvoort al volante di una Surtees Cosworth. Nel 1972 Van Lennep collabora sempre con la Porsche e va in Gran Bretagna per correre nel campionato Shellsport di Formula 5000 su una Lola T530-Chevrolet. Nel 1973 giungono per Gijs le prime grandi soddisfazioni. Giunge sesto sulla Iso di Frank Williams al Gp di Olanda, vincendo con la Porsche la Targa Florio, arrivando 4.a Le Mans e finendo capoclassifica nello challenge mondiale di velocità. Anche nel 1974 Van Lennep fa una apparizione con la Iso in Formula 1 ma sarà nel 1975 che conquisterà un altro punto iridato con una Ensign nel gran Premio di Germania. Gijs ha comunque proseguito la sua carriera nel mondiale marche per poi ritirarsi alla fine degli Anni '70.

'68 al '72 erano valide solo per il campionato Internazionale Marche. Non c'è stata alcuna intenzione di escludere vetture storiche per i rally: abbiamo iniziato la trattazione dall'effettivo inizio del mondiale. Chiaro, no?

L'ASPIRANTE TECNICO

SONO un neo diplomato in meccanica con una votazione ottima. A marzo finirò il servizio militare e per quel periodo vorrei già avere un posto di lavoro. Visto che sono nato con le auto da corsa nel sangue, il mio sogno sarebbe entrare a fare parte dell'ufficio tecnico di qualche reparto corse. Sono un ottimo disegnatore meccanico, con buone conoscenze tecniche migliorate con studi post-scolastici su testi specifici nel settore telaistico-aerodinamico. Gradirei da voi un aiuto se è possibile. Vorrei saper qualche indirizzo in Lombardia di qualche reparto corse o scuderia. In questo modo potrei tentare di inoltrare una domanda di assunzione. Certo che se fossi laureato la musica sarebbe diversa, ma con la passione e la voglia di fare... Del resto anche Barnard ha alle spalle un diploma specifico, o sbaglio?

Giuseppe Pagnotta
Dalmine (Bergamo)

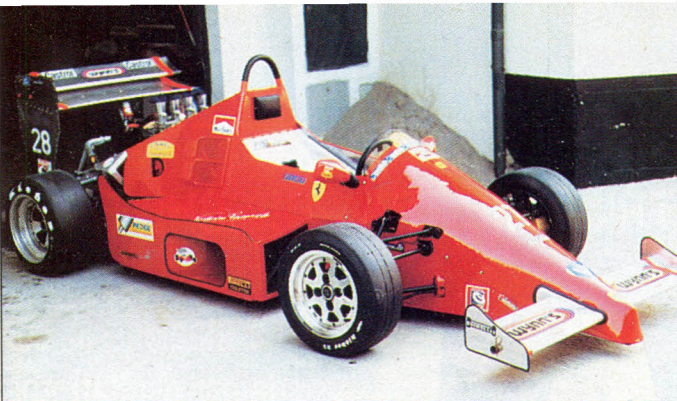
ANZICHÉ fare un lungo elenco di indirizzi, abbiamo pensato più utile pubblicare il suo indirizzo: Giuseppe Pagnotta, via Buttarò 14, 24044 Dalmine (Bergamo). Così se qualcuno avesse bisogno di un tenico dalle sue caratteristiche sa con chi mettersi in contatto. Se ci fossero sviluppi ci faccia sapere.

LA SCELTA DIFFICILE

SONO un grande appassionato di corse e in modo particolare della velocità in pista. Avrei bisogno di alcuni chiarimenti: quanto costa l'iscrizione a una corsa, qual è la durata e le categorie ammesse? È possibile noleggiare una vettura per una sola gara come avviene nei rally e quale auto si adatterebbe meglio a un debuttante? In attesa di risposta vi saluto.

Gianluca Rocca
Fossano (Cuneo)

LA SUA PRIMA domanda è troppo ampia per trovare una risposta esauriente in questa rubrica. Non basterebbe un giornale intero per spiegare tempi, modi e categorie delle vetture ammesse in pista. Diciamo che il primo passo da effettuare è munirsi di licenza Csaì, quindi conviene leggersi l'Annuario che la federazione fornisce, dove è possibile trovare tutte le regolamentazioni e le vetture omologate per i vari tipi di corse. Se deve scegliere una vettura scelga una turismo Gr. N che si può affittare gara per gara senza costi esorbitanti. Guardi la rubrica della compravendita dove può trovare annunci che possono fare al caso suo. Per saggiare le sue qualità cominci con una macchina di piccola cilindrata (costa meno) in una corsa club.



MECCANICO E COSTRUTTORE

SONO un vostro appassionato lettore da circa 10 anni e considero il vostro settimanale un validissimo aiuto per tutti coloro che amano i motori. Sono un meccanico, ho 35 anni e sono un grande appassionato di corse. Non avendo possibilità economiche per acquistare una F. Fiat Abarth o Alfa Boxer, ho pensato bene di costruirmi la mia monoposto. Nelle ore serali, dopo il lavoro mi sono dilettato nella realizzazione di una vettura che è nata traendo idee e spunti proprio dal giornale. Dopo quattro anni di lavoro i miei sforzi sono ultimati. Siccome ho visto varie volte che il giornale ha pubblicato immagini di vetture artigianali, mi piacerebbe che apparisse anche la mia. Sono un tifoso Ferrari e non potevo non colorare la mia monoposto di rosso, mentre la meccanica è quella di una F. Fiat Abarth che mi ha fornito un caro amico. Il telaio l'ho realizzato in tubi con pannelli di alluminio, mentre le sospensioni sono di tipo push-rod.

Luigi Valentini-San Sepolcro (Arezzo)

ECCOLA accentata: pubblichiamo volentieri l'immagine della sua vettura frutto di quattro anni di duro lavoro. Ha le dimensioni di un piccolo F. 4, piuttosto curato nei vari particolari. Complimenti

RAVAGLIA RE DEL TURISMO

SONO un giovane di 17 anni che segue con grandissimo interesse tutto ciò che ha a che fare con le quattro ruote da corsa a partire dalla Formula 1, per arrivare alle categorie minori nazionali. Vi disturbo perché vorrei sottolinearvi la grandissima prestazione di Roberto Ravaglia che, con un mezzo decisamente inferiore alle Sierra Cosworth Rs500 di Eggenberger, è ormai virtualmente riuscito a conquistare anche quest'anno il titolo continentale turismo. Il pilota veneziano ritengo che abbia conquistato il suo titolo più bello, senza condizionamenti regolamentari e soprattutto in condizione di netta inferiorità tecnica. Gli ultimi due successi di Spa e Zolder hanno dimostrato come sappia sfruttare abilmente tutte le opportunità che gli vengono offerte. Non è peccato che l'anno prossimo debba essere confinato solo alle gare del campionato tedesco di Gruppo A?

Mattia Senesi - Milano



ROBERTO RAVAGLIA (nella Photo4) è l'indiscusso dominatore dei campionati turismo: negli ultimi tre anni ha portato a casa ben tre titoli piloti. Nel 1986 si è aggiudicato l'Europeo con la vecchia 635 Csi, l'anno scorso non ha fallito la conquista della corona iridata, e quest'anno è a un solo punto dalla conferma nel campionato continentale. Molto difficilmente il pilota mestrino limiterà la sua presenza alle sole gare del turismo tedesco. Tom Walkinshaw, per esempio, gli aveva offerto la guida delle Xjr9 che corrono e dominano nel mondiale sport prototipi, per concludere con il team inglese la stagione. Il pilota merita qualcosa di più.

IL FANTASMA SILHOUETTE

PERCHÉ la Fisa si ostina a credere nel campionato Silhouette che finora ha trovato solo e soltanto l'Alfa Romeo come sicura partecipante? È così mortificante per un personaggio come Bernie Ecclestone e gli altri uomini della Federazione ammettere di aver preso un granchio nel volere varare una categoria in cui i principali costruttori non hanno mai creduto? Sarebbe molto più corretto che la Federazione anziché provvedere a smontare quel poco che esiste, si desse da fare per promuovere quei campionati che potrebbero darle delle soddisfazioni al di là della F.1. Mi riferisco agli Sport Prototipi.

Manuela Sigella - Milano

IN EFFETTI, anche se non ufficialmente, una svolta c'è già stata: la stessa Alfa Romeo che ha creduto ciecamente nella Silhouette (tanto che ha realizzato anche una 164 Pro-Car) sta cambiando i suoi piani indirizzandosi al Gruppo C.

FERMOPOSTA

FRANCO DOTO - Teramo — I responsabili della Fisa e quelli dell'Imsa stanno convergendo verso una regolamentazione comune che permetta la disputa di un vero e proprio campionato mondiale di durata. A fine stagione, infatti, si effettuerà una gara a Tampa con vetture dei due campionati schierate come gareggiano abitualmente nelle rispettive categorie.

ANTIMÒ MADDALONI - Pordenone — Ogni team manager si sceglie i piloti che vuole secondo criteri propri. La cosa curiosa è che molto spesso ricevono forti condizionamenti dagli sponsor per cui le assunzioni sono sempre il frutto di una somma di diverse convergenze. Al giorno d'oggi non basta avere il piede pesante per essere un pilota di Formula 1.

SALVATORE DENORA - Gavirate (Varese) — L'unica cosa da farsi è scrivere alla McLaren International, Boundary Road; Woking, Surrey GU21, 5BX, Gran Bretagna.

VALTER BALDISSARI - Latina — Per ricevere i numeri arretrati che la interessano deve inviare un importo pari al prezzo di copertina. Riguardo alla Ferrari ha perfettamente ragione: sono molti quelli che hanno giudicato alla prima apparizione e dovranno rivedere i loro concetti.

DORI GOLENIAK - Usa — È stato chiaramente un errore al computer per cui i tempi di Caffi si sono trasformati in un'incomprensibile lettera D.

MEDEA - Milano — Stefan Johansson è stabilmente in Formula 1: quest'anno sta correndo con la deludente Ligier, una vettura che gli ha fatto patire anche l'onta della non-qualificazione. Lo svedese cercherà di togliersi qualche soddisfazione al volante della Sauber-Mercedes che corre negli Sport Prototipi.

MARCO LIMIDO - Legnano (Milano) — Immagini del belga Thierry Boutsen ne trova quasi in ogni numero di Autosprint: il pilota della Benetton in procinto di passare alla Williams sta disputando la sua stagione migliore in Formula. Preferiamo dedicare lo spazio della rubrica «La Foto» per immagini meno consuete.

MAURIZIO CONDELLI - Matera — Le condizioni di Johnny Herbert non destano preoccupazione anche se le fratture riportate nella carambola causata da Gregor Foitek sono molto serie. È difficile poter dire quando l'inglese potrà tornare al volante di una monoposto.

ALESSANDRO TANON - Treviso — Non sappiamo chi siano i proprietari della Lancia Beta Montecarlo da lei citate. Potrebbero presentarsi ai raduni che vengono organizzati appositamente per questo tipo di vetture. L'ultimo lo si è effettuato al Mugello il mese scorso.

ROBERTO LUCCI - Grosseto — Per avere l'estensione di omologazione di un modello di gruppo A devono essere prodotti almeno 500 esemplari. La Holden Commodore ha visto ritardata l'omologazione dell'evoluzione per il semplice motivo che all'ispezione degli uomini Fisa non corrispondevano i 500 esemplari richiesti.

CONTINUA IL MATRIMONIO TRA PORSCHE E TEO FABI

USA E RESTA

di Diego Forti

La stagione in corso non ha ancora dato i risultati sperati ma tanto i responsabili della Casa di Stoccarda quanto il nostro pilota, sono decisi a proseguire, certi che le soddisfazioni non tarderanno





Teo Fabi al volante della March-Porsche con la quale ha disputato le gare di questa stagione di F.Indy. I risultati non sono stati sinora brillanti, tanto che i tecnici della Casa tedesca stanno lavorando alacremente per dar vita ad un telaio completamente nuovo in grado di rendere competitiva la vettura (FotoForti)

FORMULA INDY

S CUSA TEO, ma quando comincerà la vostra riscossa? Dopo l'ennesima gara opaca della March-Porsche e del nostro pilota, la domanda era d'obbligo. E Teo, rintracciato in Italia nella sua casa di montagna dopo più di un mese passato negli States, non si è sottratto al fuoco di fila.

«Arrivano due circuiti stradali, Mid-Ohio e Elkhart Lake, e credo che per noi le cose cominceranno ad andare meglio veramente: noi ci crediamo».

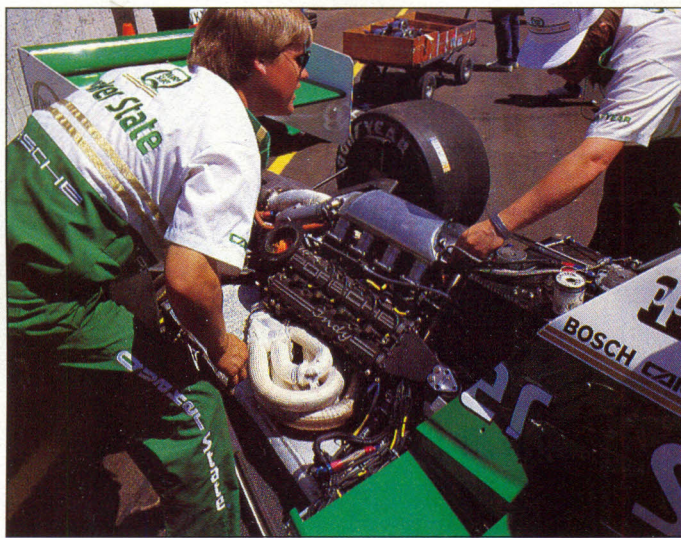
Per comprendere meglio la situazione Porsche-Fabi-F. Indy, forse, è meglio fare un flash back di quanto è successo sin qui, quando mancano 5 gare al termine del campionato Cart.

LA PORSCHE dopo aver assaggiato nel 1987 la F. Indy, con risultati non certo brillanti, decide di impegnarsi ancora con maggiori mezzi. Il team è sempre affidato ad Al Holbert, per quello che riguarda la gestione sportiva, mentre dal punto di vista tecnico vengono portate avanti due soluzioni alternative. Pilota ufficiale Teo Fabi, corteggiato da numerosi team manager e unico «europeo» con dei titoli Cart all'altrezza della situazione. Senza entrare nella cronaca spicciola dei risultati, si può riassumere dicendo che le cose non sono mai andate molto bene. Ad Indianapolis ad esempio dopo un 17. posto sulla griglia c'è un mezzo disastro ai box, con una ruota che si stacca perché mal serrata. In buona sintesi il risultato migliore risulta essere la 3. posizione sulla griglia di partenza di Meadowlands. I problemi nascono principalmente da una sbagliata impostazione della vettura, realizzata interamente dalla Porsche (una delle due strade tecniche di cui dicevamo prima) che risulta troppo voluminosa, e ingombrante e da una certa incompatibilità fra il telaio March e il motore Porsche (l'altra strada tecnica seguita).

Questa seconda soluzione, in ogni caso, è quella portata avanti. Lo sviluppo della vettura è faticoso, problemi di raffreddamento e di alimentazione tarpano le ali al motore che non riesce mai ad esprimersi compiutamente. A Stoccarda fremono e tremano, soprattutto per il cattivo andamento delle 944 e 928 stradali sul mercato americano. L'opaco andamento delle gare di F. Indy, rischia di diventare un pericoloso boomerang per l'immagine della Porsche che, tra l'altro, anche sul fronte Imsa è offuscata dallo strapotere Nissan. Viene decisa un'ulteriore svolta e, a Meadowlands, c'è l'annuncio dell'arrivo di Flegl braccio



L'annata di Fabi con la Porsche (sotto il motore della sua vettura) è stata densa di lavoro con lunghi soggiorni negli Usa, fra test e prove tanto che la moglie Gloria (a fianco) lo ha raggiunto in più d'una occasione. Sopra, Teo impegnato a Toronto (FotoForti), a destra, ai box di Indy (FotoCockpit)



destro di Metzge come supervisore diretto del progetto di F. Cart. E il programma subisce un'accelerata e una nuova F. Indy tutta Porsche (telaio e motore), viene preannunciata in tempi brevi.

«Da quando c'è Flegl» — conferma lo stesso Fabi — «le cose si muovono molto più rapidamente».

— Già, ma la nuova vettura quando sarà pronta?

«Se ne parlerà a campionato finito. A Stoccarda ci stanno lavorando, ma tutto è ancora in fase embrionale».

— Però prima di Pocono avete effettuato una serie di test molto intensi, tanto a Memphis Tennessee, un circuito stradale,

che sul catino di Indianapolis. Poi dopo la gara vi siete trattenuti anche a Michigan per delle prove. Non mi dire che in queste occasioni avete lavorato solo sulla vettura attuale.

«Gran parte del lavoro, per la verità, è stato svolto proprio in questa direzione con il preciso intento di rendere più competitiva la vettura di cui disponiamo ora; però è vero che abbiamo effettuato delle prove anche con componenti e parti della versione futura. Comunque posso dire che al momento attuale la March-Porsche comincia ad essere un tantino più competitiva che non all'inizio della stagione quando a causa degli ingombri del motore Por-

PARLA L'INGEGNER TEO

UNA COSA da non dimenticare è che Fabi non è solo pilota ma anche ingegnere per la precisione aeronautico. Quindi, oltre che al volante può essere considerato un esperto anche fuori dell'abitacolo. Più che giustificato dunque chiedergli una opinione «professionale», non come pilota ma come «dott. ing.», sulla concorrenza, ovvero sulle vetture più prestigiose e competitive del campionato di F. Indy di quest'anno. Sentiamo da lui quali sono i segreti delle Penske Pc 17, da tutti considerate le vetture dell'anno: «L'operazione che Penske ha fatto, probabilmente stimolato dalle delusioni dello scorso anno, è stata abbastanza semplice, anche se, probabilmente, costosa. Visto che aveva a disposizione gli Chevrolet (del resto non poteva essere altrimenti visto che è socio della Illmor che li realizza) anziché adattare un telaio, vuoi Lola vuoi March al propulsore, ha preferito costruirglielo attorno. Per essere sicuro di non sbagliare ha ingaggiato Colin Bennett, il tecnico che aveva già messo a punto i telai Lola in commercio, vale a dire quei telai che avevano dimostrato di adattarsi meglio all'otto cilindri progettato da Mario Illien». Le scocche Lola e Penske, dunque sono molto simili, ma quella Penske è praticamente «disegnata» a misura sul motore. Molto stretta in fondo questa scocca è in grado di assicurare dei tunnel più ampi di quelli della concorrenza, il che vuol dire una maggior aderenza. Man mano che sale, il

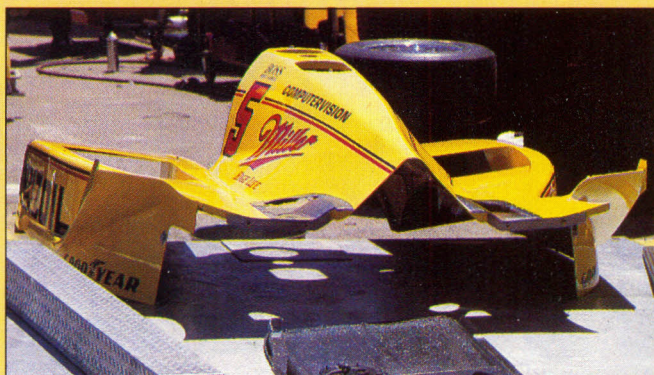
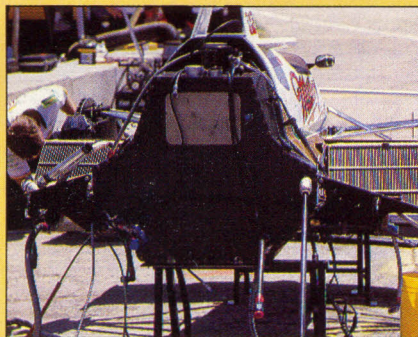
disegno della scocca diventa sempre più largo, in modo da offrire la possibilità di installare un serbatoio di grandi capacità. Questa soluzione è molto simile a quella che aveva la Benetton adottato in F. 1 con il Ford. Quindi una base molto stretta che si allarga decisamente nella sezione mediana. Facile rendersi conto del vantaggio: una sezione frontale favorevole e la garanzia di una aerodinamica positiva, pur in presenza di un grosso serbatoio. Alla Penske hanno ridisegnato anche il cambio, che è di dimensioni ridotte. Anche questo si traduce in vantaggi aerodinamici una volta che si va a realizzare la scocca».

— In generale, dunque, la Lola meglio delle March?

«Meglio dire: Lola con lo Chevy, meglio delle March, soprattutto di quelle con il Cosworth. Quest'ultimo propulsore, tra l'altro, essendo di dimensioni maggiori dello Chevy ed anche dello Judd presenta difficoltà superiori di alloggiamento. Costringe infatti, a realizzare dei «cofani» motore di maggiori dimensioni, a tutto svantaggio del «lavoro» dell'alettone posteriore».

— Da un punto di vista delle potenze quali sono i motori migliori.

«Direi come potenza massima, tralasciando gli stock-block aspirati, nell'ordine: Chevy (750 cv), Judd (730 cv) e Cosworth (725 cv). Per noi 700 cv ad inizio stagione, qualcuno di più al momento attuale». □



sche, difficile da alloggiare nello chassis March, avevo grossi problemi di assetto e anche pochi cavalli a disposizione. La potenza massima ancora non è a livello di quella degli Chevrolet migliori, ma la coppia, lo posso dire, ora è più che buona. Anche gli assetti stanno via via migliorando. Per questo penso proprio che nelle due prossime gare potremmo fare qualcosa di buone».

— Tornando comunque un attimo al futuro, cosa puoi anticiparci della Porsche di F. Indy '89?

«Non più di tanto. Sono più le cose che ho visto sulla carta nei progetti, che non

segue

In alto a sinistra e a fianco, si possono notare la forma della scocca Penske e l'andamento del suo cofano posteriore. Sopra, il muso della vettura di Andretti sr. una delle Lola Chevy più competitive (FotoForti)

USA E RESTA

segue

quelle che ho potuto toccare con mano. Le dimensioni, però, saranno sicuramente molto minori di quelle del primo telaio realizzato dalla Porsche. Questo per ridur-

re la sezione frontale della vettura e quindi la resistenza all'avanzamento. Le sospensioni, invece, credo che ricalcheranno quelle utilizzate sul vecchio telaio, quanto meno come schema pull-rod davanti e push-rod dietro. Del resto sugli stradali, la Porsche-Porsche di quest'anno una volta

individuate le giuste regolazioni già ha dimostrato di essere competitiva con la March-Porsche. Purtroppo le sue dimensioni la penalizzano, sotto il profilo delle velocità di punta. Posso anticipare che è in fase di allestimento anche un nuovo cambio, più piccolo che permetterà migliori soluzioni aerodinamiche».

— I tempi di questo rinnovamento, possono essere considerati brevi?

«Sì e no! Per questo campionato ormai i discorsi sono chiusi. Probabilmente a fine settembre arriverà una versione intermedia della nuova vettura, sulla quale cercheremo di lavorare al meglio. E poi, finalmente, dovrebbe venir pronta quella definitiva».

— Ti hanno detto quando?

«Ancora no, spero prima della fine dell'anno, magari prima di dicembre».

— Né la Porsche né Fabi, allora, intendono mollare...

«Sì, — conferma Teo — anche se non abbiamo ancora siglato ufficialmente il contratto, gli accordi sono stati raggiunti. Del resto anche inizialmente la nostra collaborazione prevedeva un'ipotesi lavorativa di due anni. C'era comunque la possibilità di una eventuale rescissione consensuale».

— Ma di Teo Fabi si è parlato nuovamente anche in F.1...

«No, non credo proprio che tornerò. Ritengo di aver chiuso quella mia esperienza e continuerò, finché ne avrò la voglia e le possibilità, a gareggiare in Cart. A patto, ovviamente, di poter disporre di una vettura competitiva. Quando ho accettato di pilotare la Porsche l'ho fatto anche perché credevo che questa Casa sarebbe stata in grado di mettermi a disposizione una F. Indy vincente. Per altro lo credo ancora».

— Scusa, ma come ingaggio stai meglio o peggio che non alla Benetton?

«Diciamo meglio, non dico quanto, ma qui c'è poco da nascondere con il fisco americano non si scherza».

— Ti sei dato un traguardo in questa tua «carriera americana»?

«No, cioè, sì! Mi piacerebbe vincere una 500 Miglia di Indianapolis e, prima di smettere, farò di tutto per riuscirci».

— È rimbalzata anche la notizia che la Porsche, il prossimo anno, potrebbe mettere in pista due vetture. Per il pilota che dovrebbe affiancarti sono stati fatti nomi di Andretti sr, e Rahal. Non potrebbe rivelarsi scomoda una concorrenza di questo tipo? In ogni caso quale dei due preferiresti?

«Meglio decisamente correre da solo, tuttavia non sono molto preoccupato dell'eventuale concorrenza. Credo però che sarà molto difficile vedere in pista una seconda vettura. Comunque, alla Porsche stanno lavorando forte e questo è quello che conta...» □

CHI È

UN 1983 D'ORO

LA CARRIERA americana di Fabi ha origini lontane e non è tutta concentrata nella F. Cart. Infatti Teo ha gareggiato e con soddisfazione, anche in Can-Am dove all'inizio degli Anni Ottanta ha tra l'altro conosciuto quell'Al Holbert che sarebbe poi diventato suo team manager

in F. Indy. Nato il 9 marzo del 1955 a Milano, sposato, con Gloria, e padre di un bel maschietto, Stefano, è altresì noto per aver sempre diviso la sua carriera «europea» con quella Usa. Nel suo palmares, infatti, è possibile trovare un titolo di campione Europeo di F. 2 e 65 Gp di F. 1 (disputati con la Toleman Hart, la Brabham Bmw e la Benetton prima motorizzata Bmw e poi Ford Turbo) oltre che 30 Gp Cart. Considerato pilota veloce in totale è riuscito a conquistare tre pole in F. 1 nel Gp di Germania (1985) e in quelli d'Austria e Italia (1986). Meno brillanti per lui i risultati finali complice anche tanta sfortuna. Infatti, i suoi migliori piazzamenti sono stati due terzi posti rispettivamente nel Gp Detroit del 1984 e in quello del Portogallo del 1987. Più corposo, invece, il suo albo d'oro in F. Cart. Nel 1983 anno del debutto, in 13 gare disputate riuscì ad ottenere 4 vittorie di cui una nella 500 Miglia di Pocono. Sempre nel 1983, poi, conquistò anche 6 pole risultando il più veloce nientemeno che a Indianapolis. Meno brillante, invece, la stagione '84. Sette gare con solo un terzo posto, a Portland, di rilievo. Assente dal campionato Cart dal 1985 al 1987 vi è tornato quest'anno dove, sinora, ha accumulato 19 punti.



Teo Fabi, sopra, (FotoAmaduzzi) ha compiuto 33 anni. Nell'83 ha ottenuto la pole a Indianapolis, sotto (fotoDppi)





MINI PILOTI IN GARA A VENTURINA

NELL'AMBITO delle iniziative promosse per «Venturina insieme '88», gran parte del merito per il successo ottenuto anche in questa edizione della rassegna, è andato al locale Ferrari Club, che per l'occasione ha organizzato un mini Gran Premio su modelli a pedali riservato ai bambini dai 4 ai 5 anni e uno per modelli elettrici per quelli dai 6 agli 8 anni. Ben 28 bambini hanno partecipato, gareggiando con impegno e mettendo in mostra una grinta da veri piloti professionisti. Veramente molto numeroso il pubblico presente che ha regalato generosi applausi ai minipiloti, in particolare al momento della premiazione effettuata dal presidente del sodalizio ingegner Alvaro Grilli e dal consigliere del quartiere Enos Garosi. Nella foto, i piccoli Nicola, Mirko, Marco e Massimiliano sul podio, primi quattro classificati della categoria «elettrici».

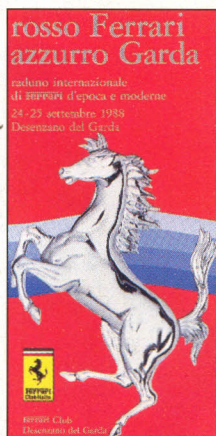
UN COMITATO COORDINATORE PER I CLUB

HA AVUTO luogo recentemente presso l'Hotel Europa di Cento, il 3. Meeting Internazionale dei Ferrari Club per discutere sull'opportunità della costituzione di un comitato di coordinamento. Hanno presenziato all'incontro rappresentanti dei club di: Riolo Terme (Ra), Modigliana (Fo), San Mauro Pascoli (Fo), Bagnacavallo (Ra), Casalecchio di Reno (Bo), Alto Reno Porretta (Bo), Molinella (Bo) e Cento (Fe). Tre i punti fondamentali da seguire per la costituzione del comitato, esposti dal dottor Leo Cani, presidente del Ferrari Club Bagnacavallo. Primo: è necessario delimitare la zona; secondo: definire gli scopi e l'operatività delle varie manifestazioni e terzo, infine, stabilire il tipo di struttura che si vuole realizzare. Unanime l'approvazione dell'iniziativa e, alla fine dell'incontro, è stato deciso di convocare per l'inizio di ottobre una riunione costituente del nuovo organismo.

FERRARI IN RADUNO A DESENZANO

UN APPUNTAMENTO DA NON PERDERE

A DISTANZA di due anni dalla prima edizione, ritornano a sfilare, nella splendida cornice del Lago di Garda le rosse vetture prodotte dalla Casa di Maranello. La manifestazione «Rosso Ferrari azzurro Garda», organizzata dal Ferrari Club di Desenzano col patrocinio del Ferrari Club Italia, si svolgerà il 24 e 25 settembre prossimi. Sulla scia del successo ottenuto due anni fa, quando al raduno, aperto alle Ferrari d'epoca e moderne si trovarono circa ottanta vetture, senz'altro visto l'impegno profuso dagli organizzatori, anche quest'anno gli appassionati non saranno delusi. Per questa edizione il numero massimo delle vetture ammesse è stato portato a 100 e ciascuna dovrà



essere in regola con le vigenti norme di circolazione stradale. Il programma prevede l'arrivo dei partecipanti tra le 10 e le 15 di sabato 24 a Desenzano in Piazza Matteotti, dove, saranno effettuate le operazioni di punzonatura. In serata, trasferimento a Sirmione per il drink di benvenuto e la cena di gala. La domenica mattina, giro turistico dei colli Morenici, seguito da una mini crociera sul lago nel corso della quale sarà servita la colazione e verrà effettuata la premiazione. Per informazioni rivolgersi all'

Hotel City telefonando allo 030/9142248-9141098-9143272. Conviene prenotarsi in fretta perchè la partecipazione annunciata è molto nutrita fra i possessori delle «rosse».



SPETTACOLO RADIOCOMANDATO

INAUGURATO solo pochi mesi fa, il Ferrari Club Reggiolo «Lorenzo Bandini», ha immediatamente evidenziato la volontà di organizzare diverse manifestazioni. Tra queste, particolare successo ha ottenuto la prova di campionato italiano «Tamiya» riservata agli automodelli (nella foto una fase di gara), successo reso possibile grazie anche alla collaborazione della Rc Team di Reggiolo Emilia. Visto l'elevato numero di iscritti, il numero pubblico intervenuto che ha potuto assistere a ben sei ore di gare suddivise in qualificazioni, eliminatorie e finali, nel corso delle quali non è di certo mancato lo spettacolo. Suddivisi in quattro categorie, i mini-bolidi hanno visto imporsi nella 2 ruote motrici Esposito davanti a Fantuzzi e Cenci. Nella 4 ruote motrici, Montanari ha preceduto Zannoni e Bianchini, mentre nella classe standard senior e in quella riservata alle «modificate», rispettive vittorie di W. Gilioli e Torreggiani. Il presidente del sodalizio Norberto Mantovani, visto il successo ottenuto, ha già chiesto di poter organizzare la gara anche il prossimo anno che rientrerà sicuramente nel calendario delle iniziative '89

A BAGNACAVALLO UNA MOSTRA DI MODELLISMO

CONTINUA con incessante impegno l'attività del Ferrari Club Bagnacavallo di Lugo in provincia di Ravenna. Il prossimo impegno che il sodalizio romagnolo si accinge ad affrontare è l'organizzazione di una mostra nazionale di modellismo, realizzata con la collaborazione del club modellismo plastico di Ravenna. La mostra, che resterà aperta dal 10 al 17 settembre, sarà ospitata nella sala Auditorium che si trova nella loggia del Pavaglione di Lugo. I visitatori potranno ammirare le riproduzioni in ogni scala di auto, moto, autocarri, aerei civili, aerei militari, navi e tante altre cose. La partecipazione è gratuita, ma il numero dei modelli accettati per espositore sarà a discrezione dell'organizzazione. Verranno assegnati riconoscimenti ai modelli più significativi, con premi anche per i modellisti non ancora diciottenni. Gli orari di apertura: dalle 16 alle 19 e dalle 20 alle 23.

NUOVO CLUB INTITOLATO A VILLENEUVE

È NATO a Giove in provincia di Terni il Ferrari Club «Gilles Villeneuve», grazie alla volontà di un gruppo di appassionati locali, che ha sentito l'esigenza di propagandare i colori del Cavallino e di promuovere manifestazioni motoristiche. Tutti d'accordo, a cominciare dal presidente Giuseppe Beranzoni, sulla scelta del pilota a cui intitolare il sodalizio: Gilles Villeneuve, poiché negli ultimi anni è senz'altro stato il pilota che, con le sue prodezze, ha contribuito più degli altri a mantenere in alto i colori della Ferrari. I soci del sodalizio ternano hanno voluto così ricordare il beniamino canadese.

MONTEMAGGIORE RICONFERMA IL PRESIDENTE

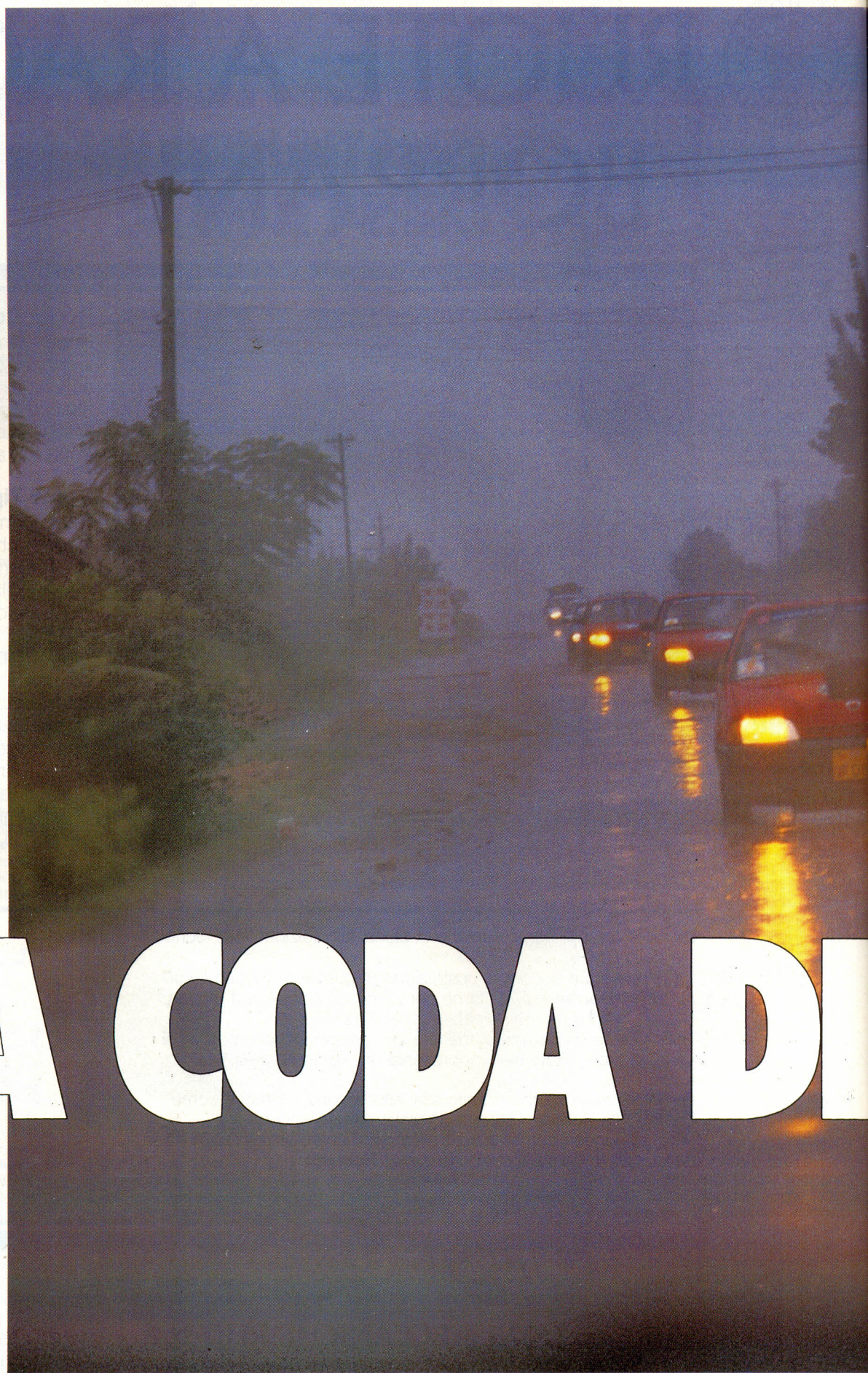
GRAZIE all'impegno dimostrato nel lavoro fin qui svolto in due anni di attività, il signor Francesco Cutrona è stato riconfermato alla presidenza del Ferrari Club Montemaggiore Belsito, in provincia di Palermo. Nel corso delle elezioni svoltesi recentemente per il rinnovo delle cariche, alla vice presidenza è stato nominato Sergio Damiani, segretario Angelo Patti, cassiere Giuseppe Guccione, direttore sportivo Giuseppe Lipira e revisori dei conti Giuseppe Cutrona e Vincenzo Traina. Tra le varie iniziative organizzate nel corso di questa stagione, quella che certamente ha ottenuto maggior successo è stata la gara di slalom Coppa Città di Montemaggiore Belsito, che oltre a segnare la presenza di un folto pubblico ha registrato anche un buon numero di partecipanti.

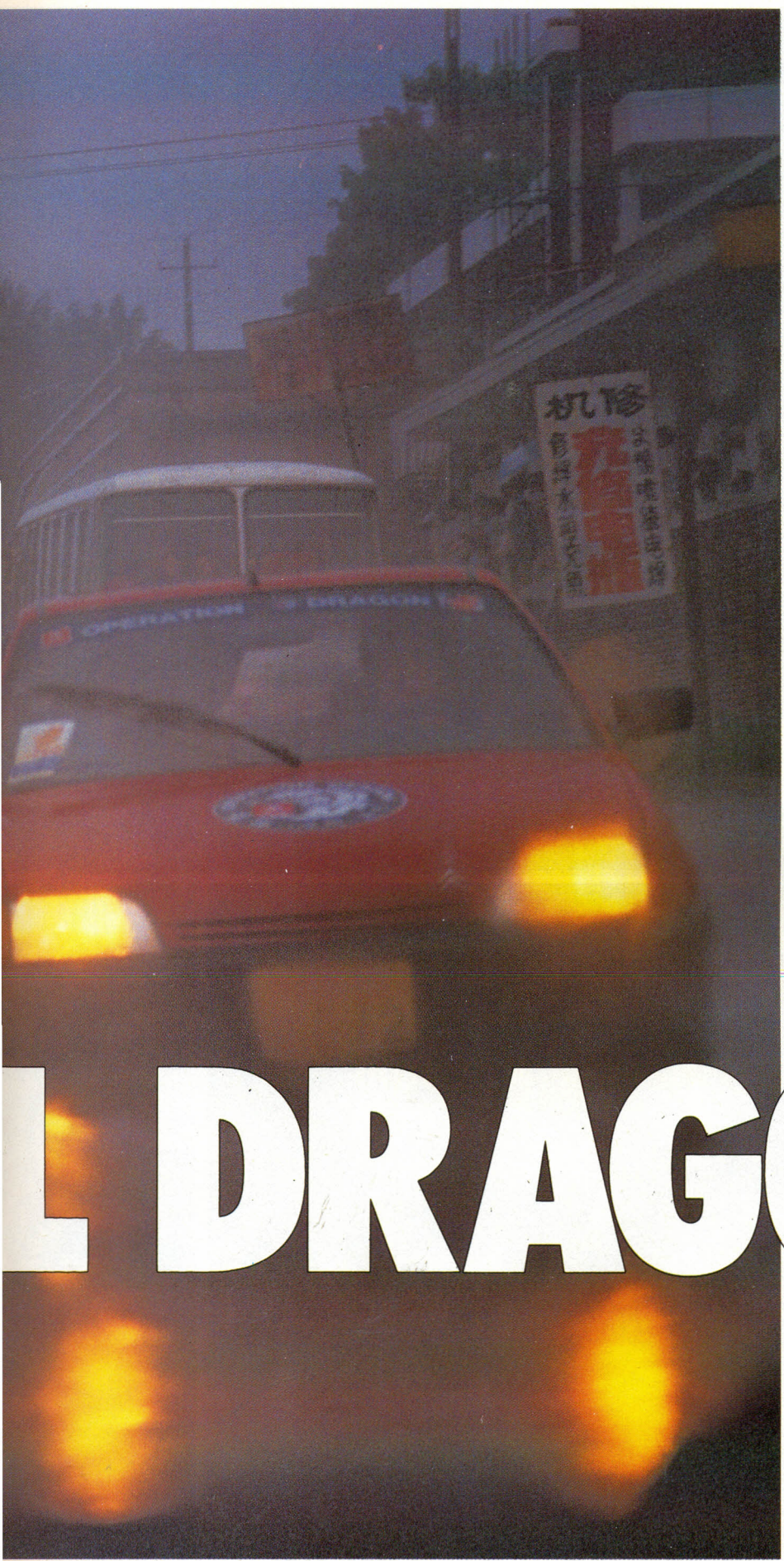
4000 km in
giro per la
Cina. Questo il
programma
Citroën per
160 giovani.
Siamo andati
a vedere di
che cosa si è
trattato e
soprattutto a
scoprire una
Cina che
merita di
essere
raccontata

**testi e foto
di Carlo Cavicchi**

LA CODA DI

*La lunga fila di
Citroën Ax, quasi
150 vetture tra
invitati e
organizzazione al
seguito, sfida una
pioggia torrenziale
sulla via della seta
in direzione di
Xi'an*





A Pechino, alla fine di luglio, fa un caldo cane. Il sole è velato, ma su tutta la città pesa un'afa insopportabile. Dentro la Città Proibita, il complesso dei palazzi imperiali, lo sciame dei visitatori si è raccolto nei punti ombreggiati. Stanno tutti lì, uno sull'altro come i cadaveri sul campo dopo una cruenta battaglia. Si capisce che è gente viva solo perché di tanto in tanto si agitano dei ventagli. A girare come ipnotizzati siamo solo noi, una ventina di giornalisti europei appena sbarcati all'aeroporto dopo un volo diretto da Parigi, durato una quindicina di ore. Vorremmo dormire, ma

il programma prevede subito la prima visita culturale ed eccoci lì a vagare come ipnotizzati nel mare di pagode che si inseguono una dietro l'altra come le sale dei nostri musei. Siamo i soli a

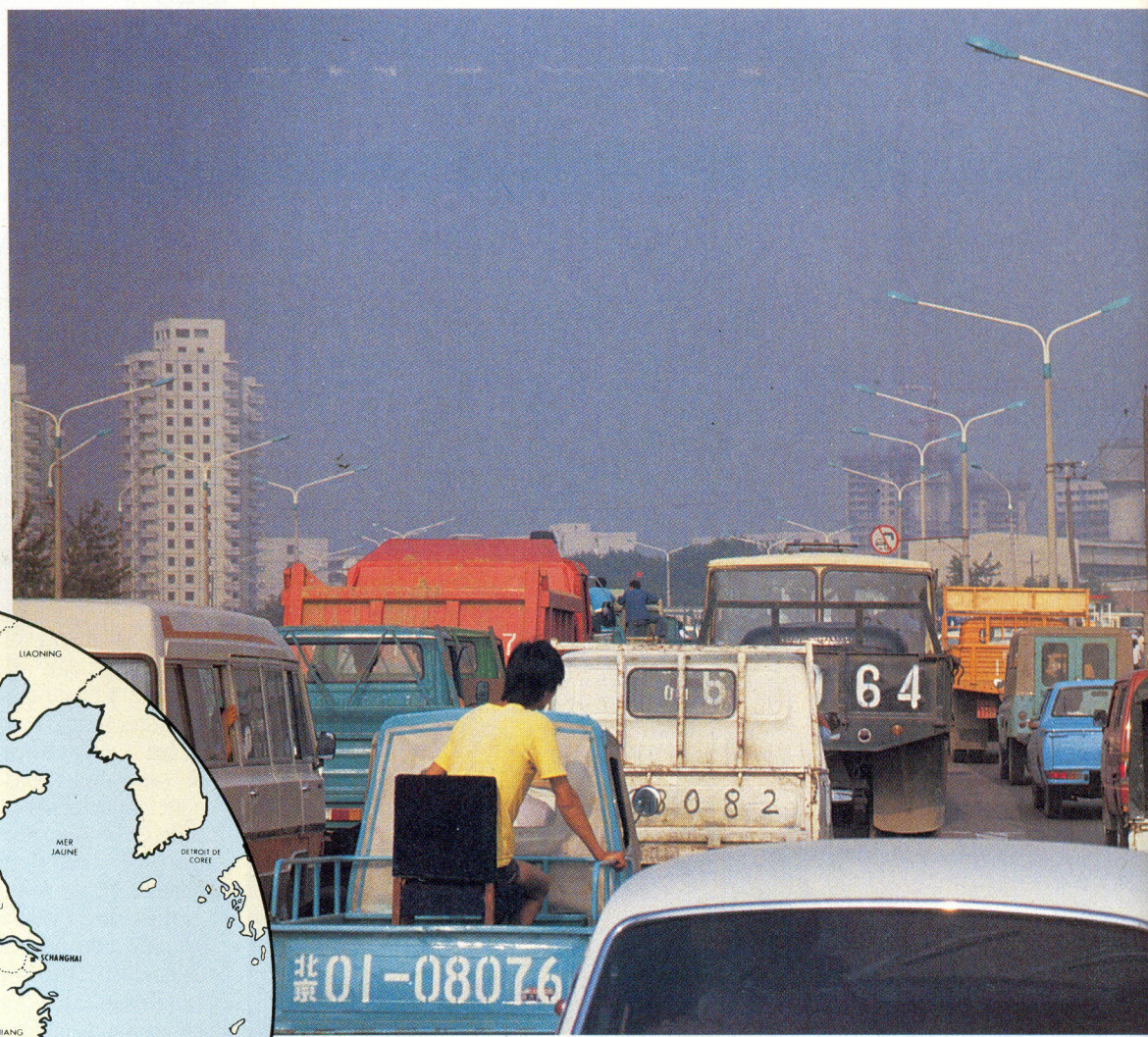


sfidare le ore più calde, con la guida tascabile stretta tra le mani sudaticce, quando da un cantone sbuca una fanciulla giovanissima e decisamente attraente. Con lo sguardo non sguardo passa in mezzo a noi evitandoci con mestiere consumato. Con aria manifestamente annoiata si è goduta la nostra muta ammirazione. Esattamente come accade in Europa, come in tutto il resto del mondo dove la civetteria resta la sublimazione dell'essere femminile. Eccola qui la Cina, il primo vero segnale che quello che ci si sta ►

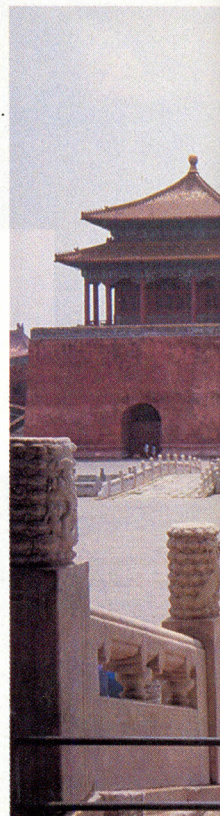
L DRAGONE

E PER TRAGUARDO PECHINO

Da Canton a Pechino. Una gita dal gusto proibito attraverso il Paese delle meraviglie. Pechino, oggi Beijing che sta a significare «Capitale del nord», si presenta come una vera metropoli già occidentalizzata. Per le strade il traffico è assoluto e agli incroci i cartelli chiariscono bene, anche a chi non conosce il cinese, i rischi che si



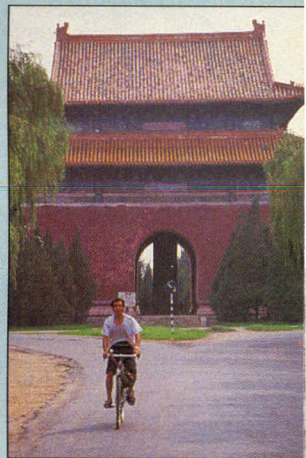
incontrano. La vera Pechino è tutta una scoperta: quella monumentale, invece, è già scontatamente «turistica» al di là del fascino della Grande Muraglia o dell'immensità dei cortili della Città Proibita





aprendo davanti è un mondo molto più vicino a noi di quanto potevamo immaginarci.

OPERAZIONE DRAGONE. Quattromila chilometri in automobile attraverso il continente cinese sono al momento un sogno per pochi eletti. La fortuna è comunque toccata a 140 giovani di otto Paesi europei cui si sono aggiunti 20 ragazzi del posto. Tutti questi, unitamente a un esercito al seguito fatto di giornalisti, televisioni, organizzazione, medici, mezzi e meccanici di assistenza hanno dato vita a una carovana di quasi cento vetture, un serpentine che impiega a transitare oltre un quarto d'ora. La spedizione, messa in piedi dalla Citroën, si è mossa da Canton, nel sud della Cina, e si è portata fino a Pechino, con un percorso verticale che ha previsto una sola deviazione, indispensabile perché immensamente interessante, sulla via della seta a Luoyang e Xi'an. Il tutto in 14 tappe e altrettante soste di studio e svago nelle città di arrivo. Una vera impresa, quindi, appoggiata dal Governo cinese a riprova di una apertura all'occidente, e alla mentalità occidentale, di eccezionale portata. Il nome stesso la dice lunga: Operazione Dragone. Questo è infatti l'anno del Drago, uno dei dodici animali del ciclo solare cinese, e tradizionalmente è un anno di grandi avvenimenti.



PECHINO. Eccoci allora a Pechino pronti per partire alla scoperta di quelle terre che Messer Marco Polo aveva raggiunto ben sette secoli fa. I ragazzi con la carovana delle Ax sono in cammino già da due settimane e stanno facendo tappa a Wuhan, là dove nel 1926 Mao Zedong aveva fondato l'Istituto Centrale del Movimento Contadino. In testa abbiamo ancora ben chiari quei capisaldi ▶

VIGILI IN OGNI MOMENTO

Dieci anni fa in Cina trionfava la divisa. Oggi più nessuno va in giro con abiti che non siano di gusto personale. La indossano però, ancora, le tante guardie, raramente armate (al di là della scuola di tiro a segno), che si incontrano ovunque e spesso in situazioni leggermente leggere, ma sempre disposte a prestare ogni genere di aiuto, persino a fare da baby-sitter fuori dalla sala espositiva dei «giochi della corte imperiale». Per le strade, d'altronde, se si esce dai grossi centri, la loro presenza non è indispensabile. La delinquenza è minima e il traffico è limitato anche se spesso imprevedibile. Fortunatamente, a dispetto di preoccupanti carcasse che si incrociano sulla strada, gli incidenti si risolvono quasi sempre senza grossi danni alle persone, al punto che recentemente sono stati anche innalzati i limiti di velocità su tutto il territorio

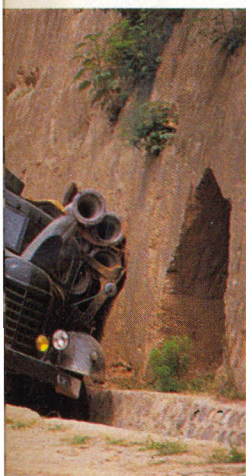


UNA STORIA



In giro per Pechino ci sono 5 milioni di biciclette. Una la guida Zhao Shulan, una operaia di 29 anni. Ecco un po' della sua vita. «La mia paga è di 87 Yuan al mese (poco più di 30 mila lire) cui si aggiungono altri 10 Yuan, 6 come sussidio per il pasto (in vigore da quando il costo della vita è salito) e 4 in quanto io sono una Hui e mi spetta quindi un contributo stabilito per le minoranze etniche. Vado regolarmente in bicicletta, anche quando c'è il vento forte che arriva dalla Siberia e anche quando piove. Solo quando nevicava prendo l'autobus, ma è terribile perché tutti fanno come me e si sta tutti ammassati fino a che ci manca il respiro. D'altronde con la neve le strade diventano scivolosissime e gli incidenti possono essere fatali. Come smette di nevicare, comunque, io riprendo a pedalare. Non mi ci trovo nella parte della sardina in scatola. Io abito in Yongding Road e lavoro a Dabaiyao, questo significa portarsi ogni giorno dai sobborghi occidentali della città a quelli orientali. In media impiego tra andare e tornare due ore. Comprare una bicicletta non è facile, ma non mi riferisco esclusivamente al costo, anche se mi viene mal di testa a pensare alla fatica per pagare gli interessi sul prestito ottenuto. Il fatto è che bisogna aspettare anche tre anni per riuscire ad avere il prestito. Dopo, poi, bisogna potersi mantenere la bicicletta... Ci vuole la licenza di guida e la targa, e fanno 8 centesimi di tassa, poi c'è il parcheggio e sono la bellezza di 7 Yuan all'anno, 70 Yuan ogni dieci anni. E dopo dieci anni la bicicletta non vale più di 70 Yuan. Ho avuto anche un incidente: un tizio mi ha centrata. Andava veloce come un demone, aveva un lavoro urgente da sbrigare. Non si è nemmeno fermato. Mio marito s'è arrabbiato come un matto quando l'ha saputo. Ero tutta insanguinata, avevo diverse ferite in un braccio e sette tagli in testa tanto che ne porto ancora i segni. Dopo sono stata ricoverata e sono rimasta a letto per dieci giorni. Fortunatamente non ho speso nulla per le cure, ma la bicicletta è rimasta seriamente danneggiata. Perché non ho chiesto aiuto? Ho chiesto aiuto, ma il mio investitore era già sparito. Perché non mi sono rivolta alla polizia? La polizia non ha tempo da perdere con i ciclisti».





costruiti in anni e anni. La «Cina secondo noi», in sintesi. Quella che ci è arrivata, mediata e filtrata; manipolata a piacimento a seconda di chi era a distribuire informazioni. Una Cina fatta di due parti distinte: quella dei grassi Mandarinini, delle loro corti sfarzose e della grande tradizione culturale, delle invenzioni e delle materia prime, e la Cina post-Rivoluzione Culturale, quella della gente in divisa e dei profughi in giro per il mondo a vendere clavatte e fabbricare borsette. Marco Polo chiamava Pechino Kambaluk e la definì «la più bella, e grande, e prospera città d'Oriente». E non dovrete stupirvi se vi diremo che essa ha un numero così grande di abitanti, quale non ne possiede ogni altra città della terra. A questi abitanti permanenti vanno poi aggiunti tutti i forestieri di passaggio, cioè le migliaia di mercanti che vengono a concludervi i loro commerci, e le migliaia di pellegrini che arrivano ogni giorno per visitare i luoghi dove vive il grande Imperatore. Eppure, nelle sue vie non vi sono mai disordinati assembramenti, non vi si vedono mai rifiuti; ogni cosa è linda, ordinata, tranquilla». Diavolo

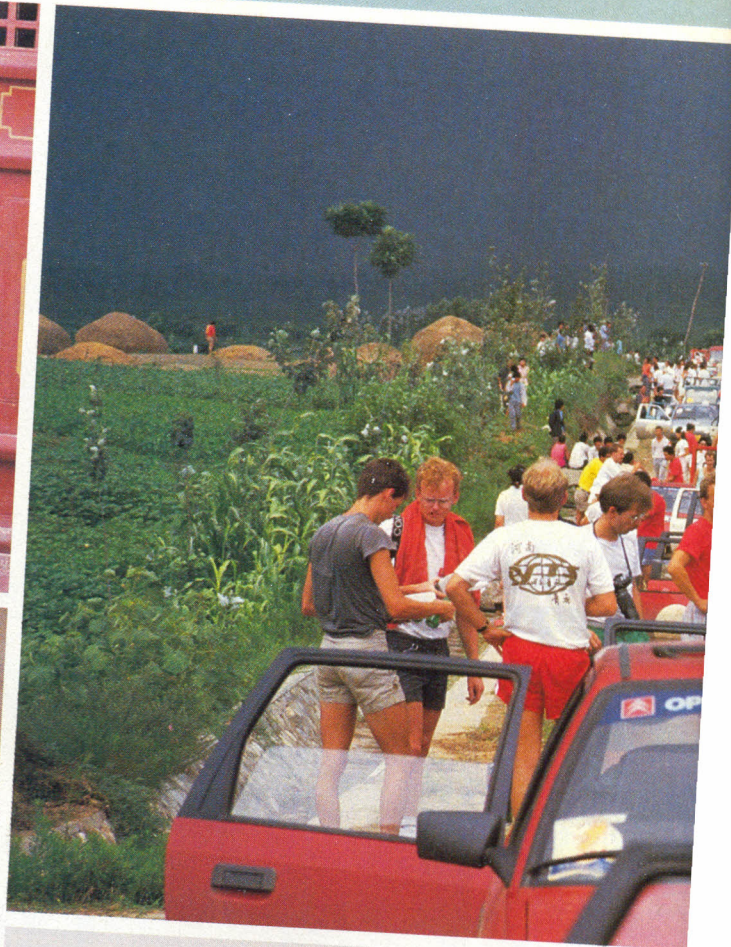


di un Marco Polo, settecento anni dopo si potrebbero scrivere le stesse cose perché 10 milioni di abitanti anche senza essere un record sono comunque un bel numero, perché i pellegrini, cinesi e da qualche tempo a questa parte anche stranieri, sono sempre più numerosi, perché veramente si sta tranquilli a circolare per la città di giorno e di notte e tutto è proprio lindo e ordinato.

ANGURIA E ROCK DURO. L'ultimo locale di moda è una nuova pizzeria. Si chiama Pinocchio e la sua insegna è una delle poche non scritte con caratteri cinesi così che la riconoscono tutti, gli indigeni perché è scritta in modo diverso, i forestieri perché è ▶

CON QUELLE FACCE UN PO' COSI'

La sosta per uno spuntino è d'obbligo durante tappe che hanno impegnato la carovana per dieci-dodici ore di cammino al giorno. Tutti in fila ai lati di una strada per un improvvisato picnic che diventa anche un'ottima occasione per scambiarsi impressioni sul grande continente cinese che si sta attraversando. Con l'accavallarsi dei giorni di marcia si affastellano le emozioni e si accumulano immagini sempre tanto diverse: il ragazzino a guardia del tempio, il bambino con i caratteristici calzoncini en-plein-air per evitare sorprese, il turista desideroso della foto-ricordo che lo ritrae condottiero, la ragazza orgogliosa delle sue calze di nylon, la gente della campagna, il muro «occidentalizzato»: Luisa è passata in visita nel febbraio di quest'anno...



UN VERO CONTINENTE

La Cina occupa una superficie di 9.600.000 km², pari quindi a quella dell'intera Europa. Da nord a sud si estende per 5.000 Km. così che quando a nord-est c'è ancora la neve, le regioni a sud dello Yangtze (Fiume blu) sono già in piena primavera. L'Everest, al confine con il Nepal culmina a 8.848 m. ed è il monte più alto del mondo. Lo Yangtze, con i suoi 6.300 Km. è il terzo fiume del mondo in quanto a lunghezza.

56 NAZIONALITÀ

La popolazione della Cina è oggi pari a 1 miliardo e 71 milioni di abitanti e comprende 56 nazionalità differenti. Pechino, la capitale, conta 9 milioni e 800 mila anime, ma la città più popolata è Shanghai con i suoi 12 milioni di persone.

5000 ANNI DI CIVILTÀ'

La civiltà cinese è tra le più antiche al mondo. L'invenzione della carta, della bussola, dei caratteri da stampa oltre che della polvere da sparo testimoniano della sua grandezza.

RELIGIONE

Il taoismo è il ceppo religioso più antico della Cina. Il buddismo fu introdotto dall'India nel primo secolo dopo Cristo. Il lamaismo, emanazione del buddismo, ha radici principalmente in Tibet e in Mongolia. L'islamismo arrivò in Cina a metà del 600 d.c. e il cattolicesimo c'è arrivato solo nel 1582. Attualmente la pratica religiosa è ufficialmente proibita, ma da qualche anno è tollerata oltre che diffusa nelle campagne e nelle regioni più distanti dai grandi centri.



la sola che riescono a capire. Ci vanno i giovani soprattutto. Arrivano a gruppi in sella alle immancabili biciclette. Pechino conta un cavallo d'acciaio ogni due abitanti e cinque milioni di biciclette fanno persino più paura degli otto milioni di baionette di triste memoria. Arrivano vestiti all'europea, ma con un vezzo in più: tutti i ragazzi portano i calzoncini arrotolati sin sotto il ginocchio. In testa hanno l'immancabile cuffia del walkman che spara nelle orecchie il rock duro di Zhao Li o la musica più dolce di Cui Jian. Mangiano la pizza e poi ci aggiungono una enorme fetta d'anguria. Pechino è d'altronde invasa da questi frutti che si vendono negli angoli delle strade a meno di 10 lire al chilo. Dicono le statistiche della Camera di Commercio che a tutto luglio quest'anno ne sono stati consumati nella sola capitale oltre 300 milioni di chili, il 20% in più rispetto all'anno scorso. Pizza, anguria e poi discoteca, dove si balla il «bili», né più né meno che la nostra break dance. L'automobile non è ancora uno status symbol. Non serve averla per essere qualcuno anche se già per Pechino non si circola più per il



traffico, intenso come in tutte le metropoli. Adesso che nessuno indossa più la divisa e che i colori impazzano dopo anni di abiti solo blu, verdi, grigi o marrone, è indispensabile sfoggiare, se si è donne, un paio di calze di nylon. Di norma vanno bene fino al ginocchio, ma se si osa la minigonna allora si portano a metà coscia, naturalmente autoreggenti. La Pechino vera si esalta in questa gioventù che a scuola si indottrina di marxismo-leninismo e che nel resto del tempo si industria a far denaro con l'iniziativa singola, privata diremmo noi. C'è sì la città turistica, quella dei monumenti, della Grande Muraglia, della gigantesca Piazza Tian An Men dove fu proclamata la ►



TUTTI ASPIRANO AL TRENO

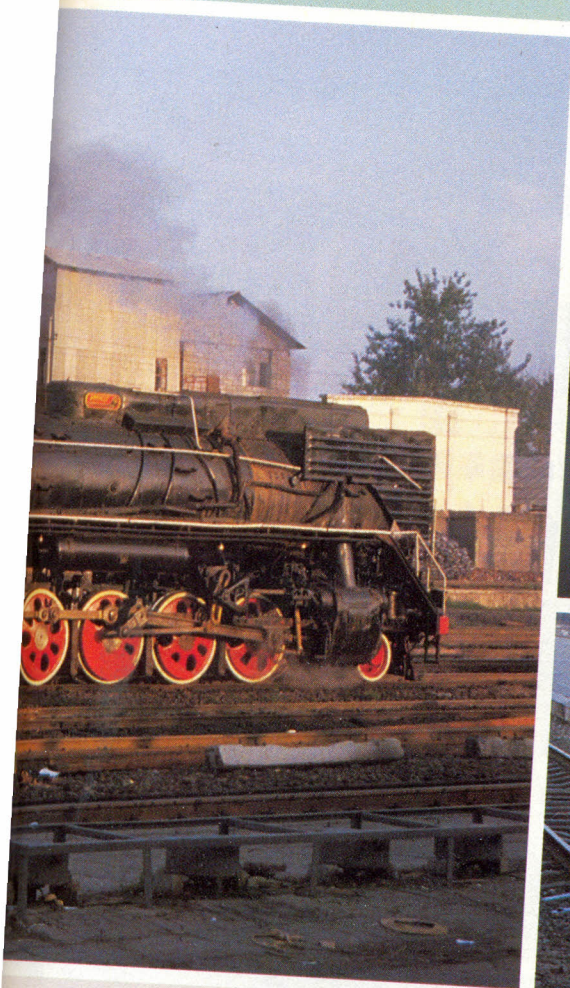
In Cina il principale sistema di collegamento interurbano è la rete ferroviaria. Le sbuffanti locomotive a vapore che fanno la gioia dei ferromodellisti imperversano, ma sono destinate entro breve a far posto a motrici elettriche. Per i cinesi la puntualità è sacra e i treni sono estremamente in sintonia con questo concetto: il loro rispetto dell'orario è impressionante. Esistono tre tipi di biglietti ferroviari, e ognuno di questi ha due differenti tariffe. L'espresso prevede sedili imbottiti o duri, il rapido ha la sistemazione normale o speciale, la cuccetta prevede la presenza o meno del materasso. I bambini poi, purché di altezza compresa tra il metro e il metro e trenta, pagano un quarto della tariffa. Niente se sono più bassi, biglietto pieno se sono più alti



UN'ALTRA STORIA

Xiao Huiying ha 27 anni. Mentre il sole tramonta è seduta sul selciato di Piazza Tiananmen. Parla gesticolando molto. E racconta:

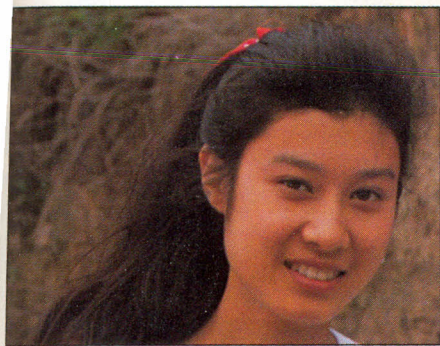
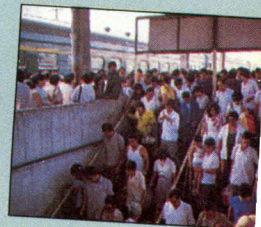
«C'è una novella che va molto in voga da noi, si intitola: Che cosa volete veramente? L'ho letta, ma dopo ho pensato: se voglio qualche cosa in qualche modo l'otterrò. Ma il problema mi sembra un altro, è contare per qualche cosa. E spesso mi chiedo: che cosa valgo veramente? Io sono rispettata, ma molti mi giudicano matta. Guardate questa piazza. È piena di gente che viene a godersi il fresco. A casa non hanno il condizionatore, la maggioranza di queste persone non ha nemmeno un ventilatore elettrico. Il nostro Paese è povero e noi dobbiamo chiaramente cambiarlo, ma come? Tutto quello che possiamo fare è lottare per la prosperità. Sfortunatamente troppi vogliono solo diventare ricchi e non invece sfuggire dallo squallore della povertà. Noi non abbiamo un vero spirito imprenditoriale, ci frena un innato spirito conservatore oppure forziamo la nostra strada fino alla morte. Non credo che abbiamo la forza fanatica per lottare, nonostante molti siano stati costretti a farlo. In compenso molti sono deboli e mentre tanto si parla di vita sociale io mi sento abbandonata. Nel 1979 sono entrata nell'esercito, ma non in quello della Liberazione del popolo, bensì in quello dei giovani che aspettano



Repubblica Popolare Cinese. Ma il rischio è di trovarsi confusi tra la folla e sentirsi prigionieri dell'ovvio. Le tombe Ming come Piazza San Marco o le tre Rocche di San Marino. No meglio scordarsi il Museo di Storia Cinese e il Mausoleo del Presidente Mao che si affacciano sui 40 ettari di Piazza Tian An Men per concentrarsi invece sulla gente che va lì invece la sera per godersi il fresco. Migliaia di persone, famiglie, coppie, singoli che si siedono sul selciato, chiacchierano, leggono, pensano o si gustano il cielo invaso da stupendi aquiloni, lunghi sino a una cinquantina di metri, che abilissimi costruttori riescono a far decollare con tecnica sopraffina.

IN TRENO. Il gruppo del Dragone continua

la sua marcia. Ci aspettano a Zhenzhou, oltre mille chilometri a sud di Pechino, un'Italia intera, per capirci. Ci separa una notte di treno e noi ci imbarchiamo a mezzanotte, dopo esserci fatti largo nella stazione tra migliaia di viaggiatori in attesa che dormono negli atri e anche fuori, nella piazza antistante. È inutile, per le stazioni ferroviarie tutto il mondo è paese. Vivaci di giorno sono sempre tristi e paurose la notte. Sono tutti povericristi che dormono sui giornali secondo un rituale universale, ma ti mettono addosso l'angoscia e non vedi l'ora di partire per non confrontarti con la realtà più scomoda. Il treno d'altronde promette bene: prima classe con letti molleggiati. Una vera sciccheria. Ma la locomotiva è a vapore, come sono ancora la maggioranza delle motrici in Cina, e i vagoni datano... della stessa epoca. Gli scompartimenti sono a quattro cuccette, i lenzuoli sembrano plissettati e sulle federe la traccia di chi ha riposato il giorno prima è evidente. Dormiamo vestiti; domani è un altro giorno, si vedrà. ▶



un lavoro. Sono nata nel 1961, in pieno triennio dei «grandi disastri» qui da noi. Ancora oggi non capisco come i miei abbiano avuto l'energia per concepirmi se non avevano nemmeno il minimo per sfamarsi in quel terribile momento. Nel 1981 il Comitato Distrettuale mi ha impiegata in una compagnia di autobus. La mia paga? 10 Yuan al mese (meno di 4000 lire). Subito dopo ho conosciuto un ragazzo e mi sono subito innamorata. Lavorava dove estraggono il petrolio. Forse voi non avete idea di che cosa significa quel lavoro, vi basti però sapere che nessuna donna mai si augura di sposare un «topo del petrolio» come sono indicati quegli operai. Io, invece, ero

disposta a farlo. Ho lasciato il lavoro e la famiglia per correre da lui. Ero anche disposta a perdere il mio permesso di residenza a Pechino per farlo. Lui, però, quando lo ha saputo mi ha proposto di «venderlo» alla moglie di un grande ufficiale che così poteva avvicinarsi al marito. Lei mi offriva 2000 Yuan. Io lo amavo, ma lui non aveva capito nulla di me, non volevo fare un affare, volevo solo stare con lui. Sono fuggita con la morte nel cuore e sono tornata a Pechino dove, nel frattempo, avevo perso il lavoro. Matta, per tutti io ero una matta. Per due mesi ho pensato solo a imparare a scrivere a macchina. Sapevo l'inglese e così ero in grado di lavorare per eventuali aziende straniere a Pechino. Subito il mio stipendio è salito a 400 Yuan al mese, una cifra decisamente straordinaria da queste parti. Adesso ho i soldi per fare quello che voglio e tutti mi rispettano anche se tra di loro dicono che prima o poi la mia pacchia finirà. Uno dei miei capi, un giapponese, mi ha chiesto di sposarlo. Gli ho domandato quanto guadagna in Giappone una che sa scrivere a macchina e lui mi ha risposto che avrebbe pensato lui al mio sostentamento. Anche lui voleva non solo me, ma anche la mia indipendenza. Non se n'è fatto nulla. Matta, dicono che sono matta. Ma la donna cinese non è più quella della tradizione, nessuno deve più illudersi che lo sia».

CITTÀ A MISURA DI BICI

Fuori da Pechino le auto scarseggiano. Non per questo, però, non nascono nuove strade, anzi. E sono sempre vie larghissime, per ora sistemate in modo da separare il traffico motorizzato (che sta al centro) da quello delle migliaia di biciclette che viaggiano, per ragioni di sicurezza, a senso unico lungo i due lati. Oggigiorno comperare una bici costa poco più di uno stipendio medio mensile, per comperare una automobile ci vogliono invece cinque anni di lavoro. Questo spiega perché a fare il traffico sono ancora i cavalli d'acciaio e perché nei mercati sempre più gente sta scegliendo di mettersi in proprio con una attività a rischio, privata cioè. Non c'è il sussidio dello Stato, ma se si trovano clienti si guadagna un po' di più. E in tanti ci provano dando vita a una nemmeno troppo sotterranea via cinese al... capitalismo



COME SI ARRIVA IN CINA

■ IN AEREO

Pechino è il punto di arrivo della maggioranza dei voli internazionali. La CAAC (Compagnia di Aviazione Civile Cinese) è la Compagnia di bandiera. Molte compagnie europee arrivano sino a Hong Kong da dove è molto facile collegarsi con le principali città cinesi: Guangzhou (Canton), Shanghai, Tianjin, Beijing (Pechino), Kunming e Hangzhou.

■ IN TRENO

Quattro treni diretti collegano ogni giorno Hong Kong a Guangzhou in tre ore. La Transiberiana assicura bisettimanalmente il collegamento Mosca-Pechino: partenza da Mosca il martedì (Transmongolese) e il venerdì (Transmanciuriana). Il viaggio dura sei giorni.

■ IN NAVE

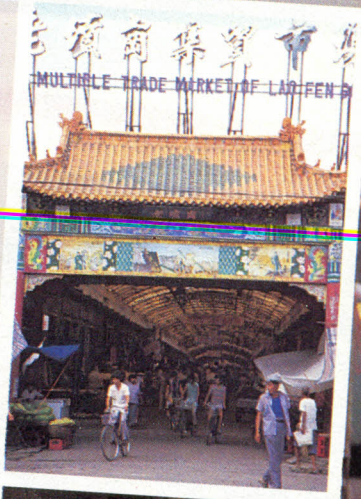
Hong-Kong-Guangzhou: tutti i giorni in hovercraft e aliscafo (circa un'ora di traversata). Hong Kong-Xiamen: due volte la settimana il martedì e il venerdì (una notte a bordo, 22 ore di traversata). Hong Kong-Shanghai: una volta alla settimana (due notti a bordo, circa 60 ore di traversata).

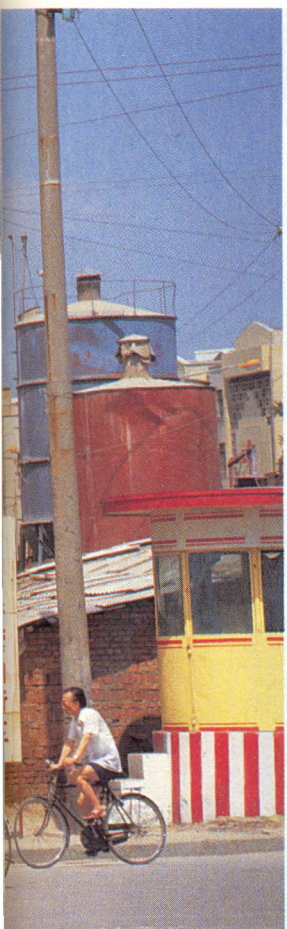
■ VIA TERRA

Premesso che in Cina non è possibile entrare e girare con un'auto propria importata temporaneamente per scopo turistico, ecco di seguito le vie d'accesso a piedi o in bus.

Da Kathmandu a Lhasa (Tibet): strada aperta nel 1985. È molto difficile trovare mezzi pubblici dopo il valico di frontiera cinese (Zhangmu) fino a Lhasa (3 giorni di viaggio) causa la difficoltà di adattamento all'altitudine perché Lhasa è a quota 3700 metri e certi valichi toccano i 5600 metri. Scegliendo questa via è consigliabile farlo nel senso Lhasa-Kathmandu.

Dal Pakistan in Cina: aperta nel 1986 questa via è affrontabile per ora solo in gruppi organizzati. È infatti quasi impossibile per viaggiatori individuali trovare mezzi di trasporto dopo la frontiera pakistana fino a Kashi (380 Km, cioè due giorni di strada). Per via del clima questa via è aperta solo da maggio a ottobre.





Quando albeggia l'occhio curioso sbircia dal finestrino e le macchine fotografiche sono pronte ai loro clic. Tutto si può riprendere, alla faccia di chi diceva che... Fuori la campagna scorre via veloce. Sono tutti campi ordinati e coltivati. Granturco, riso, loto. Gli uomini che fanno ginnastica di buon'ora sono davvero lì, come raccontano tutti quelli che in Cina sono già stati. Il treno si ferma quasi ogni quarto d'ora e c'è sempre qualcuno che sale, raramente qualcuno che scende. All'orizzonte sfilano strade semideserte. Un trattore, un autocarro, qualche bicicletta.

UN CANTIERE CONTINUO. Ci siamo uniti alla carovana, reduce da una delle tappe più dure in programma: una quindicina di ore di marcia sotto un sole martellante. I ragazzi hanno fraternizzato, si sentono un po' tutti protagonisti di una sorta di Camel Trophy. Molti hanno un po' sottovalutato la spedizione, credevano di vivere una passeggiata e stentano a comprendere che sono protagonisti di una vera, unica, preziosissima impresa. Ci accodiamo in direzione di Luoyang

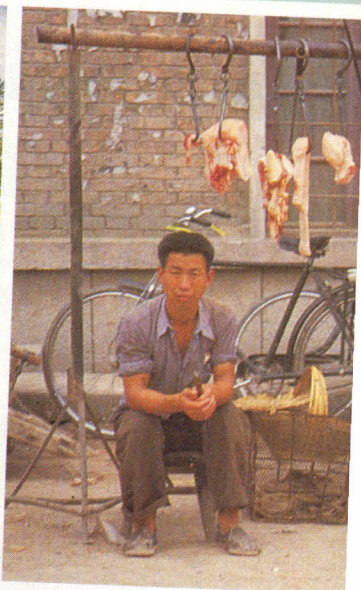


e scopriamo la folla della Mille Miglia. Tutta la Cina sembra essersi data appuntamento ai bordi delle strade. Maciniamo chilometri e l'ala di folla continua. Ci dicono che è così sin dalla partenza da Canton. Incredibile: la spedizione fa scalpore: cento e passa automobili in fila fanno scena e poi la televisione dà ogni giorno ampi resoconti e manda filmati sull'Operazione Dragone. Già, la televisione. In Cina, nelle grandi città, nel 1982 solo l'1,1% delle famiglie la possedeva, nel 1987 cioè cinque anni dopo, la quota è salita al 34,6, in perfetta sintonia con le lavatrici passate dal 16,1% al 66,8 o agli elettrodomestici in genere, adesso più di uno per famiglia. È il boom assoluto, come da ►



UN MONDO CHE GUARDA AVANTI

La lunga traversata ha proposto di tutto, da giornate caldissime a trasferimenti martellati da acquazzoni violenti e tali da trasformare le strade in veri e propri canali. Ai bordi è così sfilata una Cina sempre differente, sempre curiosa. Le grandi coltivazioni di riso al sud hanno fatto posto al frumento, al miglio e al granturco. Nelle campagne autocarri si mescolano ai trattori e alle immancabili biciclette mentre sulle strade i macellai mostrano orgogliosi le loro proposte del giorno. Le fornaci che sfornano mattoni a getto continuo sono il segno di un Paese ansioso di ricostruirsi. Per un vecchio che passa ci sono sei ragazzini pronti a sostituirlo. La Cina si avvia al miliardo di abitanti, tante bocche da sfamare ma anche tante braccia disposte a lavorare



CURIOSITA'

Per entrare in Cina non servono particolari vaccinazioni e davvero consigliabile è solo qualche pillola anti-diarrea. Se qualcuno però non è tanto previdente da essersela portata da casa allora può prendere una o due pastiglie di un formidabile medicinale in vendita sul posto e serve un po' a tutto. Il nome? Facile da ricordare, si chiama «Su-xiaoshangfengjiaonang»!

Nei prossimi 10 anni un largo numero di infermieri cinesi andranno in soccorso alle richieste degli ospedali statunitensi in base a un accordo tra il Sindacato dei Lavoratori della Mongolia e una Università americana. Saranno accettati infermieri maschi e femmine di età compresa tra i 18 e i 45 anni. Percepiranno lo stesso salario dei loro colleghi americani.

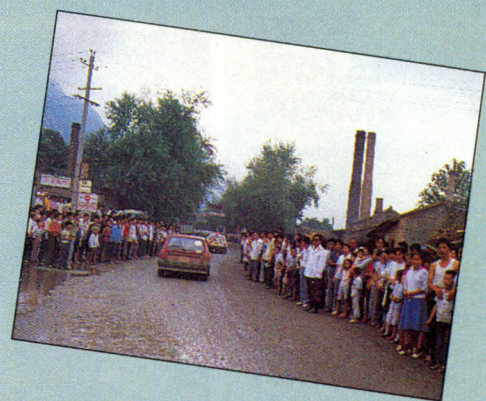
Nel 1987 sono iniziati lavori per appartamenti in case di condominio per una superficie complessiva di 23 milioni 760 mila metri quadrati, pari al 29,5% in più che nell'86.

Nei giorni scorsi il Ministero dei Trasporti ha deciso di modernizzare la linea ferroviaria tra Pechino a Shanghai che, tra l'altro, sarà completamente elettrizzata. Spesa prevista: 500 miliardi di lire. In Cina comunque i treni hanno una loro ragione di esistere e di essere oggetto di investimenti. Fino a maggio compreso, quest'anno il 99% dei treni passeggeri è partito in orario e il 93,2% è arrivato puntuale a destinazione!

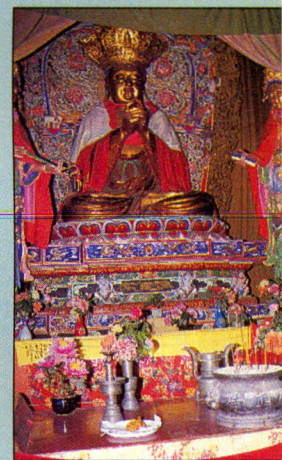
Nella penisola di Jaodong, e più esattamente nella contea di Rushan che si affaccia sul Mar Giallo, è stato scoperto lo scorso luglio un deposito aurifero la cui riserva è stata stimata in 21 tonnellate. Il prezioso minerale è contenuto in una vena quarzifera. Il deposito è arricchito anche da un centinaio di tonnellate di argento. Questa penisola è famosa perché è da tempo la riserva di minerali preziosi più nota del Paese, primggiando soprattutto per l'oro.

La Cina ultimamente ha aperto le frontiere al turismo e va, quindi, sempre più di moda. La città di Shanghai, per esempio, è stata visitata nella prima metà dell'88 da 412.000 forestieri, il 24% in più che nell'analogo periodo dell'87.





noi negli anni sessanta. Dall'auto, quando lo sguardo riesce a passare oltre la gente, si vedono continuamente fornaci. Piccole, medie e grandi. Con rudimentali forni singoli o con efficaci forni Hoffmann capaci di cuocere migliaia di laterizi al giorno. È il nostro dopoguerra, l'inno alla ricostruzione. E d'altronde la Cina è un grande cantiere. Si abbattono edifici e sopra ne nascono di nuovi molto più grandi. Bisogna dare ricovero a una popolazione che cerca o che vuole una casa rifiutando ormai la baracca. Per le strade giovani mamme agitano le manine dei bambini che portano in braccio. Domani questi reclameranno muri da abitare. Oltretutto in questo momento la Cina vive il suo terzo baby-boom dal dopoguerra in avanti. Il primo fu nel 1950 allorché la popolazione balzò dai 541 milioni a 600 milioni di abitanti. Il secondo fu dal '62 al '75 e si oltrepassò quota 900 milioni. Adesso, in barba a una precisa operazione di controllo dello stato che impone un figlio solo per famiglia, si viaggia al ritmo di 22 milioni di nascite all'anno anche perché si calcola che attualmente le donne in grado di diventare madri siano almeno 300 milioni con una aggiunta di 13 milioni di nuove ogni anno. Nel duemila si prevede una popolazione di un miliardo e 200 milioni di anime.



SCUOLA E LAVORO. Luoyang è una città stupenda che fu anche a lungo capitale. Lì nel 66 d.c. venne costruito il primo tempio buddista della Cina e questa data segna anche la nascita di questa religione importata dall'India. Incurante dell'illustre passato, è oggi un grosso centro industriale e lì esiste la più grossa fabbrica di trattori del Paese. Orgoglioso, il sindaco ne esalta le qualità e soprattutto chiarisce la filosofia industriale ►

INFINE LA FOTO RICORDO

Foto di gruppo per alcuni dei partecipanti italiani all'Operazione Dragone e foto di gruppo anche per i campioni di calcio del domani. Tutto in Cina cresce molto in fretta. Dieci anni fa l'Inter di Mazzola (Sandro aveva già smesso ma fu "costretto" a rientrare per l'occasione) venne a portare i primi rudimenti di questo sport per farlo conoscere. Oggi la nazionale cinese si è qualificata per le Olimpiadi e alcuni suoi elementi hanno trovato ingaggi persino in Europa. Con la decalcomania appiccicata la maglia è degna di un capitano, ma occhio a questi ragazzini, domani potrebbero fare gol a tutto il mondo



CLIMA

Stante l'immensa superficie le variazioni di clima sono grandi da una regione all'altra. La maggior parte del Paese è in zona temperata e subtropicale. A grandi linee si può affermare che il Nord e il Nord-Est sono relativamente secchi mentre il Sud-Est e il Centro-Sud sono di clima caldo e umido. Può piovere in qualsiasi stagione. I periodi migliori per visitare la Cina sono la primavera e l'autunno.

CUCINA

La gastronomia cinese è composta di quattro grandi cucine regionali: quella di Guangdong, di Sichuan, di Shandong e di Jiangsu-Zhejiang. Ciascuna provincia possiede poi le sue proprie specialità come Sichuan e i suoi cibi speziati, Guangzhou e i suoi piatti cotti a vapore (la cucina Cantonese è la più diffusa nel mondo), Pechino e la sua anitra laccata, Shanghai e i suoi pesci all'agrodolce. Tradizionalmente i cuochi cinesi danno la stessa importanza al colore dei loro piatti che al loro sapore, ovviamente per soddisfare anche l'occhio oltre al palato. Per chi si troverà a disagio a mangiare con le caratteristiche bacchette sarà sempre possibile disporre delle più comuni forchette.

ALBERGHI

Tutte le principali città al momento visitabili possiedono alberghi per turisti stranieri. Confort e prestazioni variano da città a città, ma la maggioranza sono hotel di categoria «standard» e mediamente buoni. Il prezzo medio di una camera va da 50 a 150 Yuan. Nei centri più importanti esistono comunque sistemazioni «di lusso» dove una camera doppia costa da 250 Yuan in su (oltre 80.000 lire).

Gli hotel propongono generalmente servizi di pulitura della biancheria (a prezzi incredibilmente bassi), cambio di valuta, ufficio postale, negozi e parrucchiere. Normalmente è servita la piccola colazione all'occidentale mentre al ristorante la cucina sarà quasi esclusivamente cinese.

La corrente elettrica è di 220 volts, ma è bene premunirsi di un adattatore per prese di tipo americano (forcella piatta).

Non esistono ancora in Cina ostelli della gioventù e terreni destinati al campeggio.

TRASPORTI

Per spostarsi all'interno della Cina il mezzo più rapido è l'aereo. Il treno è comunque il mezzo di trasporto più utilizzato. Si consiglia di utilizzare i vagoni letto a 4 cuccette «morbide» per scompartimento (1. classe). A titolo indicativo per coprire i 1462 Km. che separano Pechino da Shanghai si spenderanno 150 Yuan, circa 55.000 lire.

TRASPORTI URBANI

TAXI

Le stazioni dei taxi sono generalmente ubicate all'uscita degli hotel. La tariffa è di 1 Yuan al Km. (360 lire) ma è possibile noleggiare il taxi per l'intero giorno (150 Yuan), per un mese o anche per un intero anno (tariffa forfettizzata attorno ai 100 Yuan giornalieri).

BUS

I prezzi sono molto modici e la rete è molto ben ramificata. Bisogna però ricordarsi che i nomi delle stazioni di fermata sono scritti soltanto in cinese.

ESCURSIONI

Gli hotel di lusso delle grandi città propongono delle escursioni organizzate in automobile. Ci si può prenotare presso le receptions dei vari alberghi.



della nuova Cina: «Noi non vogliamo essere colonizzati da nessuno — spiega — non vogliamo che i giapponesi o altri vengano qui a vendere i loro prodotti. Da noi chi vuole vendere deve anche impiantare degli stabilimenti e impiegare le nostre popolazioni. Noi possiamo offrire un grosso mercato, ma vogliamo anche importare delle tecnologie, non solo dei manufatti. Abbiamo perso del tempo, ma recupereremo in fretta. La nostra forza lavoro è andata a scuola più che in qualsiasi altra parte nel mondo. Noi non abbiamo solo braccia, ma anche cervelli». Queste parole tornano in mente l'indomani quando da Luoyang ci si è rimessi in marcia verso Xi'an. Così, con occhio diverso, guardiamo la gente e scopriamo che c'è sì tanta povertà, ma mai miseria da terzo mondo. I piccoli, spesso nudi, non hanno costole in evidenza e pancioni preoccupanti. Sono allegri, sorridenti. Tutta la popolazione, d'altronde, ha un atteggiamento estremamente cordiale e disponibile. Chi ha in mente le genti dell'est europeo non creda di poter fare un parallelo. Qui il marxismo ha germogliato diversamente e certi occhi tristi, quell'aria di disperazione, non è di casa. Procediamo in auto a bassa andatura in un continuo saliscendi. Abbiamo imboccato la via della seta, quella che un tempo univa l'Europa alle terre di Gengis Khan. Da queste parti sorgeva la mitica Chengjanfu e dritti verso occidente si arriva a Samarcanda. Noi però ci fermiamo a Xi'an, oggi certamente la città più famosa della Cina dal punto di vista del turismo. Questo da quando furono scoperti i celeberrimi guerrieri di terracotta, un intero esercito in formato naturale che si è perfettamente conservato sepolto sotto terra.



LE LUCI DI HONG KONG. Lasciamo la spedizione a Xi'an. I fortunati hanno ancora tanta strada davanti. L'Operazione Dragone ha altre scoperte da proporre. Qualcuno vacilla, la maggioranza ha già imparato a mangiare disinvolatamente con le bacchette, torneranno certamente a casa certi di aver vissuto qualche cosa di irripetibile. All'aeroporto siamo tentati da un ventaglio ricordo. È stato fabbricato a Taiwan, come le nostre magliette o le scarpe che spopolano negli Stati Uniti. Da tre mesi le frontiere con la «nemica» Formosa sono state aperte e così gli scambi commerciali si fanno sempre più fitti. «E nel 1997 anche Hong Kong tornerà alla Cina — gongola la nostra guida — ma state tranquilli, noi non spegneremo tutte le sue luci. Anzi, accenderemo quelle di tutta la Cina che gli sta attorno». □



Spezzata in due dopo il volo tra gli alberi di Lesmo. Così si è ridotta la Ralt di Massimo Montli a Monza. Ma a Brands Hatch per Trollé e Herbert le cose sono andate peggio. Oltre alla macchina si sono rotte anche le gambe. (Photo4)

SOTTO ACCUSA LA RESISTENZA DEI TELAI

UNA BRUTTA PIEGA

Una stagione costellata di incidenti, gli ultimi dei quali a Brands Hatch, spesso con gravi conseguenze per i piloti, ha messo in discussione la sicurezza delle monoposto della serie cadetta

di Cesare Maria Mannucci

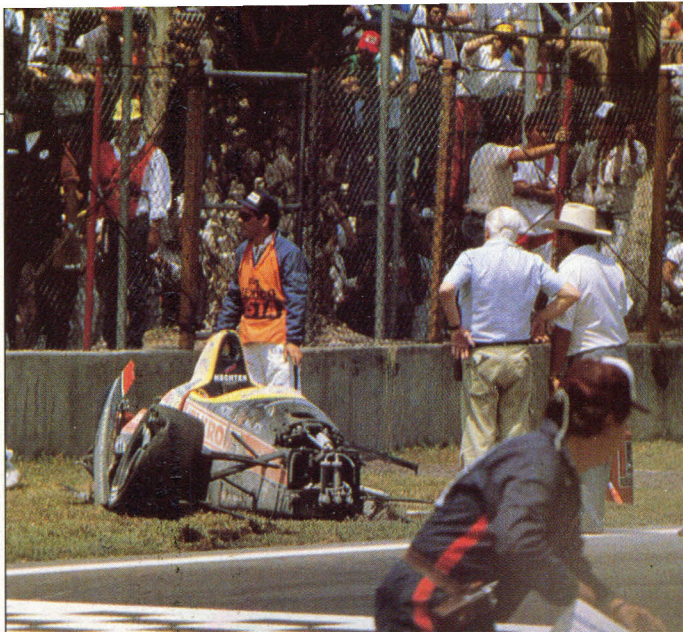
LA F. 3000 si spezza e con essa anche le gambe dei piloti. Dall'inizio della stagione si è assistito ad un costante e continuo crescendo di incidenti con conseguenze sovente gravi per gli arti dei piloti. Ha cominciato a Jerez l'inglese Steve Kemp-ton, poi è stata la volta di Giroix a Monza; adesso di Trollé e Herbert a Brands Hatch. Difficile stabilire le cause di questo incremento di pericolosità

segue

UNA BRUTTA PIEGA

segue

nella formula cadetta. Lo scorso anno le monoposto di F. 3000 avevano dimostrato un elevatissimo livello di sicurezza e gli incidenti di Dalmas, a Vallelunga, e di De Vinuesa, a Spa, avevano avuto conseguenze molto limitate considerando la violenza di quegli impatti. Adesso la situazione è indiscutibilmente cambiata ma è molto difficile stabilire i motivi. Telai costruiti con le stesse tecnologie e con gli stessi materiali abitualmente impiegati in F. 1, sembrano aver perso tutte le loro caratteristiche di solidità e resistenza agli urti. La principale accusata è la Reynard, che, se è vero che ha costru-



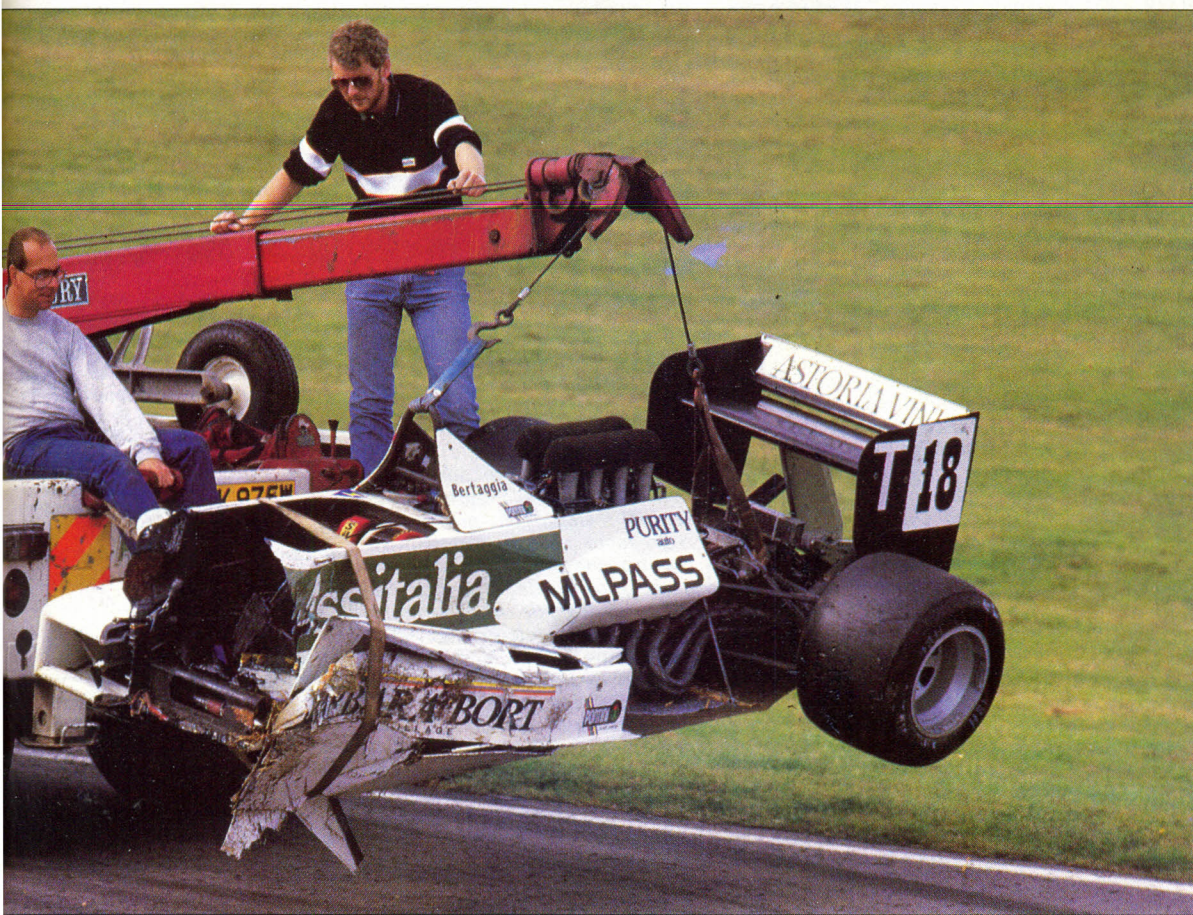
to il telaio più competitivo del lotto, è indubbiamente la macchina che ha sollevato le maggiori perplessità in merito alla sua sicurezza. Spesso è bastato un urto a velocità ridottissima per rompere la parte anteriore della scocca della Reynard. Anche le Lola hanno evidenziato una certa debolezza costruttiva e, soprattutto con Giroix e Trollé, si è verificato un preoccupante accartocciamento della sezione anteriore, con inevitabili lesioni agli arti dei piloti. Come dimenticare, poi, la Ralt di Monti, letteralmente aperta in due all'altezza della centina portastrumenti, durante il terrificante vo-

segue



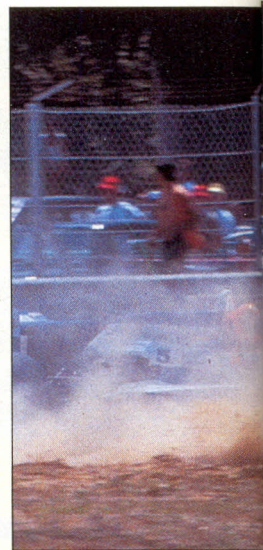


Nell'altra pagina, in alto e al centro, gli incidenti subiti da Alliot in Messico (Dppi) e da Capelli a Detroit: impatti più duri di quelli della F. 3000 ma con conseguenze molto più lievi per i piloti. In basso, Herbert durante il test monzese sulla Lotus: i danni subiti a Brands Hatch potrebbero pregiudicare il salto in Formula 1 (FotoGiovanelli)



A sinistra in alto, il recupero della vettura di Danielsson a Vallelunga e, a fianco, i resti della monoposto di Bertaglia dopo il duro impatto di Brands Hatch: in entrambi i casi i piloti non hanno subito conseguenze ma le vetture, soprattutto quella del veneto, non hanno resistito. Più sfortunato Kempton, sopra, che nella gara d'esordio, a Jerez, si è ferito a un piede uscendo di pista durante il warm-up (Photo4)

A fianco, la seconda interruzione della gara di Brands Hatch, dopo l'incidente che ha coinvolto Foitek, Herbert e Grouillard. I mezzi di soccorso sono già in pista: in primo piano Suzuki fuori dalla sua vettura. Dietro l'ambulanza c'è quella di Grouillard (Foto L'Equipe). A destra, il contatto tra Foitek e Moreno durante la gara di Pergusa (Dppi)



I PARERI DI...

NON SEMPRE LA RESPONSABILITÀ È

GUIDO FORTI

Team manager

L'incidente di Bertaggia a Brands Hatch si è verificato ad una velocità di 250 chilometri all'ora, l'impatto è stato frontale contro le gomme. Credo che nessuna macchina avrebbe resistito ad un incidente del genere. A Monza, il nostro pilota Crocero è uscito alla curva di Lesmo a 170 all'ora, eppure la scocca ha tenuto benissimo e il pilota non ha riportato nessun danno. Non mi sento di rimproverare nulla a Dallara in merito alla solidità costruttiva della sua macchina. Probabilmente per altri costruttori è diverso. Le Lola, ad esempio, hanno il fondo della scocca che ha solo 1 mm di spessore. Sulla Dallara questo fondo è decisamente superiore. Anche la Reynard, che pure è una vettura velocissima, presenta molte lacune dal punto di vista della solidità.

ENRICO BERTAGGIA

Pilota

Enrico Bertaggia è uno dei «miracolati» di Brands Hatch. Il sabato pomeriggio dopo aver centrato il tempo che gli valeva la qualificazione con la Dallara è stato protagonista di una paurosa carambola. «Ho commesso un errore — ammette il vincitore del Gp di Montecarlo di F. 3 — sono arrivato alla curva dopo il traguardo troppo veloce e sono finito contro il rail, in un punto dove non c'è protezione. La Dallara si è

completamente aperta: ha ceduto all'altezza del volante, nel punto dove si sono sommate le forze, ma le gambe, a differenza di altre vetture, sono state protette dalle centine. Comunque, il telaio è proprio da buttar via. Nell'unico punto dove non aveva ceduto sono intervenuti i commissari di percorso. Mi auguro di non dover mai più avere avventure del genere: sono fortunato se posso ancora raccontarla. In Formula 3000 sta succedendo proprio di tutto: altri incidenti potevano essere evitati con l'intervento dei commissari al momento opportuno...».

GIANPAOLO DALLARA

Costruttore

«Non credo che gli attuali telai di F. 3000 siano costruiti senza tener in corretta considerazione la sicurezza dei piloti. Se in F. 1 le macchine non si sono ridotte nella stessa maniera dopo alcuni incidenti, credo che sia stato solo un caso, una coincidenza fortunata. Bisogna considerare che molti incidenti verificatisi in F. 3000 sono avvenuti con angoli di impatto praticamente a novanta gradi. Le scocche che la Dallara produce per la F. 3000 e per la F. 1 hanno un peso quasi analogo, che oscilla tra i 35 e i 40 kg. Riconosco che anche in F. 3000 devono essere introdotte delle prove per verificare la solidità delle scocche. Questi test devono essere finalizzati per l'ottimale assorbimento d'urto, mentre adesso il test anti-crash e lo schiacciamento

laterale, evidenziano maggiormente una resistenza agli sforzi. Non credo comunque che i telai interamente in composito siano più pericolosi. Indubbiamente una scocca parzialmente in alluminio può assorbire meglio l'energia, ma è una soluzione tecnica che ormai appartiene al passato. Dal prossimo anno sono sicuro che le cose miglioreranno».

JEAN F. MOSNIER

Team manager Lola Motosport

«Non credo che le monoposto di Formula 3000 siano più pericolose di quelle di F. 1 o delle altre che affollano il panorama internazionale. Si diceva ad esempio che per garantire la sicurezza sarebbe stato necessario porre la pedaliera dietro l'asse delle ruote anteriori (come accade in F. 1 e in F. 3 ndr) eppure Steve Kempton a Jerez e Johnny Herbert a Brands Hatch sono rimasti feriti proprio con le vetture realizzate in quel modo. Non è tanto sul discorso costruttivo che bisogna imporsi quanto su quello sportivo: la gara inglese è stata una di quelle che io definisco nate male, disputate su un autodromo molto difficile e forse con strutture di sicurezza poco adatte ai nostri tempi. La Formula 3000 è una categoria molto selettiva, dove ci sono almeno dieci piloti sullo stesso piano che lottano per la vittoria. Ognuno tenta di superare l'altro e può accadere che ci scappi il brutto incidente».

— A Brands Hatch, però, molti

sostengono che ci siano state oggettive responsabilità di Gregor Foitek, già protagonista di episodi del genere nel passato. Non si potrebbero punire i piloti scorretti?

«Solo in presenza di prove concrete e non di chiacchiere. I commissari di Brands Hatch nel loro rapporto non hanno evidenziato una responsabilità totale di Foitek nell'incidente con Herbert. Anzi hanno diviso equamente la colpa e osservatori attenti del primo incidente (quello tra l'onnipresente svizzero e Moreno ndr) hanno dichiarato che anche Moreno ha commesso i suoi bravi errori».

— Perché in Formula 1 non accade nulla di tutto questo?

«È un altro tipo di mentalità. I piloti romani formano un lungo serpentine e spesso stanno sul chi va là, attendono che i propri rivali sbagliano. In Formula 3000 è impossibile impostare una gara sulla distanza: le competizioni sono troppo brevi, le macchine quasi uguali e i piloti, lo ripeto, che si giocano un campionato sono almeno dieci. Questo spiega il maggior numero di incidenti».

LAMBERTO LEONI

Team manager First Racing

«Ritengo che il livello costruttivo delle vetture che il First Racing schiera nel campionato sia elevato e che assicurino ottima sicurezza in caso di incidenti. Certi incidenti avrebbero avuto le stesse conseguenze anche con le Formula 1. Il

UNA BRUTTA PIEGA

segue

lo in mezzo agli alberi di Lesmo e la Dallara di Bertaggia a Brands Hatch. Per quanto riguarda la March nella gara di Pau, De Vinuesa ha demolito due telai con incidenti avvenuti a velocità non molto elevate. Quali sono le cause? Perché in F. 1 incidenti estremamente violenti, come quello di Alliot in Messico e di Capelli a Detroit, hanno prodotto solo lievissimi danni fisici, mentre in F. 3000, per urti avvenuti a velocità sensibilmente meno elevate, i piloti hanno dovuto interrompere la loro stagione per lunghe degenze in ospedale? Tecnicamente i telai di F. 3000 e di F. 1 presentano le stesse problematiche costruttive e devono rispondere alle stesse finalità. Addirittura, nella formula cadetta, con il peso minimo fissato a 540 kg, le difficoltà legate al costruire un telaio robusto e resistente, dovrebbero essere minori. Invece non è così. Si è assistito all'assurdità di numerose vetture di F. 3000 zavorrate con pani di piombo al fine di raggiungere il limite fissato dalla Fisa, quando invece la differenza di peso potrebbe essere sfruttata per costruire telai più solidi e robusti, utilizzando un maggior numero di «pelli» di composito, nella zona anteriore della monoscocca. Ci sono comunque opinioni contrastanti.

PER L'INGEGNER Dallara, le attuali vetture sono costruite in maniera sicura e le differenze di peso tra il telaio impiegato da Caffi in F.1 e da Bertaggia in F.3000 sono minime, dovute esclusivamente ad una differente grandezza nella zona del serbatoio. La tecnica costruttiva sarebbe la medesima, così come i materiali impiegati. Indubbiamente la mancanza di un test anticrash della zona frontale e della prova di sfondamento della zona laterale, obbligatori in F.1, fa sì che la sicurezza dei telai di F.3000 non sia verificata prima che avvenga l'incidente. Nella F. Indy, altra categoria dove esiste una produzione di serie, i test anti-crash sono obbligatori e, indubbiamente, la sicurezza delle vetture impiegate in questa categoria, offre le più elevate garanzie, considerando le velocità con la quale si verificano gli impatti contro i murettili. Come al solito la Fisa ha chiuso la stalla quando sono scappati i buoi. Per il prossimo anno sarà infatti obbligatorio il test anti-crash della sezione frontale, sebbene non ci sia poi nessuna garanzia che i numerosi telai prodotti in serie, abbiano le stesse caratteristiche di quello inviato alla prova per ottenere l'omologazione. È comunque un passo avanti, mentre crediamo sia del tutto irrilevante, per risolvere il problema, arretrare la

segue



DELLE MONOPOSTO

problema della categoria è diverso: riguarda gli uomini non le macchine. Finché si continuerà a chiudere un occhio alle malefatte di alcuni piloti (e sono sempre gli stessi) ci saranno sempre dei fatti come quelli accaduti a Brands Hatch, autodromo già di per sé poco sicuro. Purtroppo alcuni conduttori quando salgono in macchina non ragionano, si giocano un possibile piazzamento o una vittoria alla prima curva, comportandosi come degli esordienti. È inevitabile, quindi, che ci scappi il ferito grave ed è per questo che la Fisa deve correre ai ripari con pesanti sanzioni da comminare a tutti coloro che vanno contro le più elementari norme di comportamento sportivo. È comunque in casi come quelli di Brands Hatch che si comprende quanto sia stato giusto obbligare i giovani a dover correre almeno una stagione nella serie cadetta prima di approdare in F. 1».

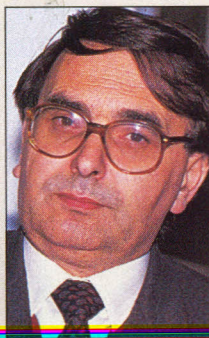
CESARE GARIBOLDI

Team manager

«Credo che quest'anno molti costruttori abbiano tralasciato la sicurezza per ottenere una maggiore competitività. Basta guardare la sezione anteriore di una Reynard e confrontarla con quella di una March per accorgersi delle differenze. È troppo semplicistico dire che la F. 3000 è pericolosa a causa dell'irruenza dei piloti. Il problema è nelle vetture. Prendiamo in considerazione l'incidente di Cappelli a Detroit. Ivan ha picchiato quasi



frontalmente ad una velocità superiore ai 170 chilometri orari. Il musetto, che nelle attuali F. 1 ricopre un importante ruolo in fatto di assorbimento, è volato via prima che Cappelli toccasse il muretto. Tutto l'impatto è avvenuto sulla parte frontale della scocca, eppure Ivan ha riportato solo una piccolissima lesione ad un piede. Se un incidente del genere fosse avvenuto in F. 3000, non oso immaginare cosa sarebbe successo. Non sono favorevole ai telai in costruzione mista. Bisogna solo che alcuni costruttori realizzino scocche più robuste. Anche se questo vuole dire avere qualche chilo in più. Le Reynard sono zavorrate con il piombo, e questo dà il vantaggio di spostare il peso dove si vuole».



In alto, da sinistra a destra, Dallara, Forti e Gariboldi, tre dei team manager ai quali abbiamo chiesto i perché di tanti incidenti e tante gravi rotture nel campionato di F. 3000

A destra, Giroix ancora nella sua monoposto dopo l'incidente di Monza che gli ha causato gravi fratture alle gambe. Il francese è tuttora in ospedale. Sotto, la vettura di Chiesa piantata contro il guard-rail sempre nella drammatica gara di Brands Hatch (Photo4)



UNA BRUTTA PIEGA

segue

pedaliera dietro l'asse. Per molti la responsabilità principale è da ascrivere alla foga dei piloti, costantemente al limite della correttezza per ottenere un risultato di prestigio. Può anche essere vero che gli incidenti siano originati da eccessiva foga, ma resta il ben più grave fatto che al minimo urto le macchine si dividano in due, e questo con la foga dei piloti non c'entra niente. È innegabile che se la F.3000 ha compiuto un passo avanti in spettacolarità e professionalità, ne ha fatto due indietro nella sicurezza delle vetture.

ADESSO si cerca di esorcizzare il problema gettando tutta la colpa su Foitek, il pilota svizzero che con la sua condotta avventata ha già provocato innumerevoli incidenti dall'inizio di stagione. Indubbiamente Foitek ha le sue responsabilità e ci vuole un richiamo da parte della Federazione, tuttavia i principali responsabili per gli incidenti verificatisi, al di là di un'inevitabile pericolosità legata alle corse automobilistiche, sono e continuano ad essere i costruttori che sull'altare di una maggior competitività, hanno immolato la sicurezza. A Pau circolava una battuta in merito alla solidità della Reynard. Si diceva che con un calcio, nemmeno tanto forte, la Reynard si sarebbe aperta in due. Lo stesso Moreno, dopo aver visto come si era ridotta la macchina di Kempton a Jerez, ha sempre ammesso di non sentirsi proprio a suo agio all'interno della monoposto inglese. Probabilmente nessuno, nemmeno per un momento, avrà pensato che la fragilità delle attuali vetture sia da ascrivere ad una precisa volontà dei costruttori di lesinare materiali e tecnologie nella costruzione dei telai. Il problema principale crediamo risieda nell'oggettiva difficoltà di assicurare il medesimo standard qualitativo per una produzione di serie come quella dei telai della formula cadetta.

L'INTERVENTO FISA

UN COMMISSARIO PERMANENTE

GLI INCIDENTI di due domeniche fa a Brands Hatch non hanno mancato di portare l'attuale, delicato momento della Formula 3000 anche sui tavoli dell'autorità sportiva internazionale. Ecco il comunicato diramato la scorsa settimana dalla Fisa:

Tenuto conto degli incidenti e avvenimenti verificatisi in occasione della gara di F. 3000 del 21 agosto a Brands Hatch, si è deciso di rinforzare l'autorità della Fisa sui circuiti affinché vengano prese tutte le misure necessarie per migliorare la sicurezza nel corso delle prossime gare e del campionato 1989. Marcel Martin, direttore di gara alla 24 Ore di Le Mans, viene nominato commissario

sportivo permanente della Fisa per il campionato di F. 3000 e delegato speciale Fisa con i poteri di direttore di gara, come definito dall'articolo 40 del Regolamento Sportivo.

Queste misure sono state approvate tramite telex con una votazione straordinaria del Consiglio Mondiale dello sport automobilistico.

Si ricorda che sono già stati votati altri regolamenti di sicurezza e che saranno applicati nel più breve tempo possibile.

Parigi, 24 agosto 1988

Il Presidente della Fisa
Jean-Marie Balestre

NELLA F.INDY i telai interamente in materiale composito sono vietati, proprio perché in America ci si è resi conto dell'oggettiva difficoltà di costruire oltre venti telai all'anno in carbonio e kevlar, dotati delle medesime caratteristiche. Dopo Brands Hatch si è parlato di «massacro», parola decisamente pesante e fuori luogo considerando la realtà del problema. Probabilmente, insieme ai nuovi standard di sicurezza imposti dalla Fisa, dovrà esserci anche un innalzamento del livello tecnologico dei costruttori presenti: per lavorare i materiali compositi non basta comperare un autoclave. □



**AUTO
SPRI
NT**

VIENI A PUGNOCH DIVENTA RALLYM CON **AUTO SPRI NT** E **OPEL**

REQUISITI RICHIESTI:

- Età compresa tra i 18 e i 22 anni
- Possesso di patente automobilistica
- Possesso — come massimo — di licenza nazionale per gare di regolarità
- Allegare eventuale curriculum agonistico
- Allegare la fotocopia della patente



IUSO AN

IL CENTRO VACANZE DI PUGNOCHIUSO



Tra tutti i nostri lettori e lettrici, una apposita giuria selezionerà 10 aspiranti piloti e 10 aspiranti navigatori che saranno invitati, ospiti della General Motors Italia al Centro Vacanze di Pugnochiuso nel Gargano, dove dal 2 al 9

ottobre, si terrà un corso-rally condotto dal prestigioso navigatore «RUDY» in collaborazione con l'AC Foggia.

A fine corso verrà consegnato a tutti i selezionati un attestato di partecipazione



COME?

**INVIANDO QUESTO
TAGLIANDO
ENTRO IL 10-9-'88**

a: AUTOSPRINT:
Segreteria G.M. Rally
Casella Post. AD-1734 - 40100 Bologna

**AUTO
SPRI
NT**

DIVENTA RALLYMAN CON NOI



NOME

COGNOME

CITTÀ

VIA

TEL.

DATA NASCITA

PAT. N.

PILOTA

COPILOTA

OPEL



BY GENERAL MOTORS
N°1 NEL MONDO



POOL DI SPONSOR PROMUOVE GIOVANI PILOTI

FORMULA ITALIA



Il cartello di Ruggero Zamagna ha raccolto una ventina di aziende intenzionate a lanciare nel 1989 gli eredi di Martini in Formula 3

di Franco Nugnes



Mauro Martini, leader del campionato italiano di F. 3 con la Dallara 388-Alfa di Coperchini, pilota di punta di Racing for Italy (Photo4)

STANDO a una scrupolosa indagine condotta in Italia nell'86 dalla Giral, un'agenzia svizzera specializzata in ricerche di mercato nei settori dello sport e del turismo, è emerso che l'automobilismo è la disciplina che raccoglie più sponsorizzazioni. Anche più del calcio che è lo sport nazionale per eccellenza. Degli oltre mille miliardi di lire spesi da operatori commerciali nel mondo dello sport, addirittura il 38% è finito nel mondo delle corse, mentre il calcio si dovuto accontentare solo del 17% e il basket, terzo in graduatoria, del 7,4%. Il fenomeno, quindi, nato e cresciuto intorno alle quattro ruote non accenna a ridursi. Di solito i costi, specie nei campionati di maggiore prestigio, sono molto elevati, alla portata di

aziende medio-grandi. Eppure anche operatori con risorse più limitate sono riusciti a entrare nel giro delle sponsorizzazioni grazie a «Racing for Italy», il cartello ideato da Ruggero Zamagna che raccoglie una ventina di aziende intorno al marchio tricolore. Si tratta di ditte che non sono fra loro concorrenziali e che contribuiscono con il loro intervento alla valorizzazione di giovani piloti italiani che nell'automobilismo vogliono tentare la strada del professionismo. L'attività di «Racing for Italy» quest'anno si

è sostanzialmente focalizzata sulla Formula 3 tricolore, ma nel futuro più prossimo vedrà un allargamento anche alla F. 3000. La gestione e la valorizzazione dell'immagine dell'azienda associata al consorzio (che non appare sulle monoposto con le proprie scritte ma solo con il marchio del pool) è affidata a due società (Publimed e Promomedia) che provvedono all'attuazione di una vasta campagna di promozione e pubblicità. Esiste, insomma, una coesistenza di esigenze molto simili: i giovani piloti privi dei mezzi per

emergere in Formula 3 possono trovare nel pool di «Racing for Italy» i finanziamenti per gareggiare, per contro aziende le cui immagini e valenze non sarebbero state adeguatamente diffuse, facendo parte di un consorzio a difesa di un unico marchio possono ottenere risultati di ampia risonanza. Attualmente l'impegno del pool concentrato su cinque talenti della Formula 3: oltre a Mauro Martini, attuale leader della serie tricolore che corre con la Dallara 388-Alfa Romeo del team Coperchini e Guareschi, ci sono Cesare Carabelli, Andrea Zanardi, Vittorio Zoboli e Paolo Delle Piane. Inoltre l'attività di Racing for Italy si estende anche in F. Alfa Boxer dove sono seguiti molto da vicino i quattro piloti di Gianni Cevenini: Andrea Larini, Luigi De Luca, Michele Poloni e Marco Cisolla. Il prossimo anno potrebbero essere addirittura una decina i piloti che saranno seguiti direttamente dal pool. Gli uomini di Zamagna, infatti, stanno tenendo d'occhio i giovani che stanno crescendo nelle varie Formule minori per pescare poi i talenti da promuovere. È nata, allora, l'iniziativa che sarà appoggiata da Autosprint, di stilare con scadenza mensile una specie di borsino dei conduttori più promettenti che potrebbero quanto prima entrare nell'orbita di Racing for Italy. In sostanza si tratterebbe di una sorta di Hit Parade Driver stilata dagli addetti ai lavori interpellati dal pool. In base alle segnalazioni e alla continuità delle presenze nella graduatoria gli uomini di «Racing for Italy» stileranno i programmi '89. A dire il vero il futuro per certi versi è già stato tracciato: Mauro Martini, indipendentemente dal fatto

segue



FORMULA ITALIA

segue

che vinca o no il titolo italiano di F. 3, l'anno prossimo lascerà la terza serie per passare in F. 3000 in un team (non si sa ancora quale) nel quale potrebbe avere come compagno di squadra Paolo delle Piane. In Formula 3 i riflettori saranno puntati su Andrea Zanardi, l'ex kartista che ha fatto quest'anno una stagione di apprendistato in monoposto, e Papis, il kartista emergente intenzionato a fare il grande salto. Oltre a questo quartetto, naturalmente, ci sarà spazio per molti altri conduttori rampanti che vorranno farsi gestire da «Racing for Italy». L'attività del pool continuerà a essere massiccia soprattutto in Formula 3 anche se non sono affatto da escludere aperture ad altre categorie che sono in fase emergente come il campionato italiano turismo. Il 1989 è già iniziato... □



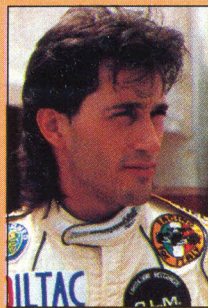
Sopra, Vittorio Zoboli con la Dallara di Cevenini è il più giovane dei piloti di Racing for Italy. In alto a destra, Paolo Delle Piane sulla Reynard con cui ha debuttato a Misano: nei suoi programmi c'è la F. 3000. Sopra a destra, Zanardi che sicuramente continuerà in F. 3 nell'89. A lato, Carabelli passato da Crugnola (Foto Oliver)

I PILOTI

CINQUE CONDUTTORI IN FORMULA 3

Riportiamo qui sotto i cinque piloti che corrono in Formula 3 con l'appoggio di Racing for Italy. A inizio stagione c'era solo un poker di giovani conduttori. Il quintetto si è

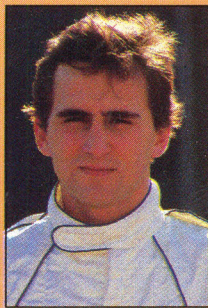
completato con l'arrivo alla gara di Misano di Delle Piane al team Pre. Ma, dove ha preso il posto di Carabelli che è andato invece a guidare la Dallara di Crugnola.



MAURO MARTINI

25 anni

Dallara 388 - Alfa Romeo Coperchini



ANDREA ZANARDI

20 anni

Dallara 388 - Alfa Romeo Coperchini



CESARE CARABELLI

23 anni

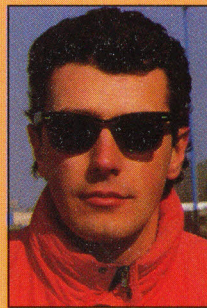
Dallara 388 - Alfa Romeo Crugnola



VITTORIO ZOBOLI

19 anni

Dallara 388 - Alfa Romeo Cevenini



PAOLO DELLE PIANE

26 anni

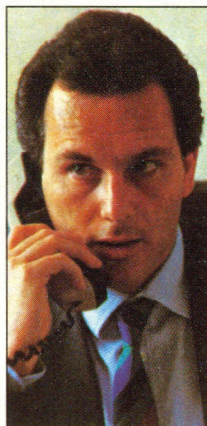
Reynard 883 - Alfa Romeo PreMaRacing





PER ZAMAGNA CONTA LA PROMOZIONE NON SOLO ADESIVI

L'IDEA di Racing for Italy è di Ruggero Zamagna, svizzero di 32 anni, con trascorsi agonistici in Formula 3. Una volta attaccato il casco al chiodo si è dedicato a gestire l'immagine di alcuni promettenti piloti. Ha iniziato seguendo degli austriaci (anche Berger) e ora si è concentrato sugli italiani. Di cosa si occupa esattamente Racing for Italy: «Oltre a garantire il sostegno finanziario ai piloti che decidiamo di appoggiare, provvediamo con un adeguato staff fatto di professionisti a promuovere la loro immagine attraverso gli interventi che vengono organizzati dalla Publimed e dalla Promomedia, due agenzie che mantengono i rapporti con i mass-media». — Quindi ritiene più importante far parlare delle imprese compiute dai piloti che apparire sulle fiancate delle macchine. «Non c'è dub-



bio. Oggi sarebbe molto riduttivo limitare la sponsorizzazione solo ed esclusivamente alle scritte sulle fiancate. Se si vuole che ci sia un adeguato ritorno d'immagine proporzionato alla spesa, occorre far sapere alla gente l'esistenza del pilota e delle sue eventuali imprese. Diversamente l'impegno è troppo circoscritto a chi segue direttamente l'avvenimento».



IL PARERE

MARTINI SI È REALIZZATO

MAURO MARTINI, si sta giocando il tutto per tutto: al terzo anno in Formula 3 insegue il titolo tricolore. È al comando della classifica tricolore, ma comincia a sentire alitare sul collo Naspetti. «Non sono affatto preoccupato — ammette il romagnolo — il team ha tutte le carte in regola per permettermi di lottare fino in fondo. Sono e resto molto fiducioso sul prosieguo del campionato». Qual è il tuo giudizio sul Racing for Italy? «Non ne posso che parlare bene. Con loro ho firmato un contratto quadriennale e non ne sono affatto pentito. Mi aiutano a completare il budget con i loro sponsor del pool, ma non solo: provvedono a dare risalto alle mie vittorie sui mass-media riscuotendo un ottimo ritorno d'immagine». Ricevi, quindi, un trattamento da pilota professionista: «Hai detto il termine giusto. Mi considerano già come un professionista. Io devo solo dare il mio meglio in pista. Al resto ci pensano loro. Per la gara europea a Hockenheim mi avevano fornito una scheda con tutte le indicazioni di orari aerei, prenotazioni alberghiere e anche una piantina dettagliata sulle strade da percorrere per evitare il traffico. Meglio di così...».

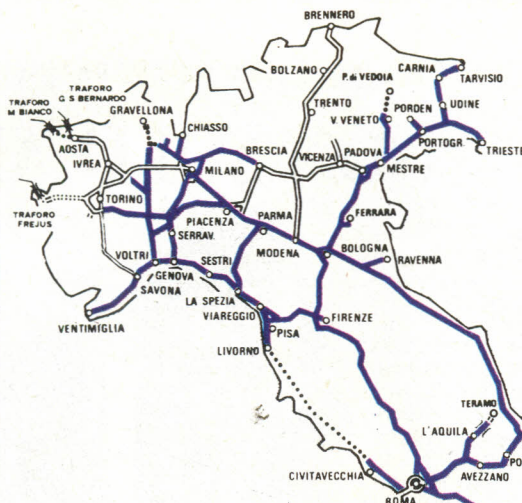
DALLA THEME VOLANTI ERGONOMICI

-THEME- è il nome del nuovo volante a due razze prodotto dalla Atc Volanti e distribuito in Italia dalla Simoni Racing. Realizzato in anticorodal è il risultato di una lunga serie di studi ergonomici rivolti ad assicurare al guidatore un'impugnatura sempre perfetta a tutto vantaggio della sicurezza. La lavorazione è interamente fatta a mano. Il rivestimento in pelle di vitello è disponibile nei colori: nero, blu, grigio, rosso, bordeaux e marrone. La flangia di attacco è adattabile a qualsiasi tipo di vettura.



OCCHIALI IN CARBONIO DELLA K.ONE

GLI OCCHIALI «Driving» della K.One hanno tutte le caratteristiche indispensabili per non affaticare eccessivamente gli occhi durante la guida. Sono molto leggeri in quanto la montatura è realizzata in fibra di carbonio e ha consentito di ridurre gli spessori mantenendo inalterata, allo stesso tempo, un'elevata resistenza meccanica. Un'altra particolarità è costituita dalle lenti in «Graphite», un materiale appositamente studiato per l'impiego automobilistico che la K.One utilizza in esclusiva. Pur apparendo di colore scuro, questa lente consente una elevata luminosità e permette all'occhio di percepire i colori senza alcuna alterazione cromatica.



La Viacard, sopra, è poco più grande di una carta di credito. A lato, i tratti autostradali (in azzurro) sui quali la tessera può essere utilizzata

NESSUNA CODA CON VIACARD

PIÙ VELOCI AI CASELLI

GLI AUTOMOBILISTI che viaggiano con la Viacard sono in continuo aumento: nel mese di luglio l'incremento di tessere utilizzate è stato del 51% rispetto alla media del primo semestre '88. Nell'anno precedente il fatturato pedaggi della Società Autostrade è stato realizzato per il 24% con le tessere Viacard e, nei sei mesi successivi, si è registrato un ulteriore aumento del 40% nelle vendite. Per i pochi che ancora non la conoscessero, Viacard è una tessera magnetica molto simile ad una carta di credito; è sufficiente presentarla, unitamente al biglietto, al casellante, oppure infilarla direttamente nella macchina installata sulle apposite piste automatiche, e il pedaggio verrà pagato senza perdere tempo, senza dover arrembiare con il portafoglio alla ricerca degli spiccioli. Viacard è disponibile in due versioni; la prima fa capo direttamente al proprio conto corrente, ed è destinata ai frequentatori abituali dell'autostrada (ce ne sono in circolazione oltre 500 mila) mentre la seconda contiene un importo a scalare, nei tagli da 50 e 90 mila lire, che può essere utilizzata senza limiti di tempo fino al totale esaurimento del credito memorizzato. A partire da questa estate c'è una grande novità per chi acquista la versione a

scalare: grazie ad un accordo tra la Società Autostrade (gruppo Iri-Italtat) e l'AcI 116, i possessori della Viacard, fino al 30 settembre, potranno usufruire di un pacchetto-assistenza che copre gli inconvenienti del fermo in autostrada. Sarà sufficiente presentare la tessera, purché non esaurita, per avere il soccorso gratuito limitatamente ai tratti (circa l'80%) dove è previsto il pagamento con la Viacard. Tra le possibilità di assistenza è incluso il traino della vettura fino alla più vicina officina autorizzata AcI, l'eventuale recupero del veicolo anche fuori dalla sede autostradale e il trasporto in qualsiasi località nel raggio di 100 km. Nell'ipotesi in cui il guasto non sia riparabile in giornata si ha diritto al noleggio gratuito di una vettura per un giorno a chilometraggio illimitato oppure, in alternativa, il rimborso del pernottamento in albergo per due persone, fino ad un massimo di 150 mila lire. La tessera Viacard di conto corrente viene distribuita direttamente dalla Società Autostrade, da 120 Istituti di credito e dai più noti fornitori di carte di credito mentre la versione a scalare è disponibile in più di 1100 Punti Vendita quali Autogrill, AcI e tabaccherie. Per il futuro è prevista la copertura dell'intera rete autostradale.

NUOVA SERIE PER LA CARAVAN INTERNATIONAL

«LIBERA» è il nome scelto per la nuova serie di roulotte della Caravan International e indica subito che si tratta di un mezzo moderno, nato per viaggiare in completa autonomia. Questa nuova versione, caratterizzata da un ottimo rapporto qualità/prezzo, ha ereditato dalla sorella maggiore «Gaia» la linea aerodinamica e la tecnologia costruttiva pur presentandosi con un livello di finitura medio. La «Libera» è disponibile in tre modelli in funzione della lunghezza dell'abitacolo, con 4 o 5 posti letto più uno di fortuna a richiesta. Di serie viene fornito il frigorifero da 65 litri, un fornello a due fuochi, vano toilette completamente arredato, centralina elettrica e un contenitore portabombole all'interno della carrozzeria. Le nuove caravan sono anche caratterizzate da pesi più contenuti per facilitarne il traino anche con auto di ridotta cilindrata.



CENTRO FORMATIVO DI LAVORO PER LA UNIROYAL

SONO COMINCIATI a Herstal, in Belgio, i lavori per la costruzione di un Centro di Formazione Professionale nelle immediate vicinanze della nuovissima fabbrica di pneumatici per veicoli industriali della Uniroyal. Il nucleo del nuovo edificio consentirà, ai futuri partecipanti dei corsi l'applicazione diretta e l'esecuzione pratica delle cognizioni teoriche acquisite. Questo laboratorio sperimentale, infatti, si sviluppa su una superficie di 750 mq ed offre una lunghezza di 25 mt, sufficienti per contenere ogni tipo di autoarticolato. Le materie di studio che verranno trattate nel futuro centro riguarderanno tutti gli aspetti tecnici, commerciali e imprenditoriali connessi ai pneumatici, a partire dai problemi sulla geometria assiale fino alle questioni manageriali dell'analisi dei costi. La conclusione dei lavori è prevista entro la fine dell'anno.

BOOM DEL FUORISTRADA IN ITALIA

IL MERCATO dei fuoristrada ha subito nel nostro Paese un vero e proprio «boom». Nei primi sei mesi di quest'anno, rispetto allo stesso periodo del 1987, il volume di vendita è quasi triplicato e il numero dei veicoli immatricolati ha raggiunto e di poco superato le 15mila unità. I dati forniti dall'organizzazione dei concessionari indicano chiaramente che la crescita ha subito nell'ultimo triennio un incremento senza precedenti. Nel primo semestre del 1988 sono stati immatricolati in Italia 6718 fuoristrada mentre, l'anno successivo, venivano sfiorati i 14mila veicoli. Tra i fuoristrada più richiesti, al primo posto ci sono i Suzuki seguiti dalle Rover.

UN ANNO PRIMA LE CINTURE OBBLIGATORIE?

L'OBBLIGO di indossare le cinture di sicurezza potrebbe scattare con un anno d'anticipo. L'ipotesi è allo studio del Ministro dei Trasporti Giorgio Santuz ma un'eventuale decisione in tal senso richiederà tempi di applicazione non molto brevi; è infatti necessario modificare la legge approvata dal parlamento nella scorsa primavera. Le scadenze attualmente in vigore per tutta l'operazione prevedono, a partire dal 26 aprile 1989, che tutte le auto, immatricolate dopo il primo gennaio 1978, debbano essere equipaggiate delle cinture per i posti anteriori. Dal 26 ottobre 1989 tutti gli autoveicoli immatricolati prima del primo gennaio '78 dovranno esser equipaggiati con le cinture di sicurezza sui sedili anteriori. Tutte le auto di nuova immatricolazione dovranno adottare le cinture di sicurezza per tutti i posti a sedere e quest'ultima norma della legge scatterà a partire dal 26 aprile 1990.



UN'ALTRA VERSIONE PER LA GAMMA «JEEP»

CHEROKEE LIMITED BY RENAULT

LA RENAULT ha confermato di recente l'intenzione di ampliare la gamma Jeep, per soddisfare le esigenze della clientela italiana. Ai primi di agosto è cominciata la commercializzazione di una nuova versione della Cherokee: si tratta della, «Limited», dotata di un motore da 3988 cc a benzina capace di sviluppare 178 cv a 4550 giri/min. L'iniezione e l'accensione sono controllate da una centralina elettronica, proprio come avviene per altri propulsori Renault ma, per questo modello, è stato impiegato un sistema di tipo sequenziale. I principali vantaggi di questa soluzione consistono in un blocco dell'iniezione in fase di decelerazione e in una migliore regolazione del minimo. Un'altra novità è rappresentata dal cambio automatico tipo Aw4 idraulico a controllo elettronico. Il meccanismo è composto da un convertitore di coppia con pompa a olio e da un sistema di freni e frizioni multidisco governati, durante il funzionamento, da un microprocessore. È possibile utilizzare due diversi diagrammi di cambio allo scopo di privilegiare le prestazioni oppure il risparmio di carburante e la selezione avviene tramite un comando posto sulla plancia. L'albero di trasmissione è dotato di un differenziale che, rispetto alle soluzioni più classiche, adotta un meccanismo epicicloidale supplementare, dotato di un dispositivo di bloccaggio meccanico. Anche questa versione della Jeep Cherokee mantiene inalterate le caratteristiche di lusso e di esclusività tipiche delle versioni «Limited» che appartengono alla gamma automobilistica Renault. Le due tinte disponibili sono l'antracite metallizzato e il nero; questa quarta versione Jeep va ad aggiungersi alla gamma che comprende già gli altri modelli a 3 e 5 porte. Il prezzo, chiavi in mano, è di 50 milioni e 262 mila lire.

TUTTE SEAT PER LE OLIMPIADI DEL '92

LA SEAT sarà il fornitore ufficiale delle vetture e dei furgoni che verranno utilizzati alle prossime Olimpiadi del 1992 che si svolgeranno a Barcellona. In questi giorni è stata firmata una lettera d'intenti tra il consigliere delegato del Comitato Olimpico Organizzatore dei Giochi Olimpici, Josep Miguel Abad e il presidente della Seat, Juan Antonio Diaz Alvarez. La Casa automobilistica spagnola non poteva non assicurare il massimo appoggio e la sua completa disponibilità per questo grande avvenimento e pertanto si è impegnata a fondo per ottenere, con largo anticipo, la designazione di «Socio Collaboratore». L'accoppiata del marchio Seat con i Giochi Olimpici del '92 costituisce per la Casa spagnola un ulteriore impulso alla promozione della sua immagine tanto a livello nazionale che internazionale.



BASF PRODUCE LE CALANDRE PER GOLF E JETTA

LA BASF realizza da poco più di un anno le griglie per i radiatori della Golf e delle Jetta in Luran S, il materiale polimero inventato dalla casa inglese nel 1967. Questo «composto» trova molte applicazioni soprattutto negli articoli finiti interni alla vettura e negli elementi funzionali esterni di corredo alla carrozzeria. Grazie a uno speciale estere acrilico, questo polimero offre un efficace effetto antiurto e si dimostra particolarmente stabile agli agenti atmosferici, resistendo al fenomeno dell'invecchiamento e all'azione ingiallente dei raggi ultravioletti. Tra le altre caratteristiche offerte dal Luran S ci sono l'elevata robustezza e la notevole resistenza alle torsioni; il comportamento elettrostatico risulta molto buono e l'intervallo termico di lavoro, particolarmente esteso, consente di lavorare il materiale con una elevata precisione adattandolo a qualsiasi forma richiesta.



RECARO I SEDILI SPORTIVI PER I GIOVANI

LA KEIPER RECARO presenterà al prossimo Salone di Francoforte una nuova serie di sedili per ogni uso, espressamente studiati per una clientela giovane. Oltre alla sua abituale forma avvolgente e anatomica, il modello «S», a destra nella foto, offre una particolare imbottitura laterale nello schienale, conforme alle norme ortopediche e adatta alla guida sportiva. È inoltre dotato di un poggiatesta a rete nonché di una coppia di manopole per la regolazione del punto di appoggio della schiena. La versione «RS», a sinistra nella foto, presenta una maggiore imbottitura laterale all'altezza delle spalle per garantire un maggior assetto sportivo. Il poggiatesta è integrato e, come nell'S, i cuscini poggiaschiena sono regolabili.



VINCE A VARANO DAVANTI A BALDI

AVANTI FRANCIA

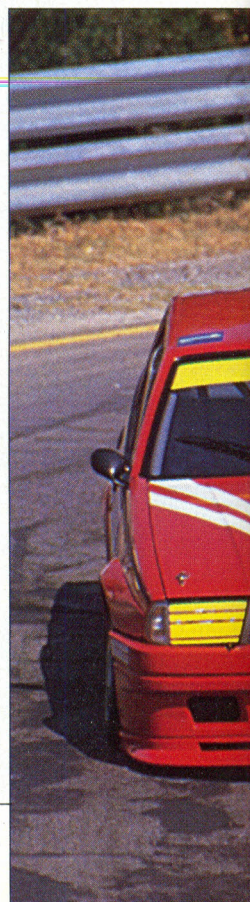
Il campionato è sempre saldamente in mano a Brancatelli, giunto solo terzo, ma l'alfiere del Tecnica Racing Team sta facendosi sotto

VARANO — Anche all'ottava prova del Campionato italiano velocità turismo non è certo mancato lo spettacolo, che oltre a portare sugli spalti il pubblico delle grandi occasioni, ha anche fatto vedere un agonismo a volte fin troppo acceso fra gli oltre 120 piloti presenti. Nella gara clou, classi A1 e A2, si è imposto meritatamente e senza sorprendere più di tanto, il milanese Giorgio Francia, con l'Alfa 75 Turbo Evoluzione della Tecnica Racing Team. Mauro Baldi con l'Alfa ufficiale si è dovuto accontentare della piazza d'onore, mentre il suo compagno, Amato Ferrari, ha dovuto lottare duramente nelle retrovie, dopo aver contribuito suo malgrado, insieme allo

stesso Baldi, all'eliminazione della Bmw M3 di Ricci. Ma la vettura tedesca ha comunque dovuto saggiare anche la carrozzeria dell'Alfa di Livio, così che sfortunatamente questi due protagonisti hanno dovuto ben presto salutare tutta la compagnia. Sul debutto del milanese Gianni Giudici, con la Maserati del Pro Team, alla fine, in molti hanno avuto da ridire, se non altro a riguardo del comportamento piuttosto «disinvolto» con cui ha gareggiato. Dopo otto prove, la classifica assoluta del campionato rimane ancora in mano a Brancatelli, ora a quota 114,8, inseguito sempre da Naddeo (p. 97,2) e da Francia (p. 93,8).

Fernando Morandi

In alto, Francia trionfatore a Varano con la sua Alfa 75 Turbo Evoluzione (Foto Studio83). Francia ha preceduto Baldi che vediamo davanti a Giudici, con la Maserati Biturbo, e il leader Brancatelli. Nell'altra pagina acrobazia di Romano davanti a Ricci Lucchi in Gr N5 (Foto Photo4)



VERIFICHE TECNICHE

BENZINE SOSPETTE

VARANO — Proprio in occasione della seconda gara del Civt a Varano si dovevano conoscere i risultati dei prelievi di benzina effettuati a tre Sierra Cosworth Gr. N alla conclusione delle prove ufficiali dell'appuntamento del 12 giugno scorso sempre sul tracciato parmense. E, invece, di ufficiale non è emerso nulla e hanno preso così a mille voci più o meno officiose sugli esiti dei prelievi. Pare che due dei tre verifi-

cati siano irregolari per aver additivato il carburante con sostanze non ammesse dal regolamento. I tre piloti coinvolti nella questione aspettano con ansia un responso: è inconcepibile rinviare decisioni che dovrebbero già essere state prese da tempo. Bisogna infatti ricordare che per regolamento quanti vengono pescati irregolarmente automaticamente perdono metà del punteggio acquisito. □



GR. A/ MOLTO AGONISMO IN PISTA

CENTRATO RICCI

VARANO — Giorgio Francia non ha davvero avuto timori reverenziali verso i due piloti ufficiali dell'Alfa Corse, Mauro Baldi e Amato Ferrari, fin dalle prove ufficiali infatti era riuscito a centrare l'obiettivo della pole position con la sua Alfa 75 Turbo Evoluzione della Tecnica Racing Team. In gara è scattato subito bene, portandosi in scia Baldi e uno scatenato Ricci con la Bmw M3. Proprio il milanese, nel corso del secondo giro, alla staccata della «Parabolica», è riuscito ad affiancare e a superare l'Alfa del reggiano, ma quest'ultimo nella Esse si è rifatto sotto toccando la Bmw e facendola intraversare. Prima Amato Ferrari e poi Livio hanno poi centrato Ricci «demoni» la vettura. Livio era costretto al ritiro, mentre Ferrari si doveva fermare ai box due giri per rimettere un po' in sesto la sua Alfa Romeo. Brancatelli frattanto subentrava in terza posizione.

In testa, con Francia seguito da Baldi e quindi da Brancatelli, non cambiava niente fino alla bandiera a scacchi, mentre Giudici, al volante, questa volta di una Maserati del Pro Team, teneva dietro in modo non proprio «ortodosso» non solo un Ferrari in rimonta, ma anche le altre due Maserati di Naddeo e Gasparri. Alla fine, la rottura del cambio sulla vettura di Giudici, dava via libera a tutti. La gara della A3 abbinata con la A4, ha visto il successo del toscano Walter Nocci con la Ritmo preparata Falessi, che ha avuto ragione prima del faentino Garavini, partito dalla pole position con la sua Delta Hf, e poi ha resistito all'attacco del trentino Raffaelli, che a metà gara è andato a insabbiarsi con la sua Golf Gti alla curva «Ickx», nel focoso tentativo di passare in testa. Nella gara delle classi A5 e A6, si è imposto il romano Ognio con la Toyota Corolla. □

A fianco Gagliano vincitore a Varano dei Gr N1 e N2 impegnato veramente al... limite. Sotto, il prescelto del concorso «Diventa pilota con Autosprint e la Salerno Corse» al volante dell'Alfa 33 riservata a questa iniziativa
(Foto Studio83)



GR. N/DOPO CHE SI ERANO IMPOSTI MAGRI E NADDEO GAGLIANO CHIUDE LE DANZE

VARANO — Anche nelle gare riservate alle vetture di gruppo N non è davvero mancato l'agonismo, con una cronaca che purtroppo ha dovuto registrare degli incidenti. Nella prima corsa della giornata, quella riservata alle classi N5 e N6, l'incredibile di-

strazione del poleman abruzzese Tuzii fermo al semaforo verde, ha dato via libera ad uno scatenato Marco Magri, che ha potuto portare facilmente al successo, per la seconda volta consecutiva, la nuova Peugeot 205 Rally. Tuzii, con una vettura gemella,

ha fatto poi la sua gara di rimonta conquistando alla fine un più che splendido secondo posto. Niente hanno potuto le Citroën Ax di Rossetti, Pazzi e Saccenti, con quest'ultimo addirittura vittima di uno spettacolare cappottamento per essere stato tamponato alla Esse dal forlivese Ricci Lucchi, mentre i due si apprestavano al doppiaggio di Adele Arata. Nella classe N3, il successo è andato al pisano Massimo Poli con la Renault 5 Gt, che ha regolato senza problemi una muta di vetture francesi. Purtroppo anche in questa gara, di un incidente è restato vittima il piemontese Franco Rossi, tamponato nel «misto» da GianLuca Cecchi, tutti e due alla guida di una Renault 5. Rossi ha avuto la peggio, anche fisicamente, riportando la sospetta incrinatura del braccio destro. Nella N 4, il romano Giancarlo Naddeo ha ancora una volta imposto la sua supremazia vincendo con una Peugeot 205 Gti. Brancatelli, suo rivale in classifica generale, invece, è stato costretto al ritiro per problemi elettrici alla sua Alfa 33. Una bella rimonta, dall'ultima posizione dello schieramento, ha premiato il romano Milla, giunto alla fine secondo assoluto, su Toyota Corolla. Gagliano, con la Sierra Cosworth, è stato il vincitore dell'ultima gara della giornata, quella delle classi N1 e N2. Dietro il piemontese si sono classificati Pedol, anche lui su Sierra, e Galluzzo con la Bmw, al termine di una gara regolare.



IL LETTORE

L'OCCASIONE DI NICO

VARANO — Questa volta, nell'ambito del concorso «Diventa pilota con Autosprint e Salerno Corse», la fortuna ha premiato un giovane diciannovenne di Padova, Nico Sinigaglia, fresco diplomato ad una scuola professionale per meccanico d'auto, a cui è stata affidata, come al solito, la guida della Alfa Romeo 33 Gruppo N riservata a questa simpatica iniziativa. Alla sua prima esperienza come pilota di auto, Sinigaglia si è ritrovato improvvisamente proiettato in un ambiente da lui sempre sognato, quello delle corse. «Fin da bambino l'automobilismo è stata la mia passione — ha dichiarato il padovano, forse un po' imbarazzato per tanta improvvisa attenzione nei suoi riguardi — ma per una serie di ragioni non ho mai potuto praticare questa attività sportiva. Ora, con l'occasione che mi si è presentata, spero che questa esperienza possa proseguire con un'auto tutta mia. In fondo, nella gara che ho disputato, penso di essermi comportato abbastanza bene». □

TURISMO

Gara a Varano

8. Prova del campionato italiano

Le classifiche

GRUPPO N

Gruppo N 1 - N 2: 1. Gagliano 21'20"36 alla media di 111,344 kmh; 2. Pedol

21'25"73; 3. Galluzzo (Bmw M3) 21'30"50; 4. Moro 21'37"25; 5. Lusuardi 21'49"66; 6. Corsini 21'55"70; 7. Fassi 21'57"20; 8. Poli 22'08"47; 9. Carlini 22'14"15; 10. Comegna a 1 giro; 11. Greco Musumeci a 1 giro; 12. Gallucci a 1 giro; 13. Riamondi (Alfa 75) a 2 giri; 14. Cipolli a 6 giri; 15. Califano (Renault 21 Turbo) a 11 giri.

□ Giro più veloce: il 2. di Giosuè Gagliano in 57"20 alla media di 113,287 kmh.

Gruppo N 3: 1. Poli in 22'28"86 alla media di 105,489 kmh; 2. Fiorillo 22'33"55; 3. «Assia» 22'35"59; 4. Sebastì Scalerà 22'37"05; 5. Raimondi 22'4"85; 6. Bergamaschi 22'52"04; 7. Curcio (Peugeot 205) 22'53"09; 8. Guggioni 23'12"41; 9. Cecotti 23'12"70; 10. Spedaliere (Peugeot 205) 23'29"00; 11. Marangone a 1 giro; 12. Montini a 1 giro; 13. Raimondi a 1 giro; 14. Rossi Roberto a 5 giri; 15. Rossi Franco a 11 giri; 16. Cecchi a 11 giri (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

□ Giro più veloce: il 2. di Massimo Poli in 1'00"14 alla media di 107,749 kmh.

Gruppo N 4: 1. Naddeo (Peugeot 205) in 23'00"39 alla media di 103,275 kmh; 2. Pilastrì (Ritmo) 23'04"04; 3. Milla (Toyota Corolla) 23'04"78; 4. Addari (Ritmo 130) 23'10"72; 5. Braga (Escort) 23'15"12; 6. Bonomi (Peugeot 205) 23'20"24; 7. Lorenzi (Fiat Uno) 23'21"90; 8. Cerqui (Peugeot 205) 23'22"25; 9. Landolina (Fiat Uno Turbo) 23'32"19; 10. Cestaro (Ritmo 130) 23'33"88; 11. Sghembardi (Fiat Uno Turbo) 23'41"83; 12. Polaty Rudy (Peugeot 205) 23'44"31; 13. Saliva (Daihatsu Charade) 24'02"70; 14. Cossio (Peugeot 205) a 1 giro; 15. Sinigaglia (Alfa 33) a 1 giro; 16. Cancelli (Peugeot 205) a 10 giri.

□ Giro più veloce: il 4. di Naddeo in 1'01"16 alla media di 105,951.

Gruppo N 5 - N 6: 1. Magri (Peugeot 205) in 23'22"26 alla media di 101,664 kmh; 2. Tuzii (Peugeot 205) 23'27"99; 3. Marchiol (Peugeot 205) 23'39"98; 4. Rossetti (Citroën Ax) 23'40"63; 5. Pazzi (Citroën Ax) 23'50"01; 6. Ricci Lucchi (Peugeot 205) 23'50"84; 7. «Poker» (Peugeot 205) 23'56"08; 8. Brogi (Suzuki S.c.) 23'56"08; 9. Ambrosi (Suzuki S.c.) 23'59"80; 10. Rossetti a 1 giro; 11. Celentano a 1 giro; 12. Romano a 1 giro; 13. Ramacci a 1 giro; 14. Merluzzi a 2 giri; 15. Baragallo a 2 giri; 16. Arata (Fiat Uno) a 3 giri; 17. Saccenti (Citroën Ax) a 4 giri (tutti gli altri su A 112).

□ Giro più veloce: il 9. di Enrico Tuzii in 1'02"55 alla media di 103,597 kmh.

GRUPPO A

Gruppo A 1 - A 2: 1. Francia in 19'57"19 alla media di 119,079 kmh; 2. Baldi in 20'08"41; 3. Brancatelli 20'21"01; 4. Serattini 20'39"25; 5. Lovato 20'49"02; 6. D'Amore a 1 giro; 7. Soli a 1 giro; 8. Anastasi a 1 giro; 9. Ferrari Amato a 1 giro; 10. «Toby» a 2 giri; 11. Naddeo (Maserati Biturbo) a 4 giri; 12. Giudici (Maserati Biturbo) a 8 giri; 13. Gasparri (Maserati Biturbo) a 11 giri; (tutti gli altri su Alfa 75 Turbo Ev.)

□ Giro più veloce: il 12. di Giorgio Francia in 53"53 alla media di 121 kmh.

Gruppo A 3 - A 4: 1. Nocchi (Ritmo 130) in 22'04"94 alla media di 107,599 kmh; 2. Viglione (Alfa 75) 22'05"64; 3. Garavini (Delta Hf) 22'16"43; 4. Bonetti (Ritmo 130) 22'36"64; 5. Marcinio (Delta Hf) a 1 giro; 6. Raffaelli (Golf Gti) a 11 giri.

□ Giro più veloce: l'8. di Giorgio Raffaelli in 58"47 alla media di 110,826 kmh.

Gruppo A 5 - A 6: 1. Ognio (Toyota Corolla) in 22'14"34 alla media di 106,839 kmh; 2. Civitelli (Golt Gti) 22'15"78; 3. «Tango» (Fiat Uno Turbo) 22'41"71; 4. Dan (Golf Gti) 22'42"59; 5. Bigliuzzi (Alfa 33) 22'44"92; 6. Aldrighetti 22'47"18; 7. Mainetti (Fiat Uno Turbo) 22'47"63; 8. Fuochi (Alfa 33) 22'48"84; 9. Fantilli (Alfa 33); 10. Corradetti (Escort) 22'55"47; 11. Silvestro (Toyota Corolla) 23'01"85; 12. Manna (Alfasud Ti) 23'05"04; 13. Titanmanlio (Méfro Mg) a 1 giro; 14. De Cesate (Metro Mg) a 1 giro; 15. Ferraro (Peugeot 205) a 2 giri; 16. Carbone (Alfasud S) a 10 giri.

□ Giro più veloce: il 12. di «Tango» in 59"52 alla media di 108,871 kmh.

AL VIA UN PIANCAVALLO NON SOLTANTO DECISIVO PER IL TITOLO

PROVA D'ORCHESTRA

Cerrato tenterà di irrobustire la leadership tricolore e Zanussi farà l'impossibile per insidiargliela
Ma per tutti si tratterà dell'ultimo test importante in vista della grande «vetrina» del Sanremo

PIÙ CHE un semplice rally il Piancavallo è ormai una Istituzione sia per i friulani, che lo stanno a guardare, sia per i piloti, che dal cucuzzolo che culmina nella località sciistica partono per la prova generale in vista del rally di Sanremo, ora diventato d'Italia. Per gli attori del Cir, dunque, non sarà solo una gara abitualmente decisiva per l'assegnazione dei titoli, ma anche il termometro con cui misurare il loro stato di forma prima di tentare di mettersi in vetrina nell'appuntamento stagionale più frequentato da piloti, vetture e, soprattutto, direttori sportivi e manager. La questione-successo non potrà che giocarsi fra il poker Cerrato, Zanussi, Blomqvist e Bossini. Il piemontese, al solito favoritissimo, cerca di avvicinarsi ancora di più alla certezza matematica del titolo assoluto, pienamente intenzionato a concentrarsi

poi sulla prova italiana del mondiale senza dover fare tappa al rally di Pescara. Zanussi vuole un settembre di vittorie e tiene moltissimo ad affermarsi sulle strade di casa (figurarsi il ds Iccio Perissinot che qui è anche l'organizzatore!).

PER BLOMQVIST è il penultimo atto di una «campagna d'Italia» finora con più ombre che luci: il cocktail del tracciato friulano (tre quarti di asfalto assai impegnativo con il Monte Rest come emblema, e poco più di un quarto di sterrato, stavolta «purgato» dal duro fondo delle prove del Cansiglio) dovrebbe sollecitare l'ispirazione del «vecchio» maestro svedese. Quanto a Bossini, è fortissimamente deciso a ricomparire in un ordine di arrivo. Ovviamente i coltelli più lunghi riappariranno in Gr. N: Cunico inse-

gue una vittoria decisiva per poter ancora sperare di fare il suo esordio con il Gr. A al rally d'Italia, ma è più un sogno che altro, avendo alle costole il trio composto da Fabrizio Fabbri, Aghini e Piergiorgio Deila, per non parlare dei Dionisio, Manfrinato, Maneo, Fassina (in caccia di riscatto e del titolo Promotion). Con 96 iscritti che comprendono anche il vincitore della Parigi-Dakar Edy Orioli con una Sierra Gr. N, il battesimo da pilota della navigatrice Marina Grassi con l'ennesima Delta delle «pantere rosa» di Maurizio Rossi e una schiera di 19 austriaci in cerca di gloria per l'Alpe Adria Cup, il menù del Piancavallo offre anche la terzultima e importantissima puntata del trofeo Uno Turbo.

Gianni Cogni



TUTTI I 95 E

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
1	Blomqvist-Melander	Ford Sierra Cosworth	A
2	Cerrato-Cerri	Lancia Delta Integrale	A
3	Zanussi-Amati	Bmw M3	A
4	Bossini-Pasotti	Lancia Delta Integrale	A
5	Cunico-Sghedoni	Ford Sierra Cosworth	N
6	Harrach-Reitler	Audi 200 Quattro	A
7	Lulik-Vidmar	Bmw M3	N
8	Deila-Zumelli	Lancia Delta Integrale	N
9	Dionisio-Ferrogli	Ford Sierra Cosworth	N
10	Manfrinato-Condotta	Ford Sierra Cosworth	N
11	Schlager-Minarik	Vw Golf Gti 16V	A
12	Filzmoser-Mitterbauer	Vw Golf Gti 16V	A
14	Maneo-Bucci	Lancia Delta Integrale	N
15	Rossi-X	Lancia Delta Integrale	N
16	Russolo-Bigoni	Lancia Delta Integrale	N
18	Aghini-Farnocchia	Peugeot 309 Gti	N
19	Fabbri-Cecchini	Peugeot 205 Gti	N
20	Baumschlager-X	Toyota Corolla	A
21	Deila-Giacchino	Lancia Delta 4Wd	A
22	Hopfer-Schonlechner	Ford Sierra Cosworth	A
23	Pianezzola-Peruzzi	Mercedes 190 2.3 16 V	A
24	Erklavec-Mihelcic	Renault 11 Turbo	A
25	Pianezzola-Baggio	Mazda 323 4Wd	A
26	Peuplier-X	Vw Golf Gti 16 V	A
27	Gasser-Turk	Vw Golf Gti 1.8	A
28	Rossi-Gasparini	Opel Manta Gte	A
29	Kinberger-X	Vw Golf Gti 16 V	A
30	Schaffrauser-X	Peugeot 205 Gti	A
31	Manfrin-Pighin	Opel Manta Gte	A
32	Buiatti-Tomat	Vw Golf Gti 1.8	A
33	Paterniti-Barna	Vw Golf Gti 1.8	A
34	Pitton-Gasparin	Peugeot 104 Zs	B
35	Fassina-Cassina	Lancia Delta Integrale	N
36	Orioli-Redigonda	Ford Sierra Cosworth	N
37	Molinari-Del Negro	Bmw M3	N
38	Lupidi-Monis	Lancia Delta Integrale	N
39	Taruffi-Vittadello	Lancia Delta Integrale	N

CLASSIFICHE DEL CAMPIONATO ITALIANO

ASSOLUTO: 1. Cerreto p. 320; 2. Zanussi p. 225; 3. Cunico p. 182; 4. Blomqvist p. 135; 5. Deila P.G. p. 101; 6. Aghini p. 88; 7. Fabbri F. p. 87; 8. Alen p. 80; 9. Dionisio p. 70; 10. Turri p. 66.

TURISMO (Gr. A): 1. Cerrato p. 320; 2. Zanussi p. 231; 3. Blomqvist p. 135; 4. Turri p. 119; 5. Bello p. 84; 6. Alen p. 80; 7. Corvi p. 76; 8. Noberasco p. 58; 9. de Martini p. 52; 10. Tabaton e Trelles p. 48.

PRODUZIONE (Gr. N): 1. Cunico p. 300; 2. Fabbri F. p. 227; 3. Aghini p. 225; 4. Deila P.G. p. 222; 5. Dionisio p. 85; 6. Fassina e Fabbri S. p. 80; 8. Maioli p. 68; 9. Hunt p. 50; 10. Gregis, Panontin e Rossi G. p. 48.

FEMMINILE: 1. Taruffi p. 140; 2. Galli p. 120; 3. de Martini p. 100; 4. Ferraro p. 88.



TUTTO IL RALLY PER TELEFONO

La grande sfida a coeff. 4 fra il capolista Cerrato (sopra, FotoStudio '83) e Zanussi (nell'altra pagina, Photo4) potrà essere seguita anche telefonicamente. Componendo lo 0434/655088 sarà possibile, per tutto lo svolgimento della gara, avere informazioni fresche sulle prove speciali e sulla classifica

ASFALTO E TERRA PER 28 PROVE

Venerdì 2 settembre

Partenza 1. Tappa (asfalto)	ore	00.01
PS 1 F.Ila di Meduno	00.56	
PS 2 Pala Barzana	01.24	
PS 3 Pian delle More	02.02	
Riordino Piancavallo (60')	02.22	
PS 4 F.Ila di Meduno	04.18	
PS 5 Campone	04.35	
PS 6 Sella Chianzutan	05.06	
PS 7 Fusea	05.51	
PS 8 Ligosullo	06.39	
Riordino Ravascletto (60')	07.11	
PS 9 Mieli	08.24	
PS 10 Fusea	09.05	
PS 11 Ligosullo	09.53	
Neutraliz. Ravascletto (60')	10.25	
PS 12 Mieli	11.38	
PS 13 Monte Rest	12.26	
PS 14 Campone	13.11	
PS 15 Sella Chianzutan	13.42	
Riordino Villa Santina (35')	14.17	
PS 16 Monte Rest	15.15	
PS 17 Pala Barzana	16.02	
PS 18 Pian delle More	16.40	
Arrivo 1. Tappa	17.00	

Sabato 3 settembre

Partenza 2. Tappa (terra)	ore	07.31
PS 19 Circuito Piancavallo	08.16	
Riordino Piancavallo (105')	08.23	
PS 20 Marsure	10.56	
PS 21 S. Foca	11.19	
PS 22 Santa Lucia	11.51	
PS 23 Castello	12.12	
PS 24 Marsure	13.15	
PS 25 S. Foca	13.38	
PS 26 Santa Lucia	14.10	
PS 27 Castello	14.31	
PS 28 Circuito di Piancavallo	15.47	
Riordino Piancavallo (60')	15.54	
Arrivo finale	17.00	

Verifiche, partenze e arrivo a Piancavallo.

1. Tappa: 18 prove speciali su asfalto per 206,34 km.

2. Tappa: 10 prove speciali su sterrato per 78,14 km.

Percorso totale 775,87 km con 28 ps per 284,48 km.

UIPAGGI ISCRITTI AL RALLY «GRANDE»

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
40	Rausch-Predl	Mazda 323 4Wd	N
41	Bohm-Genlicher	Ford Sierra Cosworth	N
42	Galli-Marangoni	Lancia Delta Integrale	N
43	Caldarola-X	Lancia Delta Integrale	N
44	Moscato-Casonari	Ford Sierra Cosworth	N
45	Serotti-Guindani	Lancia Delta Integrale	N
46	Grassi-Nastuzzi	Lancia Delta Integrale	N
48	De Cecco-Sincerotto	Renault 5 Gt Turbo	N
49	Rehr-Mann	Ford Sierra Cosworth	N
50	Buckenleib-X	Lancia Delta 4Wd	N
51	Gregis-Ciceri	Renault 5 GT Turbo	N
52	Angei-Hedinger	Lancia Delta Integrale	N
53	Fior-Pedretti	Bmw M3	N
54	Novello-Cantarutti	Ford Sierra Cosworth	N
55	Aigner-X	Mazda 323 4Wd	N
56	Comelli-Vigna	Ford Sierra Cosworth	N
57	Tullio-Schneider	R5 Gt Turbo	N
58	Rossi-X	Lancia Delta HF Integrale	N
59	«Eagle»-Alloro	Ford Sierra Cosworth	N
70	Chittaro-Dordolo	Renault 5 Gt Turbo	N
71	«Vispa Teresa»-Triches	Lancia Delta 4Wd	N
72	Beacco-X	Fiat Uno Turbo	N
73	Tremonti-Pettenello	Peugeot 309 Gti	N
74	Bogner-X	Vw Golf Gti 16V	N
75	Brunello-Contardi	Peugeot 205 Gti	N
76	Monti-Sorce	Peugeot 205 Gti	N
77	Bioli-Sans Parera	Vw Golf Gti 16V	N
78	Galli-Longhi	Peugeot 205 Gti	N
79	Maserin-Berno	Opel Kadett Gsi	N
80	Fortunati-Mattoli	Peugeot 205 Gti	N
81	Menegon-Dell'Armellina	Peugeot 205 Gti	N
82	Schachinger-X	Vw Golf Gti 1.8	N
83	Goggia-X	Peugeot 205 Gti	N
84	Sartori-Sartori	Peugeot 205 Gti	N
85	«Brik»-Turrin	Fiat Ritmo Abarth	N
86	Lerchbaumer-X	Audi 80 Quattro	N
87	Gatti-Facchini	Peugeot 205 Gti	N

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
88	Marcon-Revelant	Peugeot 309 Gti	N
89	Wolf-X	Toyota Corolla 16v	A
90	Lind-X	Toyota Corolla 16v	A
91	Zanin-Serena	Fiat Uno 70S	A
92	Bondrille-X	Citroën Ax 1.3	A
93	Brustolon-Fantuz	Peugeot 205 Rallye	A
94	Abraham-Iblova	Skoda S130	A
95	Hunziker J-Frosutto	Peugeot 205 Gti	N
96	Borile-Gobo	Peugeot 205 Gti	N
97	Hadolt-Teni	Peugeot 205 Gti	N
98	Paoletti-X	Peugeot 205 Gti	N
99	Klamminger-Wolf	Peugeot 205 Gti	N
100	Goatelli-Battisti	Citroen Visa Gti	N
101	Zancan-Adriomi	Peugeot 205 Gti	N
102	Komel-Cvetk	Zastava Yugo 55	A
103	Moras-Facchin	Autobianchi A112 Abarth	A
104	Intilia-Crosilla	Talbot Samba	N
105	Gambale-Gasparini	Talbot Samba Rallye	N
106	Polato-Agujiaro	Fiat 126	A
107	Toson-Comessatti	Autobianchi A112 Abarth	N
108	Zanin-Donadi	Fiat Uno 45S	N

...E I 24 DEL TROFEO UNO

201	Vicario-Anselmino	213	Caviglioli-Fornara
202	Bertolini-Folletto	214	Munari-Zanatta
203	Marzari-Pastorelli	215	Vicenzi-Corredig
204	Corredig-Candoni	216	Castenetto-Iacuzzo
205	Andreucci-Bagni	218	Mursia-Rosso
206	Parisi-X	219	Ambrosi-Aiello
207	Pellerino-Varaldo	220	Ferrero-Clerico
208	Polo Grava-Destro	221	Bertocco-X
209	Biondi-Manuzzi	223	Zavagno-Pizzamiglio
210	Zanini-Sapienza	224	Costantini-Gazziero
211	De Barba-X	225	Bossi-Spadaro
212	Farmakakis-Ferrante	226	Vegnaduzzo-Cordenos

ALEN ESALTA CON L'ENNESIMA VITTORIA IN CASA

INGRANATA LA SESTA

Dopo un appassionante duello con il connazionale Kankkunen, fermato a cinque speciali dalla fine per la rottura del motore della sua Toyota, mentre era in testa ma di soli due secondi, Markku e la Lancia sono primi con quasi tre minuti sui concorrenti dell'altra gara

di Maurizio Ravaglia

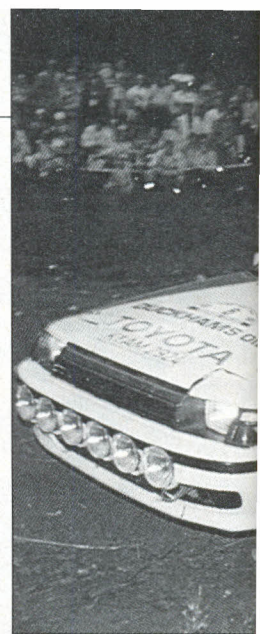
JYVASKYLA - Non ha parlato con nessuno; si è fatto accompagnare a casa sua, distante solo qualche chilometro dalla prova speciale che gli aveva fatto conoscere la più cocente delusione della sua carriera; dopo di ch  ha staccato il telefono. Per Juha Kankkunen quello che stava accadendo fuori, Markku Alen avviato a conquistare per la sesta volta il 1000 Laghi, la «grande corsa di Jyvaskyla» che ogni finlandese sogna di vincere, era troppo da inghiottire. La sua



Toyota si era ammutolita a poche speciali dalla fine, proprio quando il confronto con Alen lo vedeva in vantaggio di 2". Per tre giorni i due giganti del rallyismo finlandese hanno esaltato in una lotta che li ha visti al comando, ora l'uno, ora l'altro, sempre staccati da un'inezia, in un mondiale che, fino a oggi, aveva misurato i distacchi con lo scandire dei minuti. Alen il «professore» e Kankkunen il «giovane» si sono dati battaglia aperta,

segue

Markku Alen ha conquistato per la 6. volta la corsa di casa. Davanti al suo pubblico il finlandese ha voluto dimostrare di essere ancora il più forte costringendo alla resa Kankkunen (Studio83)



A sinistra, un'immagine «aerea» della Ford Sierra Cosworth di Auriol, terza assoluta al traguardo. Sopra, Eriksson, ritiratosi per la rottura del cambio. Blomqvist, a destra, ha concluso al quinto posto. Sotto, Ericsson ha portato la sua Delta Integrale ad un ottimo secondo posto (FotoCockpit)



INGRANATA LA SESTA

segue

Una fantastica danza che ha fatto dimenticare quanto stesse accadendo alle loro spalle, quasi che vi fossero, come in raltà è stato, due 1000 Laghi: il loro, e quello degli altri, degli Auriol, Fiorio, Ericsson, Blomqvist, Sainz, Salonen o Mikkola. A mano a mano che la corsa lasciava dietro di sé salti e emozioni, andava aumentando sulle speciali il pubblico. Ogni pronostico veniva smentito subito dopo. Ha vinto Alen che sulle strade di casa ha rincorso il successo con la baldanza di chi vuole ribadire di essere ancora, qui in Finlandia, il numero uno, Kankkunen non gli è stato da meno e quando ha concluso la prima tappa con venti secondi sul pilota della Lancia, qualcuno ha gridato «vittoria» troppo presto. Alen, costretto a inseguire più che ad attaccare nel primo giorno di gara, non ha sbagliato nulla, curva o dosso che fosse. Sapeva che qui la Toyota avrebbe potuto essere vincente, o quasi, e si è gettato anima e corpo sulle speciali. Ha sofferto anche, Markku, quando i tempi non erano proprio quelli che lui si sentiva di ottenere «**Ho tirato forse come non mai in vita mia**» ha affermato all'arrivo. Per lui il 1000 Laghi '88 non poteva concludersi in maniera migliore anche se



avrebbe preferito giocarsi il tutto per tutto con Kankkunen all'ultima prova degna conclusione di un rally esaltante come pochi. Gli altri non hanno retto al passo degli scatenati protagonisti, e subito hanno raccolto un secondo posto grazie alla sua regolarità: lo svedese è apparso a tratti competitivo rimanendo, in molte prove speciali, nella scia di Alen e Kankkunen. La sua corsa lo rivaluta, almeno in parte, proprio nel momento in cui la sua perma-

nenza in Lancia è data per finita. Il 1000 Laghi non ha premiato Alex Fiorio che un testa coda prima, ma soprattutto gli otto minuti persi nell'ultima speciale della seconda tappa, che ha dovuto effettuare senza l'ausilio dei fari, gli hanno impedito di essere più avanti del settimo posto finale: la terza posizione è andata a Auriol, alle spalle di Alen e Ericsson avrebbe potuto essere sua. Anche perché nel confronto con i «finlandesi volanti», Alen e Kankkunen esclusi, Alex si è



LA CRONACA/SOLO DUE PER LA VITTORIA

ALEN E KANKKUNEN LANCIA E TOYOTA

JYVÄSKYLÄ — «Alen contro Kankkunen», così titolano i quotidiani finlandesi alla vigilia del 1000 Laghi. Tutta l'attenzione è accentrata su questi due uomini, entrambi con una voglia matta di vincere. Nelle loro teste sono

memorizzate tutte le curve delle 39 speciali, ogni insidia, ogni dosso. Quando la gara parte, il tempo è stranamente clemente per queste parti: il cielo è nuvoloso ma non piove. Dopo la «superspeciale» di Jyväskylä il rally

si getta nelle foreste e Alen lamenta problemi alle pompe della benzina: gli verranno sostituite dopo la seconda speciale. Ericsson è alle prese con il cambio che gli rimane bloccato in quarta e quinta marcia. Dopo sole 6 prove Alen ha un vantaggio di 2" sul rivale della Toyota, mentre Ericsson è già staccato di 47". Alex Fiorio compromette la sua brillante posizione (7 assoluto) con un testa coda nella ps 6 e perde un minuto: non gli entra la retromarcia e, inoltre, in quel punto c'erano pochi spettatori. Alen sostituisce ancora la pompa-benzina. Auriol è alle prese con una frenata non perfetta; Blomqvist con una vettura che «salta» troppo mentre Sainz è nei guai con le sospensioni anteriori. Kankkunen prende il comando della corsa nella ps 7 dove rifila 8" ad Alen. Il pilota della Lancia, ma anche Ericsson, non è convinto del comportamento della Delta, a suo dire troppo sottosterzante. Alla Toyota sostituiscono una prima volta il cambio a Kankkunen, ma il finlandese non è soddisfatto e chiede che gli venga rimontato quello vecchio. Alen affronta la ps 9 con un set di pneumatici non adatti: prende 8" da Kankkunen che adesso ha un vantaggio di 15". La prima tappa si conclude con Kankkunen leader, Alen secondo a 20", Ericsson terzo a 1'21", Mikkola quarto a 1'58". Fiorio è 13. a 3' 48": nell'ultima speciale ha perso qualche secondo per la rottura di un cerchio. Salonen, pur con problemi all'impianto elettrico, è 12. La prima vettura a 2 ruote motrici è la Ford Sierra di Auriol, ottavo, mentre Vatanen è in nona posizione.



comportato bene e qui doveva vedersela con gente che risponde al nome di Mikko-la e Salonen. I quali hanno vissuto vicende alterne: fuori il primo per la rottura del motore, il secondo, il pilota di Mikkola,

superstite al traguardo, ma con un distacco e problemi al propulsore che hanno trasformato la corsa di Timo in qualcosa di non certo esaltante. Dall'asfalto della Corsica allo sterrato della Finlandia, Didier Auriol è sempre in evidenza. Ha vinto la «terza gara» del 1000 Laghi, quella riservata alle vetture a due ruote motrici.

Con una Ford Sierra che ha sfruttato ogni centimetro di strada, il francese ha vinto la sua sfida personale — era alla sua prima partecipazione — con un 1000 Laghi che continua a essere negato a chi non è finlandese. Auriol ha mostrato una buona adattabilità a percorsi per lui nuovi, e molto sale in testa nell'evitare errori grossolani. Tutto sommato le prestazioni delle Ford sono state confortanti: oltre al francese, anche Blomqvist, dal quale tutti si aspettavano qualcosa di più, e lo spagnolo Sainz, altro «rookie» della gara finlandese, hanno concluso nelle zone alte.

Il destino non è stato felice per un altro grande del ralismo finnico, Ari Vatanen, finito fuori strada con la Bmw M3 che per poco più di un giorno lo ha riportato ai tempi di quando correva, e vinceva, con la Ford Escort. □

IL FATTO

SOLO LE TOYOTA PARI ALLE LANCIA

JYVÄSKYLÄ — Le avvisaglie mostrate sulle pietraie dell'Acropoli, in Grecia, sono diventate realtà qui, sui dossi del 1000 Laghi: la Toyota Celica 4Wd, alla sua terza uscita in una prova del mondiale, è apparsa davvero l'unica vettura in grado di competere ad armi pari con la Lancia Delta Integrale campione del mondo. I due secondi di vantaggio di Kankkunen su Alen quando il pilota della Celica è stato costretto al ritiro, sono la conferma che la Toyota sta lavorando nella direzione giusta. In Finlandia alla Lancia hanno patito come in poche altre occasioni della presenza di un avversario che ad ogni prova speciale gli rendeva la vita dura. Le Delta di Alen e Ericsson, dicevano in casa Lancia, non avevano gli assetti perfetti. Le prove effettuate prima del 1000 Laghi avevano indicato certe soluzioni di pneumatici Michelin: in gara, invece, l'utilizzo di quelle coperture si è rivelato come una scelta non ottimale. I pneumatici larghi hanno penalizzato le Delta su un fondo asciutto e con presenza di ghiaia. Le prove della Toyota, invece, avevano segnalato nei pneumatici stretti realizzati dalla Pirelli quelli più idonei. In più, in alcune condizioni le sospensioni della Celica hanno lavorato meglio di quelle della Delta. Alla Toyota adesso devono risolvere i problemi di affidabilità del motore. □

ALEN RIDUCE lo svantaggio dal pilota della Toyota e riesce a portarsi al comando con 5" di vantaggio (ps 17). Nella stessa speciale si ritira Mikkola (motore), mentre nella successiva è la volta di Lindholm, al quale cede il differenziale della Delta Integrale Gr. A «made in Abarth». Aumenta la progressione di A-

segue

10. gara del mondiale piloti - 9. gara del mondiale marche - Jyväskylä, 25-28 agosto 1988 -

Organizzazione: The Thousand Lake Rally, P.O. Box 205, SF 4101 Jyväskylä (Finlandia) - **Direttore di gara:** Veikko Partanen - **Percorso:** km 1445,95 con 39 prove speciali effettuate per km 496,32 - **Condizioni meteorologiche:** cielo coperto nella prima tappa, sereno nella seconda, pioggia nella terza - **Partiti:** 198 - **Arrivati:** 85 - **Media del vincitore:** 108,098 kmh.

Così al traguardo

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Alen-Kivimaki	Lancia Delta Integrale	SF-SF	A	in 4.35'29"
2. Ericsson-Billstam	Lancia Delta Integrale	S-S	A	a 2'55"
3. Auriol-Occelli	Ford Sierra Cosworth	F-F	A	a 9'46"
4. Salonen-Harjanne	Mazda 323 4Wd	SF-SF	A	a 9'46"
5. Blomqvist-Melander	Ford Sierra Cosworth	S-S	A	a 11'03"
6. Sainz-Moya	Ford Sierra Cosworth	E-E	A	a 11'12"
7. Fiorio-Pirollo	Lancia Delta Integrale	I-I	A	a 17'45"
8. Joki-Carlsson	Lancia Delta Integrale	S-S	A	a 19'42"
9. Jansson-Algerstedt	Audi 80 Quattro	S-S	A	a 20'03"
10. Jonsson-Backman	Opel Kadett Gsi	S-S	A	a 21'19"

Gli altri italiani: 16. Del Zoppo-Scalvini (Lancia Delta Integrale) a 33'25"; 19. Ercolani-Mari (Lancia Delta Integrale) a 41'07"; 68. Guerzoni-Croci (Opel-Manta 2.0 E) a 1.41'49"; 73. Deleada-Arberi (Peugeot 205 Gti) a 1.55'28"; 80. Gaioni-Riccobon (Lancia Delta Hf) a 2.18'112".

Così il mondiale piloti (dopo 10 gare)

	18/22-1 MONTECARLO	12/14-2 SVEZIA	11/14-3 PORTOGALLO	16/20-4 SAFARI	7/9-5 TOUR DE CORSE	1/4-6 ACROPOLI	25/28-6 OLYMPUS	12/15-7 NUOVA ZELANDA	5/8-8 ARGENTINA	28/30-8 1000 LAGHI	24/27-9 COSTA D'AVORIO	12/16-10 SANREMO	22/25-11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Biasion	—	—	20	20	—	20	20	—	15	—	—	—	—	95	95
2. Fiorio	15	—	15	—	—	12	15	—	—	4	—	—	—	61	61
3. Alen	—	20	6	—	—	10	—	—	—	20	—	—	—	56	56
4. Saby	20	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	32	32
Auriol	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	32	32
6. Blomqvist	—	15	8	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	31	31
7. Ericsson	—	—	—	—	15	—	—	—	—	15	—	—	—	30	30
8. Loubet	—	—	12	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	27	27
Recalde	—	—	1	—	—	—	6	—	20	—	—	—	—	27	27
10. Stohl	—	—	—	3	—	8	—	—	10	—	—	—	—	21	21

Così il mondiale marche (dopo 9 gare)

	18/22-1 MONTECARLO	12/14-2 SVEZIA	11/14-3 PORTOGALLO	16/20-4 SAFARI	7/9-5 TOUR DE CORSE	1/4-6 ACROPOLI	25/28-6 OLYMPUS	5/8-8 ARGENTINA	28/30-8 1000 LAGHI	12/16-10 SANREMO	22/25-11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Lancia	20	20	20	20	17	20	20	20	20	—	—	140	177
2. Audi	7	14	—	4	—	10	14	12	2	—	—	63	63
3. Ford	—	17	20	—	20	—	—	—	14	—	—	61	61
4. Mazda	10	—	12	—	—	9	6	—	12	—	—	49	49
5. Renault	12	—	4	—	9	—	—	8	—	—	—	33	33
6. Bmw	13	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	25	25
7. Toyota	—	—	—	12	8	—	—	4	—	—	—	24	24
8. Nissan	—	—	—	17	—	6	—	—	—	—	—	23	23
9. Subaru	—	—	—	8	—	—	—	10	—	—	—	18	18
10. Peugeot	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14

FINLANDIA DA RICORDARE

...Per la sesta vittoria di Markku Alen al rally 1000 Laghi. Con questa affermazione il pilota finlandese raggiunge quota 18 affermazioni in gare mondiali dal 1973, e va a pari con Mikkola.

...Per il tredicesimo arrivo consecutivo di Alex Fiorio in una gara del mondiale.

...Per la dodicesima doppietta (due vetture ai primi due posti) della Lancia in gare mondiali dal 1973.

...Per la prima partecipazione al 1000 Laghi di Auriol, Sainz e Recalde, tutti e tre al traguardo.

...Per il debutto della Bmw M3 in una gara iridata con fondo in terra.



I rally leader

Da prova speciale 1 a prova speciale 2: Alen; ps 3 Alen e Kankkunen; da ps 4 a ps 6, Alen; da ps 7 a ps 16, Kankkunen; da ps 17 a ps 25 Alen; da ps 26 a ps 33 Kankkunen; da ps 34 a ps 39, Alen.

I vincitori delle speciali

Alen, 21 (di cui 4 a pari merito); Kankkunen, 18 (di cui 5 a pari merito); Ericsson, 3 (tutte a pari merito); Sainz, 2 (una a pari merito); Blomqvist, 1; Salonen, 1 (a pari merito); Auriol, 1 (a pari merito).

I principali ritiri

Vatanen (uscita di strada); Mikkola (motore); Eriksson (cambio); Kankkunen (motore); Sundström (forfait); Lindholm (trasmissione); Edling (uscita di strada).

Il medagliere

Ecco le vittorie conseguite dai piloti in gare mondiali dal 1973 (tra parentesi, la nazionalità).

Alen (SF) e Mikkola (SF) 18; Waldegaard (S) 15; Röhrli (D) 14; Salonen (SF) e Blomqvist (S) 11; Vatanen (SF) 10; Biasion (I) 8; Kankkunen (SF), Munari (I) e Darniche (F) 7; Nicolas (F), Therier (F); Mehta (EAK) 5; Makinen (SF), Mouton (F), Andruet (F), Ragnotti (F), Toivonen (SF) 3; Warmbold (D), Singh (EAK) e Saby (F) 2. Seguono altri 18 piloti con una vittoria ciascuno.

PS 1. - Laajavuori (km 3,64)

1. Alen in 2'19"; 2. Kankkunen a 3"; 3. Ericsson a 4"; 4. Salonen, Eriksson e Sundstrom a 5".

PS 2. - Soimaharju (km 9,46)

1. Kankkunen in 5'19"; 2. Alen a 5"; 3. Salonen a 15"; 4. Mikkola a 16"; 5. Ericsson a 17"; 6. Vatanen e Eriksson a 19".

PS 3. - Mutanen (km 13,24)

1. Alen in 7'08"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Ericsson a 8"; 4. Mikkola a 11"; 5. Sundstrom a 12"; 6. Salonen e Fiorio a 13".

PS 4. - Toppospohja (km 7,78)

1. Alen in 4'38"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Ericsson a 5"; 4. Sundstrom a 8"; 5. Mikkola e Fiorio a 9".

PS 5. - Vlemmainen (km 11,63)

1. Kankkunen in 6'55"; 2. Alen a 2"; 3. Sundstrom a 8"; 4. Mikkola a 10"; 5. Salonen e Ericsson a 14".

PS 6. - Hotila (km 6,63)

1. Alen in 3'56"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Sundstrom a 5"; 4. Ericsson, Mikkola e Lindholm a 6".

PS 7. - Murakka (km 9,79)

1. Kankkunen in 6'14"; 2. Ericsson a 6"; 3. Alen a 8"; 4. Sundstrom a 10"; 5. Mikkola a 13"; 6. Fiorio a 15".

PS 8. - Lempaa (km 17,73)

1. Kankkunen in 9'32"; 2. Alen a 3"; 3. Ericsson a 10"; 4. Sundstrom a 16"; 5. Salonen a 17"; 6. Eriksson a 19".

PS 9. - Vartiamaa (km 19,35)

1. Kankkunen in 10'26"; 2. Alen a 8"; 3. Ericsson e Mikkola a 11"; 5. Auriol a 17"; 6. Eriksson a 19".

PS 10. - Harju (km 2,72)

1. Alen in 2'01"; 2. Kankkunen a 1"; 3. Ericsson a 3"; 4. Eriksson a 4"; 5. Auriol e Sundstrom a 5".

PS 11. - Kuohu (km 6,13)

1. Alen in 3'09"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Ericsson a 5"; 4. Mikkola e Salonen a 6"; 6. Sundstrom a 8".

PS 12. - Parkkola (km 16,69)

1. Kankkunen in 9'22"; 2. Ericsson a 6"; 3. Alen a 7"; 4. Salonen a 11"; 5. Mikkola a 14"; 6. Lindholm a 16".

PS 13. - Korpiano (km 6,53)

1. Kankkunen e Alen in 3'26"; 3. Ericsson a 1"; 4. Eriksson a 5"; 5. Blomqvist a 6"; 6. Mikkola, Vatanen e Salonen a 8".

PS 14. - Leustu (km 23,22)

1. Alen in 13'54"; 2. Kankkunen a 6"; 3. Ericsson a 10"; 4. Eriksson a 14"; 5. Auriol a 24"; 6. Mikkola e Fiorio a 26".

A sinistra, Jonsson ha conquistato, con la Opel Kadett Gsi Gruppo A, un ottimo 10. posto assoluto. A destra, Sundström ritiratosi con la Mazda. In basso, Recalde, per la prima volta al via del 1000 Laghi, ha vinto il Gruppo N restando leader nella classifica generale della Coppa Fia (Cockpit)



ALEN E KANKKUNEN

segue

len: dopo 22 speciali è davanti a Kankkunen di 12". Ma il finlandese della Toyota si rifà pericoloso e si riporta a un solo secondo. Fiorio intanto è stato scavalcato in classifica da Auriol ma il suo distacco da Salonen rimane nell'ordine dei 20". Kankkunen ridiventa leader dopo la ps 26 e chiude la 2. tappa con 3" su Alen. Nell'ultima speciale Fiorio è costretto a effettuare la prova senza i fari: si fa passare da Heinonen, per avere luce ma il finlandese resta anche lui senza fari. Salonen, quinto alla fine della 2. giornata, ha lamentato problemi alle sospensioni. Auriol è sorprendentemente quarto assoluto. A Jyväskylä non arriva Ari Vatanen, uscito di strada con la Bmw M3 nella ps 14: prima dell'incidente (senza conseguenze per il finlandese), era 8. assoluto. Non vede il traguardo della seconda tappa neppure Kenneth Ericsson, costretto al ritiro per il cedimento del cambio (non in buone condizioni fin dal via) della Toyota Celica: lo svedese, che occupava la quinta posizione, abbandona nella ps 15.

MEZZA Finlandia sembra essersi data appuntamento sulle speciali attorno a Jyväskylä per la tappa finale del 1000 Laghi: Kankkunen e Alen sono racchiusi in un fazzoletto. La lotta tra i due è sul filo dei secondi. La pioggia che cade sembra favorire Alen, che può montare pneumatici stretti, ma la zona dove si corre il rally è proprio quella dove risiede Kankkunen. Altro motivo d'incertezza. Alen si porta a due soli dall'uomo della Toyota. Markku si prepara ad attaccarlo nella ps 34, a meno cinque dalla conclusione, quando Kankkunen si arresta a due chilometri da fine-prova per la rottura del motore, che già il giorno precedente accusava una leggera perdita d'olio. La corsa è finita. Le ultime attenzioni sono puntate su Auriol, che approfitta dei problemi al turbocompressore della Mazda di Salonen per insidiargli la terza posizione: il francese prende anche dei rischi e supera il finlandese nella ps 37, dalla quale se ne esce con un vantaggio sul rivale di 28". Alen e Ericsson, saldamente al primo e secondo posto, riducono il passo nelle ultime speciali. □

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

PS 15. - Rapsula (km 15,12)

1. Alen in 7'35"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Ericsson a 5"; 4. Salonen a 13"; 5. Mikkola a Lindholm a 16".

PS 16. - Konivuori (km 32,15)

1. Alen in 19'01"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Ericsson a 6"; 4. Salonen a 12"; 5. Fiorio a 26"; 6. Auriol a 35".

PS 17. - Vastila (km 17,17)

1. Alen in 8'47"; 2. Ericsson a 7"; 3. Kankkunen a 11"; 4. Fiorio a 14"; 5. Salonen a 16"; 6. Auriol e Blomqvist a 20".

PS 18. - Sahalahti (km 17,85)

1. Kankkunen in 9'26"; 2. Alen a 1"; 3. Ericsson a 2"; 4. Salonen a 10"; 5. Sainz e Fiorio a 14".

PS 19. - Koivulhati (km 9,44)

1. Alen in 5'02"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Ericsson a 6"; 4. Salonen a 8"; 5. Fiorio a 10"; 6. Sainz a 14".

PS 20. - Laitikkala (km 10,17)

1. Alen in 5'24"; 2. Kankkunen a 3"; 3. Ericsson a 6"; 4. Salonen a 8"; 5. Fiorio a 9"; 6. Sainz a 15".

PS 21. - Haukila (km 6,66)

1. Kankkunen e Alen in 3'30"; 3. Ericsson a 3"; 4. Salonen a 5"; 5. Fiorio a 6"; 6. Auriol a 8".

PS 22. - Valkeakoski (km 3,04)

1. Alen, Auriol e Sainz in 2'02"; 4. Kankkunen, Ericsson e Blomqvist a 1".

PS 23. - Savo (8,33)

1. Kankkunen e Ericsson 4'49"; 3. Alen a 1"; 4. Fiorio a 2"; 5. Salonen a 6"; 6. Sainz a 8".

PS 24. - Siltama (km 14,70)

1. Kankkunen in 8'06"; 2. Alen a 5"; 3. Ericsson a 8"; 4. Blomqvist a 15"; 5. Salonen a 16"; 6. Fiorio a 19".

PS 25. - Vaarimaja (km 16,78)

1. Kankkunen in 8'41"; 2. Alen e Ericsson a 5"; 5. 4. Blomqvist a 11"; 5. Auriol a 13"; 6. Fiorio a 14".

PS 26. - Ristijarvi (km 26,64)

1. Kankkunen in 13'15"; 2. Ericsson a 4"; 3. Alen a 7"; 4. Auriol a 22"; 5. Blomqvist a 25"; 6. Sainz e Salonen a 26".

PS 27. - Hassi (km 22,54)

1. Alen in 11'18"; 2. Ericsson a 1"; 3. Kankkunen a 2"; 4. Blomqvist a 12"; 5. Salonen a 16"; 6. Sainz a 22".

PS 28. - Ehikki (km 13,62)

1. Kankkunen in 6'43"; 2. Alen a 1"; 3. Ericsson a 7"; 4. Sainz a 13"; 5. Auriol a 16"; 6. Blomqvist a 17".

PS 29. - Moksi (km 7,98)

1. Alen in 4'28"; 2. Kankkunen a 3"; 3. Ericsson a 10"; 4. Auriol a 17"; 5. Blomqvist a 20"; 6. Sainz a 23".

PS 30. - Surkee (km 28,25)

1. Kankkunen in 16'33"; 2. Alen a 1"; 3. Ericsson a 9"; 4. Auriol a 36"; 5. Sainz a 46"; 6. Blomqvist a 48".

PS 31. - Vaajakoski (km 2,17)

1. Kankkunen e Alen in 2'06"; 3. Salonen a 4"; 4. Ericsson a 5"; 5. Fiorio a 7"; 6. Jansson a 9".

PS 32. - Ruuhaimaki (km 5,85)

1. Kankkunen in 3'17"; 2. Alen a 3"; 3. Ericsson a 6"; 4. Salonen a 7"; 5. Auriol a 14"; 6. Sainz a 15".

PS 33. - Laukaa (km 12,72)

1. Alen in 7'07"; 2. Kankkunen a 3"; 3. Ericsson a 17"; 4. Salonen a 18"; 5. Fiorio a 32"; 6. Auriol a 34".

PS 34. - Lankamaa (km 12,54)

1. Alen in 6'35"; 2. Ericsson e Salonen a 8"; 4. Auriol a 16"; 5. Sainz a 21"; 6. Fiorio a 23".

PS 35. - Leskela (km 6,93)

1. Ericsson e Salonen in 3'32"; 3. Sainz a 2"; 4. Alen a 3"; 5. Blomqvist a 4"; 6. Fiorio a 5".

PS 36. - Jouhtikyla (km 15,63)

1. Sainz in 8'49"; 2. Ericsson e Blomqvist a 2"; 4. Fiorio a 4"; 5. Auriol a 9"; 6. Alen a 12".

PS 37. - Kallioikoski (km 20,26)

1. Blomqvist in 10'57"; 2. Sainz a 1"; 3. Alen a 3"; 4. Fiorio a 4"; 5. Auriol a 10"; 6. Ericsson a 18".

PS 38. - Aijala (km 16,62)

1. Alen in 7'04"; 2. Sainz a 5"; 3. Fiorio a 7"; 4. Ericsson e Blomqvist a 8"; 6. Jansson a 12".

PS 39. - Kuunkanpaa (km 3,12)

1. Alen e Ericsson in 1'48"; 3. Fiorio a 1"; 4. Sainz a 5"; 5. Blomqvist e Jansson a 6".

COPPA FIA GR. N

Jyväskylä (SF), 25-28 agosto 1988

10. prova della Coppa Fia Piloti Gr. N 1988

La classifica (primi 10): 1. Recalde-Del Buono (Lancia Delta Integrale) in 5.03'36"; 2. Hamalainen-Putkonen (Ford Sierra Cosworth) 5.07'33"; 3. Del Zoppo-Scalvini (Lancia Delta Integrale) 5.08'54"; 4. Ercolani-Mari (Lancia Delta Integrale) 5.16'36". 5. Latvanen-Lantta

(Audi Coupé Quattro) 5.17'23"; 6. de Mevius-Manset (Mazda 323 4Wd) 5.17'59"; 7. Palmroos-Aarnio (Ford Sierra Cosworth) 5.21'25"; 8. Stubbings-Turvey (Mazda 323 4Wd) 5.23'40"; 9. Niemi-Ehradt (Lancia Delta) 5.25'18"; 10. Golay-Gras (Mazda 323 4Wd) 5.28'02".

□ **Così La Coppa Fia:** 1. Recalde punti 36; 2. Del Zoppo 30; 3. Gaban 23; 4. Chauche, Nilsson, Baroni 13; 7. Frau 12.





Sopra, Kankkunen, ritiratosi a 5 prove dalla fine. Sainz, sopra a destra, ha agguantato il 6. posto assoluto. Nell'altra pagina, un'assistenza Mazda; i giapponesi hanno confermato Mikkola e Salonen per la prossima stagione (FotoCockpit). Nonostante i numeri, Alex Fiorio, a destra, è stato sfortunato in gara: prima un testacoda; poi un problema elettrico (Photo4). Sotto a destra, Salonen ha portato la sua Mazda al traguardo (4. posto), Vatanen, sotto, è uscito di strada nella 14. ps



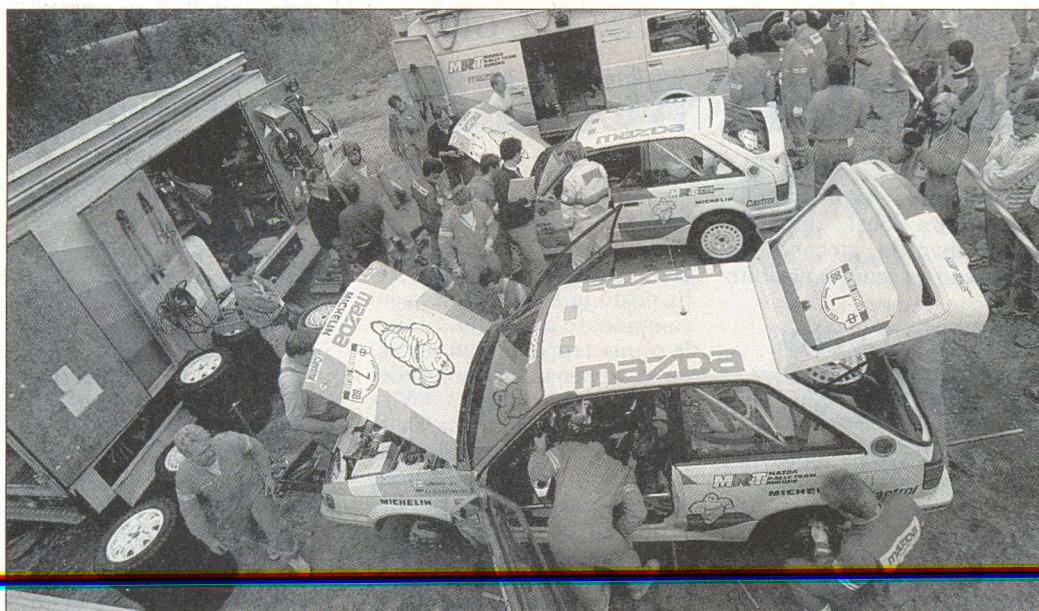
I PILOTI FINLANDESI UNITI IN DIFESA DELLA LORO GARA

IL MILLE LAGHI DEVE RESTARE MONDIALE

JYVÄSKYLÄ — Chi scrive ha avuto la fortuna di percorrere alcuni tratti delle prove speciali del 1000 Laghi, proprio alla vigilia della gara, a fianco di Alex Fiorio con la Lancia Delta Integrale «muletto» del Jolly Club. Una fortuna, perché si è reso conto di cosa significhi,

per un pilota, affrontare la «grande corsa di Jyväskylä». Ma soprattutto ha constatato di persona quanto l'affermazione «il 1000 Laghi è l'università per ogni rallyista» sia vicina alla verità. Qui, su uno sterrato talmente compatto da sembrare asfalto, sui dossi dai

quali la vettura si libra in volo e pare non volere più appoggiare le ruote al suolo, «**si impara veramente a guidare**», come affermava più volte Fiorio jr durante la ricognizione. «**Questa è la gara che mi esalta**» diceva il giovane torinese. «**Il percorso, le sue caratteristiche uniche, dispensano emozioni come nessun altro rally**». E raccontando questo suo feeling con la prova finlandese, Alex tradiva una certa amarezza: il 1000 Laghi è nel mirino della Fisa che ha l'intenzione di togliergli la validità mondiale più importante, quella per il titolo marche, vale a dire un futuro senza la presenza delle grandi squadre. Ne sono consci anche gli stessi organizzatori finlandesi che quest'anno hanno fatto veramente di tutto per dare al 1000 Laghi una veste da grande appuntamento. Al punto da invitare a seguire la gara il Principe Alberto di Monaco e il Principe Abdullah di Giordania. «**Contribuisce a salvare il 1000 Laghi**» stava scritto sui manifesti affissi un po' dovunque, richiamando così il pubblico a un senso di responsabilità ma anche all'orgoglio nazionale di un Paese che, non ricchissimo, ha nella «grande corsa di Jyväskylä» una sorta di vetrina sul mondo sportivo. I piloti sembrano aver stretto cerchio attorno al 1000 Laghi e sulle sue sorti, e non sono solo i finlandesi. Da Fiorio a Auriol, a Sainz, a Ericsson, a Bloqvist e Eriksson è tutto un coro di consensi: la gara va mantenuta. I conduttori finlandesi inseriti nei team ufficiali si spingono più avanti: per loro è l'appuntamento più importante della stagione e per nessuna ragione hanno l'intenzione di disertarlo. Giurano che chiederanno, nei loro contratti, che venga inclusa la partecipazione alla «grande corsa di Jyväskylä». □



IL MERCATO

CONFERMATI MIKKOLA E SALONEN

JYVÄSKYLÄ — Con la firma del contratto che lo lega anche per il 1989 alla Mazda, il finlandese Hannu Mikkola ha messo a tacere chi parlava di un suo imminente ritiro dalle competizioni. Mikkola, 46 anni, campione del mondo nell'83 con l'Audi, continuerà quindi ancora con la squadra di Warmbold. L'altro pilota del team Mazda per la stagione '89 è invece Timo Salonen. Warmbold ha così riconfermato fiducia ai due finlandesi anche per la prossima stagione. Alla Mazda si è recentemente aggiunto il tecnico inglese Andy Thorburn, ex-Ford, che aveva partecipato alla realizzazione e sviluppo della Ford Rs200 Gr. B. Si parla intanto di una versione della 323 4Wd Gr. A con motore di 1.8 litri (sempre 16 valvole) ma con stessa meccanica dell'attuale: la nuova versione della berlinezza dovrebbe debuttare a metà stagione '89. In casa Lancia di confermato

c'è solo Miki Biasion mentre per quanto riguarda Markku Alen, il finlandese definirà la sua posizione con la squadra italiana nelle prossime settimane: Alen, comunque, pare avviato a disputare la sua sedicesima stagione consecutiva con il Gruppo torinese. Sicuro partente dalla Lancia è lo svedese Ericsson mentre Loubet pare avere ancora qualche chance per disputare alcune gare (Montecarlo e Corsica). Alex Fiorio continuerà invece con la squadra Jolly Club. Formazione invariata per la Toyota: Kankkunen e Eriksson, ai quali in qualche occasione si aggiungerà Waldegaard, anche nell'89. Per quanto riguarda la Ford, oltre a Auriol, ci saranno ancora Sainz (5 gare del mondiale) e Blomqvist, al quale dovrebbe essere affidato lo sviluppo della Sierra Cosworth 4x4 Volkswagen ancora senza piloti anche se Erwin Weber pare vicino a concludere. □

A destra, Del Zoppo ha concluso il suo 1000 Laghi al terzo posto in Gruppo N. L'italiano, che rimane comunque in lizza per la Coppa Fia a sei punti dal leader Recalde ha avuto una serie di problemi con il turbo ed è stato attardato anche da una foratura (FotoCockpit)



L'ARGENTINO DEBUTTA AL 1000 LAGHI E VINCE IL GR. N LA PRIMA VOLTA DI RECALDE

JYVÄSKYLÄ — Anche i suoi baffi neri e spioventi tradivano una certa preoccupazione. Jorge Recalde, alla vigilia del suo primo 1000 Laghi, non

pensava certo che sarebbe stato il vincitore in Gruppo N: la concorrenza locale appariva troppo favorita, giocando su un terreno da sempre proibito

per i non finlandesi. Ma lui, argentino guardato qui in Finlandia non senza curiosità, non ha sbagliato una mossa e con il successo al «1000 salti» ha posto una bella ipoteca sul campionato del Gr. N. Chiusa la prima tappa con un distacco di appena 24" dal leader Vierimaa (Mazda 323 4Wd), l'argentino della Lancia Delta schierata dalla Top Run (che in quanto a organizzazione sui campi di gara sta progredendo) è poi andato al comando nel corso della seconda giornata, che ha concluso con oltre 2' di vantaggio su Hamalainen, uno che nel '77 al 1000 Laghi aveva ottenuto l'assoluto. Qui, a Jyväskylä Recalde ha messo in fila non solo i «finlandesi volanti», ma anche i suoi rivali in campionato, il belga Gaban e Del Zoppo. L'italiano, nonostante la sua dose di sfortuna (forature, problemi al turbo-compressore) ha concluso terzo, piazzamento che gli consente di restare in lizza per il titolo: tra lui e Recalde diventa adesso determinante il Sanremo. Anche Massimo Ercolani, con la terza Delta della Top Run, si è difeso con i denti finché una foratura, non gli ha fatto perdere sette minuti che non gli hanno precluso un ottimale punto finale. Gaban, invece, dalla Finlandia se ne è ripartito con un capotamento, che gli è costato il terzo posto e la posizione in campionato. □

LA TECNICA/SEI RAPPORTI PER LA BMW MOTORI DA 275 CV

JYVÄSKYLÄ — Ai 1000 Laghi si sono presentate 7 squadre ufficiali: Toyota, Lancia, Mazda, Ford, Opel, Bmw-Prodrive e la sovietica Lada che ha portato le nuove Samara 1500 Gr. A. La novità più interessante è stato il debutto, in una gara mondiale su terra, della Bmw M3 allestita dalla Prodrive. La vettura utilizzava il cambio a 6 rapporti recentemente omologato e i motori forniti direttamente dalla Casa tedesca (potenza 275 cv). Con i suoi 1080 kg, la M3-Prodrive si è rivelata una delle vetture più leggere tra quelle di testa. Le novità tecniche maggiori le ha presentate la Mazda che

sulle 323 4Wd ha utilizzato nuclei differenziali anteriori e posteriori. I motori, preparati in Giappone, erano equipaggiati con un nuovo sistema di iniezione elettronica e sono stati rivisti per ottenere migliori valori di coppia (potenza 270 cv). Sulle Mazda sono stati montati nuovi cerchi realizzati in magnesio. Lancia Delta Integrale completamente nuove, e allestite specificatamente per il 1000 Laghi, per Alen e Ericsson. Vetture nuove anche per Kankkunen e Eriksson, le cui Toyota Celta 4Wd hanno utilizzato motori più potenti di quelli visti in Grecia (potenza 270 cv anziché 265). □

DEBUTTERÀ IN SPAGNA LA SIERRA 4x4

SEBBENE lentamente, il progetto della Ford relativo alla Sierra Cosworth a trazione integrale procede. Recentemente è stata provata una Sierra Xr4 equipaggiata con il motore 2 litri-16 valvole, turbo della Cosworth. La versione definitiva, comunque avrà la carrozzeria a 4 porte. La Sierra Cosworth 4x4 disputerà la prima gara nell'estate '89, prendendo parte, con Carlos Sainz alla guida, a una prova del campionato spagnolo rally su terra, al quale sono ammesse anche vetture non omologate.

■ **TOP RUN.** In Finlandia è vietata qualsiasi forma di pubblicità per tabacchi e alcolici. Alla Top Run, le cui Lancia Delta sono sponsorizzate dalla Campari, hanno aggirato l'ostacolo trasformando la «C» di Campari in «K».

■ **RUSSIA.** Per la prima volta in un rally mondiale ha preso parte una squadra femminile dell'Unione Sovietica. Il Lady Team russo era costituito da due ragazze della Lituania, Alishauskene (pilota) e Kristaponene (navigatore), che avevano a disposizione una Lada Samara 1500 Gr. A.

■ **PIROLLO.** Nell'ultima prova speciale della 2. tappa, Gigi Pirolo navigatore di Fiorio, si è sostituito... ai fari della Delta. È accaduto infatti che Pirolo ha dovuto effettuare la speciale illuminando la strada con una torcia, visto che le luci della vettura erano k.o.

■ **RECALDE.** Al via dell'ultima tappa, Jorge Recalde ha avuto la sorpresa di trovare, al momento di ritirare la sua Delta Integrale Gr. N dal parco-chiuso, un pneumatico forato. L'argentino ha dovuto sostituirlo in tutta fretta.

■ **BMW.** La notte precedente le verifiche tecniche, alla Prodrive hanno dovuto sostituire il motore alla Bmw M3 di Vatanen: il pilota finlandese ne aveva chiesto uno più potente.

■ **SUNDSTRÖM.** Il finlandese Sundström (Mazda 323 4Wd Gr. A), quinto alla fine della 1. tappa, non ha preso il via della seconda causa problemi al motore.

■ **RACEDAY.** La scuderia italiana Raceday era presente al 1000 Laghi '88 con due Lancia Delta Integrale, una in versione Gr. A l'altra Gr. N, per due equipaggi svedesi.

PELTOR

IRELLI Group

**RACE
AND RALLY INTERCOM**

Leader mondiale nella sicurezza e nella qualità

**CUFFIE INTERCOMUNICANTI
INTERFONI PER CASCHI**

SECURIZZO
Linea Sport

Via Refrancore, 28/14 - 10151 Torino
 Tel. (011) 73.92.397 - Telefax (011) 73.99.522

a cura di Maurizio Ravaglia

VAL D'AOSTA: GARANTITA L'EFFETTUAZIONE

DOPO MOLTE apprensioni, scampato pericolo: il rally della Val d'Aosta, appuntamento di chiusura del Cir si farà malgrado la crisi interna all'Ac valdostano. Messo in minoranza il presidente Ramella, a cui sono vicini l'organizzatore della gara Rossi e il gruppo «fiosportivo» del consiglio, si è temuto che il suo sostituto De Vecchi, non potesse o non volesse realizzare la gara. Sotto la spinta degli appassionati ma anche degli enti pubblici intenzionati a difendere la manifestazione, la scorsa settimana si è tenuta una riunione in cui si è trovato un compromesso che consentirà l'effettuazione della gara (che avrà nuovamente Rossi alla guida) in attesa che le imminenti elezioni risolvano la diatriba fra i due gruppi.



HALKIDIKI IMPORTANTISSIMO PER FABRIZIO

TABATON ATTACCA IN GRECIA

LA PENISOLA calcidica sarà teatro, questa settimana, della ottava prova del campionato europeo a coeff. 20. Il rally prenderà il via da Porto Karras e prevede un percorso di 1136 chilometri con 22 prove speciali (per complessivi 336 chilometri) tutto su terra. Sugli sterrati greci, Tabaton è chiamato a una prova d'orgoglio dopo i due colpi a vuoto fatti registrare nelle ultime due gare in Germania e all'isola di Madeira. In Grecia troverà un terreno congeniale alla sua Lancia Delta Integrale ma, dopo i quattro ritiri per guasti meccanici, Tabaton, dovrà guardare più all'affidabilità della sua vettura nero oro (Photo4) piuttosto che alla pericolosità degli avversari. Avversari temibilissimi come il belga Droogmans (Ford Sierra Cosworth) che dopo i successi a Yepres e al Deutschland, non fa più mistero di voler puntare al titolo continentale. Sugli sterrati dell'Halkidiki ci saranno inoltre le due Audi del team di Radaelli per Rayneri e per la De Martini e le due Audi con livrea Camel per i bulgari Ferjancz e Kolev. Non saranno della compagnia il belga Snijers, che dopo la vittoria di Madeira comanda la classifica di campionato, e l'italiano Arletti. Nel challenge Gruppo N, Liatti, che comanda la classifica provvisoria, si troverà i suoi rivali italiani delle Tre Gazzelle: Panontin, Savio e Canini. Ecco la classifica dell'Eurorally: 1. Snijers punti 980; 2. Droogmans 840; 3. Tabaton 740; 4. Rayneri 700; 5. Arletti 676; 6. De Martini 520; 7. Chatriot 430; 8. Alen e Saby 400; 9. Holzer 384.

FORMULA RALLY CON RÖHRL IN GERMANIA

GRAN PIENONE di campioni alla gara di Formula Rally in programma il prossimo fine settimana sull'anello di Grundau, a 40 km da Francoforte, in Germania Ovest. Arrivata alla seconda edizione, la gara tedesca allineerà infatti al via la «stella» locale, Walter Röhrl, al volante di un'Audi Sport Quattro S1 in versione Pikes Peak, oltre a un team Lancia Martini composto da Alen e Biasion, alla Mazda di Salonen e Sundström e al vincitore del recente rally di Argentina, Jorge Recalde, con un'Audi. La corsa si disputerà con prove, qualificazioni e ottavi di finale sabato 3 settembre, quarti, semifinali e finale domenica 4.

■ **BASSANO.** Ci sarà anche un ciclista professionista al via del 5. rally Città di Bassano, in programma sabato 10 settembre su un percorso di 448 km dei quali 127 divisi in 12 prove speciali. Octavio Dazzan, italo-argentino vicecampione iridato di keirin ai campionati del mondo di ciclismo in pista conclusi la scorsa settimana in Belgio, sarà infatti al via di Bassano con una Uno Turbo Gr. A. Fra gli altri piloti «top» al via, Baggio e Zanon su Lancia Delta Integrale, Zenere, Zordan e Manfrinato su Ford Sierra, Dalla Pozza e Tolfo su Bmw M3. Il rally partirà alle 7 del mattino per concludersi alle 19 sul Ponte degli Alpini.

■ **CIPRO.** Avrà un parco partenti di primissimo ordine il rally di Cipro in programma il 24-25 settembre e valido per il campionato europeo con coefficiente 20. Gli organizzatori ciprioti hanno infatti già ricevuto l'iscrizione dell'equipaggio, vincitore nell'87, Llewellyn-Short su Audi Coupé Quattro. Mentre non dovrebbero mancare in gara il nostro Tabaton e l'attuale capolista continentale Snijers, sicuramente presenti saranno due Toyota Celica Turbo ufficiali che verranno affidate a Waldegaard e a Eriksson nel quadro di una serie di impegnativi test per portare la nuova vettura al massimo livello di competitività.

HARRY TOIVONEN CON LA GPR NEL CIR 1989?

HARRY TOIVONEN — (nella foto Studio83) — è forse il pilota nordico che più di ogni altro ha corso con squadre di casa nostra. Al Mille Laghi Toivonen sarà al via con una Lancia Delta preparata localmente ma con i colori della Gpr di Brescia grazie anche all'impegno dello sponsor Rib della squadra lombarda. La Gpr ha da poco avviato una propria officina per il rialzo delle vetture e attende a giorni la conferma per l'appoggio diretto della Yokohama in tutta la serie tricolore '89. Questo potrebbe essere il prologo per un più stretto rapporto fra Gpr e Ford italiana (che l'anno prossimo manderà sicuramente in gara Cunico con una Gr. A). Dunque è tutt'altro che improbabile una squadra con vetture Ford preparate da Repetto, viste con un occhio di riguardo dalla Ford Italia e gestite dalla Gpr, gommate Yokohama e affidate a Dionisio e Toivonen.

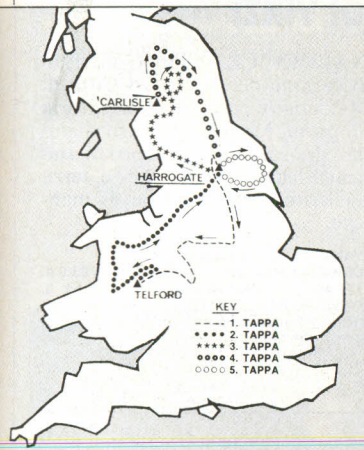


A PESCARA GOMME IN PALIO E INCENTIVI

GRANDE IMPEGNO da parte degli organizzatori del rally di Pescara per agevolare i piloti e controbilanciare così una data di svolgimento (23 e 24 settembre) tutt'altro che felice per un Cir: a metà fra Piancavallo e rally d'Italia e subito dopo il Liburna. In particolare per il Trofeo Uno, che arriva per la prima volta nella gara abruzzese e in un momento di contrazione di partecipanti, sono stati preparati numerosi incentivi. Tutti gli equipaggi riceveranno un'assistenza logistica da parte degli organizzatori per il reperimento di sistemazioni alberghiere a condizioni particolarmente vantaggiose e, a verifiche effettuate, avranno il rimborso della tassa di iscrizione e riceveranno due borsoni portacasco Interbags: come già annunciato, inoltre, oltre ai normali premi del Trofeo, la Greco Gomme metterà in palio un treno di pneumatici Pirelli. Le iscrizioni alla gara, già aperte, si chiuderanno il 6 settembre.

Hanno collaborato:
Gianni Cogni,

Giorgio Gianuzzi, Eddie Laumanns



IL RAC '88 FA CADERE LA MASCHERA

FINALMENTE hanno un volto anche le parti più segrete del rally Rac, in programma in Gran Bretagna dal 20 al 24 novembre prossimi e valido quale ultima prova del mondiale. Cinque le tappe in programma: il rally partirà e arriverà ad Harrogate, per spingersi fino a Telford, nel Galles, e fino alla Scozia con riposo a Carlisle. La tappa finale sarà nello Yorkshire.

■ **EURORALLYCROSS.** Nessuno è più in grado di strappare a Matti Alamäki la vittoria nel campionato europeo rallycross. Alla vigilia della terzultima gara, in programma il 4 settembre a Lyngas Motorbane in Norvegia, il pilota finlandese e la sua Peugeot 205 Turbo 16 Evoluzione 2 comandano la classifica della Divisione 2 con 129 punti, davanti all'inglese Rennison con 96 e ai norvegesi Schanche e Schie con 94 e 91. Lotta apertissima nella Divisione 1: il norvegese Skogstad è in testa con 110 punti, seguito dall'austriaco Breiteneder con 107, dal norvegese Sandberg con 106 e dallo svedese Anders Norstedt a quota 103.

VELOCITÀ/F. Alfa Boxer

DI PACE
L'OTTAVA PROVA

VARANO — Seconda vittoria stagionale per Gian Paolo Pace nell'ottava prova del Trofeo Alfa Boxer. Noie alla frizione hanno rallentato Savoldi giunto secondo, mentre in terza posizione si è classificato Trezzi.

Varano (Pr), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Pace 27 giri in 23'43"13 alla media di 122,940 kmh; 2. Savoldi 23'45"49; 3. Trezzi 23'46"82; 4. Gilardi 23'48"33; 5. Melgrati 23'51"26.

SALITA/Verzegnis

CASASOLA
FA POKER

VERZEGNIS — Romano Casasola, ha vinto per la quarta volta consecutiva la Verzegnis-Sella Chianzutan. Piazza d'onore per Baribbi che ha lamentato problemi ai freni, mentre terzo è giunto il rientrante Aguzzoni.

Verzegnis (Ud), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Casasola (Osella Pa/9) 2'47"76; 2. Baribbi (Osella Pa/9) a 1"09; 3. Aguzzoni (Osella Pa/9) a 3"32; 4. Caliceti (Osella Pa/9) a 6"27; 5. «Domingo» (Olmas-Bmw) a 8"14.

SLALOM/Vallio Terme

MASSOLA
A SORPRESA

VALLIO TERME — La terza edizione dello slalom Città di Vallio Terme, è stato vinto da un sorprendente Leonardo Massola che ha preceduto il grande favorito della gara, Fausto Zandonà. Terza piazza per Fulvio Benazzoli.

Vallio Terme (Bs), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Massola (Fiat X1/9) p. 174,52; 2. Zandonà (Fiat 850/2000) 175,05; 3. Benazzoli (Fiat X1/9) 177,37; 4. Silvestri (Fiat X1/9) 186,29; 5. Fabbri (Ford Escort Rs) 192,02.

SLALOM/Città di Oriolo

DOPPIETTA
PER DE LUCA

ORIOLO — Approfondendo dell'assenza dei siciliani Fazzino e Meluzzo, Armando De Luca, ha fatto sua per la 2. volta la Coppa Città di Oriolo. In seconda e terza posizione sono giunti La Valle e Serpa.

Oriolo (Cs), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. De Luca (Simca) p. 104,83; 2. La Valle (Simca R2) 107,98; 3. Serpa (Renault 5 Gt Turbo) 109,81; 4. Eusebio (Renault 5 Gt Turbo) 110,35; 5. Bozzarello (Fiat 126/1000) 111,42.

RALLY 1. SERIE/Tirreno

TRAMONTANA
AL FOTOFINISH

BROLO — Soltanto all'ultima speciale Tramontana-Chambeyront hanno sorpassato i concittadini Campochiaro-Gigante, aggiudicandosi così la 1. edizione del rally del Tirreno. Terzo posto per Giuffrida-Giambillari su Kadett Gsi.

Brolo (Me), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Tramontana-Chambeyront (Renault 5 Gt Turbo) 1.02'28"; 2. Campochiaro-Gigante (Renault 5 Gt Turbo) a 24"; 3. Giuffrida-Giambillari (Opel Kadett Gsi) a 40; 4. Fiamingo-Pitrone (Renault 5 Gt Turbo) a 2'40"; 5. Favazzi Panasci (Fiat Ritmo 130) a 4'30".

SLALOM/Legoli

UN BIRILLO
AIUTA PERINI

LEGOLI — Il livornese Franco Perini su Fiat X1/9 si è imposto nel 4. slalom di Legoli. Sfortunato Giorgio Pisaneschi autore del miglior tempo in entrambe le manche, ma penalizzato dall'abbattimento di un birillo.

Legoli (Pi), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Perini (Fiat X1/9) p. 142,81; 2. G. Pisaneschi (Opel Kadett Gte) 143,35; 3. Peccianti (Lancia Stratos) 143,53; 4. Nerini (Fiat X1/9) 145,07; 5. Righi (Porsche 911) 145,32.

SLALOM/Del Redentore

ROBERTO VACCA
IL DOMINATORE

MANASUDDAS — Ancora un successo per Roberto Vacca alla guida della Renault 5 Gt Turbo. Il pilota cagliaritano vero dominatore della stagione, non ha avuto rivali nonostante il lotto di concorrenti piuttosto agguerrito.

Manasuddas (Nu), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Vacca (Renault 5 Gt Turbo) p. 142,27; 2. Maryinez (Vw Golf) 151,77; 3. Sechi (Lancia Delta Integrale) 152,06; 4. Pellegrini (Vw Golf) 152,62; 5. Pisciotto (Renault 5 Gt Turbo) 153,84.

RALLY 1. SERIE/Del Lago

GROSSI VINCE
LA SFORTUNA

MONTECOLOMBO — Giuseppe Grossi si è aggiudicato con autorità la 2. edizione del Rally del Lago, sconfiggendo la sfortuna che lo perseguitava da diverse gare. Dietro di lui Beretta, e in Gr. N vittoria di Malasti.

Montecolombo (Fo), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Grossi-Amadori (Ford Sierra Cosworth) 45'02"; 2. Beretta-Pozzi (Lancia Delta Integrale) 45'39"; 3. Malasti-Pireddu (Ford Sierra Cosworth) 46'18"; 4. Salvatori-Vitali (Ford Sierra Cosworth) 46'23"; 5. Campori-Gentili (Lancia Delta Integrale) 46'44".

SLALOM/Molini di Triora

A UN PASSO
DAL CAMPIONATO

MOLINI DI TRIORA — Col successo nello slalom di Molini, Lorenzo Saracco ha allungato il passo verso la conquista del campionato italiano. Alla sue spalle è giunto Mozzone e terzo il rientrante Rino Edmondo.

Molini di Triora (Im), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Saracco (Alpine Renault) p. 180,39; 2. Mozzone (Gmg) 181,30; 3. Edmondo (Beta Montecarlo) 181,89; 4. De Micheli (Fiat X1/9) 183,61; 5. Rossi (Herbert R1) 184,16.

SLALOM/San Pietro Infine

SUCCESSO
AL CENTESIMO

PRESENZANO — Nonostante le noie al cambio avute nella 1. manche, Giovanni De Luca è riuscito a imporsi per soli 38 centesimi di secondo su Forgione, nello slalom di San Pietro Infine. Buon terzo Vinazza.

Presenzano (Ce), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. De Luca (Porsche 911) p. 160,52; 2. Forgione (Fiat X1/9) 160,80; 3. Vinazza (A112) 163,92; 4. Guidozi (Beta Montecarlo) 164,21; 5. Rossi (Porsche 911) 165,32.

DYANE CROSS/Chignolo Po

FORCATI
TRANQUILLO

CHIGNOLO PO — A Giuseppe Forcati, nella prova del Trofeo 2 CV Dyane Cross, sono bastati due giri per liberarsi di Sordi, unico pilota tra gli avversari in grado di contrastarlo e condurre a termine la gara senza problemi.

Chignolo Po (Pv), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Forcati 15 giri in 14'44"; 2. Norbiato 14'47"9; 3. Talon 14'58"; 4. Sordi 15'03"7; 5. Canevisio 15'07"6.

SALITA/Coppa del Cimino

PRIMO ASSOLUTO
PER IRLANDO

VITERBO — Costretto al ritiro Domenico Scola, Pasquale Irlando ha siglato sul velocissimo tracciato dell'alto Lazio la sua prima vittoria assoluta davanti a Canino e Carlo Scola. Quarto posto per il locale Germano Nataloni.

Viterbo, 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Irlando 2'52"75; 2. Canino 2'54"75; 3. C. Scola 2'56"70; 4. Nataloni 2'59"77; 5. Temperini 3'09"97. Tutti su Osella Pa/9.

SLALOM/Valderice

IL RITORNO
DI VIRZI

VALDERICE — Pippo Virzi, in occasione del 3. Trofeo Città di Valderice è ritornato alla vittoria dopo un lungo periodo di digiuno. In seconda posizione il suo concittadino La Mantia e terzo Pellerito vincitore della 1. manche.

Valderice (Tp), 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Virzi (Porsche 930) p. 171,45; 2. La Mantia (Fiat X1/9) 173,54; 3. Pellerito (Porsche 911 Sc) 173,55; 4. Genova (Beta Montecarlo) 175,24; 5. Fiore (Fiat X1/9) 176,76.

AUTOCROSS/Latina

ROSELLA
NON SI FERMA

LATINA — Nonostante i problemi di messa a punto accusati dalla sua Fiat X1/9, Gianbattista Rosella è comunque riuscito a vincere davanti a Braga e Consoli, la 7. prova del Trofeo Universal Car.

Latina, 28 agosto 1988
Classifica assoluta: 1. Rosella (Fiat X1/9) 8 giri in 6'41"; 2. Braga (Beta Montecarlo) 6'42"6; 3. A. Consoli (Beta Montecarlo) 6'43"; 4. Sardellitti (Fiat X1/9) 6'46"6; 5. M. Consoli (Fiat X1/9) 6'52"9.



RALLYSPRINT/VANTAGGIO MINIMO IN TOSCANA

PELLONI SU SASSI PER UN SECONDO

CASTELNUOVO GARFAGNANA — Le splendide strade immerse nel verde dell'alta Garfagnana hanno ospitato la 1. edizione dell'omonimo Rallysprint. Lo svolgimento della manifestazione, organizzata dalla scuderia Valle-serchio, in collaborazione con le amministrazioni locali, prevedeva la disputa di ben 12 prove speciali, tutte molto tecniche a giudizio dei partecipanti. Come è consuetudine in questo genere di competizioni, la lotta è stata sul filo del secondo, tanto è vero che, anche in questa occasione, i modenesi Davide Pelloni e Paolo Cazzuoli su una Renault 5 Gt Turbo, preparata dall'Autoracing, si sono aggiudicati la gara proprio nell'ultima speciale, precedendo di un solo secondo il veterano Sassi in coppia con il pratese Alessandro Benelli su una Volkswagen Golf Gti. Alle spalle dei due specialisti si è piazzato il vero protagonista del 1. Rallysprint della Garfagnana: l'equipaggio locale Pierotti-Conti, leader della corsa fino a quando, nella decima Ps, lo scoppio del manico del pintercooler faceva prendere ai portacolori della scuderia organizzatrice ben 15" e con questi non solo il primato ma anche la piazza d'onore. Dietro allo sfortunato Pierotti si classificava al quarto posto il pisano Vincenzo Parra, anche'egli al volante di una Renault 5 Gt Turbo. Proprio



A lato, la R5 Gt Turbo di Pelloni che ha vinto la gara della Garfagnana nell'ultima speciale (FotoStudio83)

come è successo nell'assoluta, anche in gruppo N si registrava un finale da cardiopalma. Nell'ultima prova speciale Oddera, in difficoltà a scaricare a terra l'elevata potenza della sua Ford Sierra Cosworth, riusciva a scavalcare la vera rivelazione della gara, il debuttante Raffaello Malatesta, con la Renault 5 Gt Turbo, che precedeva a sua volta il bravo Vincenzo Renucci all'esordio con una Lancia Delta Integrale. Fra i principali ritiri dobbiamo menzionare quello dell'equipaggio varosotto Binda-Cassina che, dopo la quarta speciale, occupava saldamente la seconda posizione assoluta. Nella classifica femminile bravissime sono state le castelnuovine Pieli e Bertagni, vincenti alla loro prima gara con una Peugeot 205 Gti. Gli equipaggi che si sono presentati alla partenza sono stati una sessantina e, di questi, ben 49 hanno concluso il

rally; fra di loro molti esordienti compreso Andreucci junior, fratello del più conosciuto Paolo, vincitore al Rally della Lana, del Trofeo Uno Turbo.

Daniele Conti

4. Corbetta-Ballo (Ford Sierra Rs) a 2"44; 5. Crugnola-Crugnola (Bmw M3) a 3"49; 6. Bisio-Moro a 5"09; 7. Cassese-Rettani a 5"27; 8. Scarfo-Chiantoro (Lancia Delta Integrale) a 5"59; 9. Falsetta-Falzone a 9"06; 10. Acquarone-Odasso (Lancia Delta 4Wd) a 11"37; 11. Nava-Andreoli a 13"52; (Gli altri su R5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe fino a 1150: 1. Balestra-Melotto in 1.30'52"; 2. Ameglio-Annibale a 1'40"; 3. Brunetto-Bianchi a 4'03"; 4. Maffini-Maffini a 8'49; (Tutti su A112 Abarth).

Classe fino a 1400: 1. Mongiardini-Zambelli (Citroën Ax Sport) in 1.29'06"; 2. Vincenzi-Guerrini (Talbot Samba Rally) a 5'02; 3. Bellentani-Vaglio (Fiat Uno 70 S) a 13'25;

Classe fino a 1600: 1. Tiveron-Cerrato (Alfa Romeo 33) in 1.27'33"; 2. Mazzucchelli-Statuto (Ford Escort Xr3) a 7'29; 3. Sartoris-Sartoris (Peugeot 205 Gti) a 11'03; 4. Bodini-Scarioni (Alfasud Sprint) a 13'03.

Classe fino a 2000: 1. Duberti-Dominoni (Peugeot 205 Gti) in 1.20'14"; 2. D'Ambradoro (Opel Kadett Gsi) a 66'07; 3. Curati-Cima (Opel Manta Gta) a 6'07; 4. Bargagna-Fernando (Fiat Ritmo 130) a 7'47; 5. Bobona-Rapetti (Opel Manta Gte) a 12'21; 6. Dami-Aprosio (Fiat Ritmo 130) a 13'18; 7. Beretta-Cantoni (Y10 Turbo) a 13'19; 8. Bo-Bosio (Peugeot 205 Gti) a 16'17.

Classe oltre 2000: 1. Da Prelà-Rosciani (Fiat Uno Turbo i.e.) in 1.22'30"; 2. Dalla Torre-Dadone a 0'06; 3. Beretta-Pozzi a 0'25; 4. Bandierini-Partesotti (Alfa 75 3.0 V6) a 1'02; 5. Barbaro-Sugliainotti a 5'09; 6. Bartaglia-Sacchi (Ford Escort Turbo) a 6'08; 7. Chiaudrero-Magliano (Fiat Uno Turbo i.e.) a 7'49; 8. Farris-Frigerio (Lancia Delta 4Wd) a 8'24; 9. Remondini-Giupponi a 9'39. (Gli altri su Delta Integrale).

RALLYSPRINT

Castelnuovo Garfagnana (LU), 21 agosto 1988

1° Rallysprint della Garfagnana

Le classifiche
Assoluta: 1. Pelloni (Renault 5 Gt) 15'31"; 2. Sassi (Golf Gti) a 1"; 3. Pierotti (Renault 5 Gt) a 9"; 4. Parra (Renault 5 Gt) a 11"; 5. Oddera (Ford Sierra Cosworth) a 19"; 6. Malatesta (Renault 5 Gt) a 20"; 7. Renucci (Delta Integrale) a 21"; 8. Tarulli (Peugeot 205 Gti) a 25"; 9. Tonetti (Peugeot 205 Gti) a 52"; 10. Ronchi (Renault 5 Gt) a 57".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Danti 17'54"; 2. Botti 18'00"; 3. Gherardi 18'14"; 4. Santini 18'21"; 5. Martinelli 18'25"; 6. Oliani 18'26"; 7. Dalle Mura 19'11"; 8. Togni 19'26"; 9. Cecconi 19'27"; 10. Porcella 18'39"; 11. Braccelli 19'59". (Tutti in A112).

Classe 1400: 1. Ielli (Opel Corsa) 18'08"; 2. Vivarelli (Talbot Samba Rally) 19'12"; 3. Leonardi (Talbot Samba Rally) 22'42".

Classe 1600: 1. Stekar 17'34"; 2. Adami 17'50"; 3. Pieli 17'53". (Tutti su Peugeot 205 Gti).

Fino a 2000: 1. Tonelli (Peugeot 205 Gti) 16'08"; 2. Mosti (Peugeot 205 1.9) 17'02"; 3. Giampellegrini (Opel Kadett Gsi) 18'09".

Oltre 2000:

1. Oddera (Ford Sierra Cosworth) 15'50"; 2. Malatesta 15'51"; 3. Renucci (Lancia Delta 4Wd) 15'52"; 4. Ronchi 16'28"; 5. Agostini 16'29"; 6. Baiocchi 16'36"; 7. Chiappelli (Lancia Delta 4Wd) 16'37"; 8. Maranghi (Lancia Delta 4Wd) 16'41"; 9. Manno 16'53"; 10. Andreucci 16'39"; 11. Bertoncini (Lancia Delta 4Wd) 17'12". (Gli altri in Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Freggia 17'44"; 2. Cavani 17'46"; 3. Chiappini 17'50"; 4. Pardini 17'50". (Tutti in A112).

Classe 1600: Balderi (Talbot Samba Rally) 15'59"; 2. Ceccanti (Alfasud Sprint) 17'55"; 3. Cerchi (Fiat Uno 20) 18'43".

Classe 2000: 1. Pelloni (Renault 5 Gt Turbo) 15'31"; 2. Sassi (Vw Golf Gti) 15'32"; 3. Pierotti (Renault 5 Gt Turbo) 15'40"; 4. Parra (Renault 5 Gt Turbo) 15'42"; 5. Tarulli (Peugeot Gti) 15'56"; 6. Sarti (Fiat Ritmo 130 A) 16'53"; 7. Ferrarini (Opel Kadett Gte) 17'05"; 8. Sgadda (Opel Kadett Csi) 17'06"; 9. Fellini (Uw Golf Gti) 17'58"; 10. Alomai (Renault 5 Turbo) 18'05"; 11. Gemignani (Opel Manta Gte) 18'20".

BRAVO PIEROTTI

CASTELNUOVO GARFAGNANA — Nel commentare all'arrivo la propria gara Davide Pelloni è risultato oltre che un bravo pilota un vero sportivo: «Sono felicissimo per questo mio secondo successo stagionale; dopo la vittoria a Mantova e il secondo posto a Palagano è giunta nella meravigliosa Garfagnana un'altra grande soddisfazione personale; meritava comunque il primo posto il bravo Pierotti che sulle strade di casa è andato veramente forte». Pelloni elogia il percorso: «Mi è sembrato un tracciato particolarmente adatto ad un 2. serie, le prove speciali sono bellissime; del resto fanno parte di una gara importante come il rally internazionale "Il Ciocco"». Lo spezzino Sassi all'arrivo non è amareggiato più di tanto, nonostante l'esiguo distacco da Pelloni: «È stata una gara stupenda, combattuta dal primo all'ultimo chilometro; sapevo che la prova di Sassorosso non era favorevole alla mia vettura, ma era l'ultima in programma ed è risultata quella decisiva. Complimenti a Pelloni e Pierotti, anche se sinceramente devo dire che siano stati bravi tutti quanti in ugual misura». □

SALITA/A MONTECAMPIONE TOCCA A NESTI

EZIO BARIBBI BATTUTO IN CASA

MONTECAMPIONE — Mauro Nesti, aggiudicandosi la quarta edizione della cronoscalata Piancamuno-Montecampione, organizzata dalla scuderia Team 1000 Miglia, si è permesso il lusso di battere il suo grande rivale Ezio Baribbi proprio in casa di quest'ultimo, guadagnando punti preziosi nella emozionante lotta per il titolo nazionale di velocità in salita. Ora, infatti, con solo tre gare alla fine del calendario, il toscano ha sopravanzato di un paio di punti il bresciano e ha la possibilità, alla prossima occasione, di scavalcare anche Germano Nataloni, che, correndo in Gruppo B con la Delta S4, può spadroneggiare, ma non lottare per il successo assoluto e quindi dovrà accontentarsi di raggiungere il tetto massimo di 90 punti (10 risultati su 16 competizioni). Nella giornata di prove Ezio Baribbi aveva tenuto a distanza il rivale, quindi era atteso ad una conferma della sua superiorità, ma in gara è incappato in un «dritto» su una macchia d'olio in un tornante, che gli ha impedito di fare meglio. Nel duello tra questi due superassi si è ben inserito anche Romano Cimochi, che, sfruttando al meglio il motore prestatogli da Nesti, ha subito un distacco minimo. Sono mancati all'appello, invece, Giulio Regosa, ottimo in prova, ma appiedato per la rottura di un semiassale prima ancora della partenza; Giuseppe Tambone, che aveva già lamentato il giorno precedente alla gara la rottura del motore e si è fermato a metà percorso; e Pasquale Triando, che, non avendo completato neppure una delle due salite di prova per la rottura, in entrambi i casi di un semiassale, non è stato abilitato a partire. Questi inconvenienti, compreso l'errore di Baribbi, comunque, nulla tolgono all'ottima prestazione di Mauro Nesti, che, inserendo il suo nome nell'albo d'oro, ha nobilitato questa gara, da tutti indicata come una delle più impegnative, difficili e lunghe d'Italia, tanto da meritare fortune sempre maggiori. In Gruppo B Germano Nataloni ha trovato in Augusto Cesari un rivale irriducibile, ma ormai si è aggiudicato matematicamente il titolo italiano della sua categoria, come pure Ivan Butti, che, piazzandosi secondo in Gruppo N, battuto solo

da Veith Tscholl, che però corre con una vettura di classe superiore, ha conquistato i 6 punti necessari per essere irraggiungibile in classifica. In Gruppo A si è assistito a un duello emozionantissimo con Iacoangeli davanti a Zarpellon e Redolfi.

Francesco Spampinato

Curatolo, a lato, ha vinto con l'Osella Pa 12 a Roseto degli Abruzzi. Sotto, Nesti che ha sorpreso Baribbi a Montecampione (Attualfoto)



NON PUNTO AL TITOLO

MONTECAMPIONE — Mauro Nesti alla fine era contento ma, a suo dire, non tanto per aver battuto Baribbi o per aver guadagnato punti preziosi per il campionato italiano. «Mi ha fatto piacere — ha detto — vincere la Piancamuno-Montecampione perché è una gara veramente impegnativa che esalta soprattutto le doti del pilota. L'impegno per il titolo nazionale, invece, mi riguarda poco perché partecipo solo alle competizioni dove mi offrono un ingaggio». La risposta di Ezio Baribbi non si è fatta attendere. «Ho letteralmente regalato la gara con un errore a un tornante a causa dell'olio presente sulla strada, altrimenti sarei salito con un tempo inferiore ai 5'50" e nessuno mi avrebbe pensierito. Per quanto riguarda il mio rivale credo che debba finire di fare certe dichiarazioni perché lo trovo a tutte le gare comprese quelle dove non elargiscono denaro. Sostiene sempre che il titolo nazionale non gli interessa, perché ne ha già vinti tanti, ma dovrebbe dire quanti se ne è aggiudicati da quando io corro con una macchina di pari cilindrata. Negli ultimi due anni, inoltre, io ho abbassato molti suoi record mentre lui, a parte questo non li ha neppure avvicinati». □

VELOCITÀ IN SALITA

Montecampione, 21 agosto 1988

Piancamuno-Montecampione

4. prova valida per il campionato italiano

Le classifiche

Assoluta: 1. Nesti in 5'50"97; 2. Baribbi a 2"91; 3. Casasola a 4"70; 4. Magliona a 19"12; 5. Roasio a 24"28; 6. «Domingo» a 24"56; 7. Saccomanno M. (Lucchini) a 26"59; 8. Castelli (Lucchini) a 33"53; 9. Bettoni a 41"75; 10. Cesari a 41"78 (Tutti gli altri su Osella).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bottura in 8'19"41; 2. Guller a 2"34; 3. Pieraccini a 6"95; 4. Liber a 8"32; 5. Ghignoni a 9"96; 6. Filippini a 12"52; 7. Bonini a 14"22; 8. Tosini a 14"51; 9. Gnan a 16"06; 10. Mendeni a 20"74; 11. Merelli a 22"04; 12. Caneva a 25"30; 13. Pedretti Marusca a 30"46; 14. Pedretti a 31"55; 15. Bonetti a 32"60; 16. Lazzari a 33"53; 17. Sabatoli Susanna a 34"01; 18. Ferrari a 37"70; 19. Marzoli a 40"65; 20. Ottelli a 46"99 (Tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Vielmi in 8'16"89; 2. Genesini (Talbot Samba) a 7"83; 3. Zola a 16"39; 4. Carminati a 16"96; 5. Ghilardi (Opel Corsa) a 39"26 (Gli altri su Citroen AX).

Classe 1400: 1. Negretti (Alfasud Ti) in 8'17"82; 2. Tribus a 48"80.

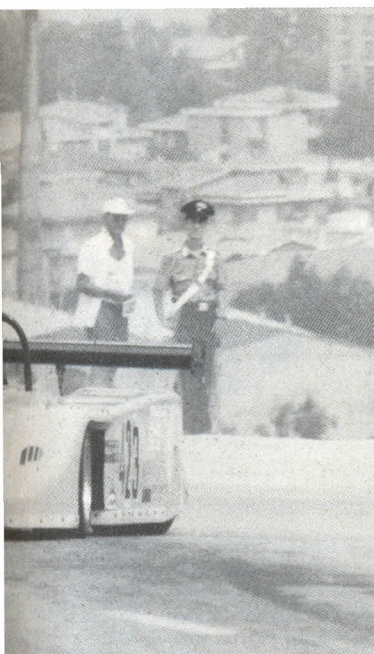
Classe 1600: 1. Cucchi in 7'36"63; 2. Cenni a 4"82; 3. Moro a 7"23; 4. Andreoli a 37"20; 5. Pelizzari (Alfasud Ti) a 45"41; 6. Fardelli (Ritmo 105) a 48"22; 7. Anesa (Alfa Sprint) a 53"16; 8. Franzoni (Ritmo 105) a 56"33 (Gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Picinali (Peugeot 205 Gti) in 7'43"18; 2. Armeni (Golf Gti) a 5"65; 3. Andreoli Angela (Peugeot 205 Gti) a 14"12; 4. Manterni (Opel Kadett) a 15"03; 5. Milesi (Ritmo 125) a 15"98; 6. Da Ros (Peugeot 205 Gti) a 16"20; 7. Zendra (Peugeot 205 Gti) a 19"85; 8. Masseroli a 27"30; 9. Tottoli (Opel Kadett) a 28"75; 10. Maffei a 46"88; 11. Merenda (Opel Kadett) a 50"07; 12. Cinelli a 2'00"29 (Gli altri su Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Butti in 7'16"86; 2. Aurengi a 12"75; 3. Pellegriani a 15"82; 4. De Petri (Bmw M3) a 16"27; 5. Pelamatti a 20"14; 6. Gnali a 20"58; 7. Pezzoni (Uno Turbo) a 22"26; 8. Franchini a 23"13; 9. Gualeni a 23"70; 10. Snaca a 26"80; 11. Zanin a 28"96; 12. Corazza a 29"65; 13. Mereghetti a 39"40; 14. Torri a 43"19; 15. Timossi a 43"42; 16. Sandrini a 53"40; 17. Santoro a 1'06"64 (Gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe Oltre 2500: 1. Tscholl in 7'12"85; 2. «Apy» a 6"46; 3. Tosini a 8"90; 4. Bernardi a 14"34; 5. Percivale a 17"23; 6. Squaratti (Delta Integrale) a 18"85; 7. Ronchi (Delta Integrale) a 20"03; 8. Zeria a 20"18; 9. Chiminelli (Delta Integrale) a 23"05; 10. Mariolini (Alfa 75) a 25"13; 11. Magri (Delta 4Wd) a 45"03; 12. Richini (Delta 4Wd) a 56"50 (Gli altri su Ford Sierra Cosworth).

NELLA SOMMA DEI TEMPI CASSIBBA SOLO SECONDO PER CURATOLO ROSETO SENZA SPINE



GRUPPO A

Classe 1000: 1. Lipparini (Nissan) in 8'35"53.

Classe 1150: 1. Rissone in 7'58"72; 2. Ferretti a 1'88"; 3. Chiodini a 18"20; 4. Tridella a 48"39; 5. Vaccari a 5'24"92 (Tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Serena in 7'49"71; 2. Martinelli a 7'31. (Entrambi su Talbot Samba).

Classe 1400: 1. Abate (Alfa Sprint) in 7'42"28; 2. Tomasi (Uno Turbo) a 4"44.

Classe 1600: 1. Pera (Toyota Corolla) in 7'21"79; 2. Amellini (Alfa 33) a 6"45; 3. Franzoni a 11"96; 4. Zotta a 16"94; 5. Mabellini a 18"97; 6. Duoli (Peugeot 205 Gti) a 24"44; 7. Rigo (Alfa 33) a 33"22; 8. Ferrasi a 44"91; 9. Ruggia a 55"60; 10. Bariselli a 1'03"00; 11. Marzani (Ritmo 105) a 1'08"18 (Gli altri su Alfa Sprint).

Classe 2000: 1. Santus (Golf Gti) in 7'11"56; 2. Negrente (Ritmo 130) a 10"77; 3. Baldi (Ritmo 130) a 22"22; 4. Botta (Opel Kadett) a 26"38; 5. Rizza a 29"77; 6. Freitag (Opel Manta) a 29"77; 7. Giudici (Ritmo 130) 31"30; 8. Bonaventuri (Opel Kadett) a 35"42; 9. Zandanel (Ritmo 130) 38"06; 10. Petrucci a 56"07; 11. Foltram a 1'03"70; 12. Viali a 1'04"41 (Gli altri su Alfa Romeo Gtv).

Classe 2500: 1. Zarpellon (Bmw M3) in 6'56"92; 2. Redolfi (Mercedes 190) a 2"36; 3. Andreoli (Alfa 75) a 10"15; 4. «Tango» a 25"19; 5. Stanga a 26"86; 6. Colombi (Bmw M3) a 29"40; 7. Sartori a 57"02 (Gli altri su Fiat Uno Turbo).

Classe Oltre 2500: 1. Iacoangeli (Alfa 75) in 6'56"17; 2. Fuganti (Bmw 635) a 17"48; 3. Pe (Sierra Cosworth) a 24"41.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Oddo in 7'51"81; 2. Sanetti a 3"90; 3. Accorsi a 12"72; 4. Calore a 22"67.

Classe 2500: 1. Flocchini (R5 Gt Turbo) in 7'08"48; 2. Milesi (Alfa Gtv) a 46"16.

Classe 3000: 1. Cesari (Delta S4) in 6'32"75; 2. Nataloni (Delta S4) a 3"13; 3. Ravelli a 44"54; 4. Viganò a 49"44; 5. Belotti a 57"82; 6. Guerrato a 59"72; 7. Lovato a 1'03"64; 8. Gritti a 1'04"16 (Gli altri su Porsche).

Classe Oltre 3000: 1. Giudici (Lancia O37) in 7'17"35.

SPORT

Classe 1000: 1. Sanetti (Sanetti) in 7'57"47.

Classe 1300: 1. Croff (Ams) in 7'23"58; 2. Viali (Ams) a 7'42".

Classe 1600: 1. Napione (Ams) in 6'55"92.

Classe 2000: 1. Nesti in 5'50"97; 2. Baribbi a 2'91"; 3. Casasola a 4"70; 4. Magliana a 19"12; 5. Roasio a 24"28; 6. «Domingo» a 24"56; 7. Saccomanno M. (Lucchini) a 26"59; 8. Bettoni a 41"75; 9. Gnesato a 47"78; 10. Saccomanno E. a 47"86; 11. Dal Ben a 49"37 (Tutti gli altri su Osella).

Sport nazionale: 1. Castelli (Lucchini) in 6'27"50; 2. Trettel (Lucchini) a 12"40; 3. Panzeri (Osella) a 13"67.

ROSETO - La terza Roseto-Montepagano, cronoscalata valida per la Coppa Csaì della 2. Zona e disputata in due manches con somma dei tempi, non ha tradito il suo ruolo tra le corse dai risultati a sorpresa. All'ex aequo dello scorso anno con Cassibba e Calella vincitori a pari merito con il tempo di 6'13"14, la corsa abruzzese ha promosso vincitore, quest'anno, Roberto Curatolo che ha realizzato il tempo globale di 6'13"44 a 123,990 kmh di media nelle due salite. Le indicazioni della vigilia davano Paganucci con l'Osella Pa/9 come vero favorito grazie al tempo di 3'09"12, ottenuto nella migliore delle due prove, e Cassibba come unico pilota in grado di impensierirlo. Outsider di lusso restavano Canneori, Curatolo, Domenico Scola e l'abruzzese Bielanski sulla Osella Pa/12. La gara ha dato una diversa collocazione in classifica dei favoriti attribuendo la vittoria con pieno merito a Curatolo che ha concluso la prima salita con il miglior tempo mentre nella seconda manche ha fermato i cronometri a 3'07"90, dietro soltanto a Cassibba, lanciato in un affannoso recupero. Paganucci difficilmente avrebbe potuto vincere, nonostante un promettente secondo posto nella prima manche dietro a Curatolo e la sua uscita di strada nella seconda frazione indichino quanto si sia impegnato

nel tentativo di ribaltare il risultato finale. Carlo Scola, con la Osella Pa/5, è risultato molto regolare facendo segnare al termine il terzo tempo assoluto. Buona la prestazione di Canneori che ha conquistato la quarta piazza con il tempo complessivo di 6'20"25. Ancora una gara sfortunata per Bielanski che ha dovuto affrontare la prima manche afflitto da un problema all'alimentazione e da un'errata scelta dei rapporti; l'abruzzese non è riuscito ad andare oltre il quinto posto assoluto. Nelle affermazioni parziali Ciccalè, al volante di una Sierra Cosworth, si è aggiudicato la vittoria nel Gr. N e il sedicesimo posto assoluto, mentre «Padimatteo» con la Bmw 635 Csi non ha avuto grossa difficoltà a vincere in Gr. A. La Lancia 037 di Di Giuseppe ha regolato i pochi partecipanti nel Gr. B.

VELOCITÀ IN SALITA

Roseto degli Abruzzi (Te), 21 agosto 1988

3. Roseto-Montepagano

Le classifiche

Absoluta: 1. Curatolo (Osella Pa/12) 6'13"44; 2. Cassibba (Osella Pa/9) 6'17"20; 3. Scola C. (Osella Pa/5) 6'18"85; 4. Canneori (Osella Pa/9) 6'20"25; 5. Bielanski (Osella Pa/10) 6'21"31; 6. Scola D. (Osella Pa/12) 6'26"23; 7. Pezzolla (Lucchini) 6'36"12; 8. Palmistano (Osella Bmw) 6'40"75; 9. Giorgio (Lucchini) 6'43"94; 10. Ruggeri (Osella Pa/6) 6'46"41.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Aiello Antonio (Fiat Uno 70 S) 9'33"55.

Classe 1150: 1. Di Casimiro 8'29"14; 2. Di Ietti 8'32"77; 3. Sospetti 8'40"09; 4. Celaia 8'40"62; 5. Febbo 8'41"52; 6.

Cuccioli 8'45"36; 7. Fogliani 8'47"77; 8. Tristozzi 8'48"98; 9. Palma 8'50"18; 10. Di Giuseppe 8'51"54; 11. Fidanza 8'56"21; 12. Angelini 8'57"69; 13. Piuanti 8'59"57; 14. Ancona 9'01"53; 15. D'Ostilio 9'04"01; 16. Gianfrate 9'09"85; 17. Seritti 9'40"49 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Trasatti (Peugeot 205) 7'58"47; 2. Tuzii (Peugeot 205) 7'58"72.

Classe 1400: 1. Ferlito (Alfasud Ti) 8'36"16; 2. Di Stefano (Alfasud Ti) 8'41"97.

Classe 1600: 1. Esposito (Peugeot 205 Gti) 8'00"16; 2. Bianchi (Ford Escort Xrb) 8'19"47; 3. Gentile (Honda Civic) 8'22"33.

Classe 2000: 1. Montecchia 7'59"15; 2. Lolli (Golf Gti 16) 8'09"44; 3. Ciancetta (Fiat Ritmo 130) 8'09"84; 4. Buccolo (Fiat Ritmo 130) 8'15"40; 5. Bussetto 8'15"92; 6. Della Rocca 8'26"20 (gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Torbi 7'40"10; 2. Dubla 7'42"57; 3. Piccioni 7'57"46; 4. D'Astolito 8'14"07 (tutti su R5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Ciccalè (Sierra Cosworth) 7'24"57; 2. Carnibella (Sierra Cosworth) 7'32"68; 3. Moscone (Escort Turbo) 8'08"39; 4. Polverini (Lancia Delta) 8'17"40; 5. Falcone (Escort Turbo) 8'32"33.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Schiavone (Panda 75) 9'03"40; 2. Carrieri (Uno 75 10'23"73).

Classe 1150: 1. Savoia 8'15"49; 2. Serafini 8'16"18; 3. Broccoli 8'20"44; 4. Carpani 8'28"45; 5. Romoli 8'28"81; 6. Tomassetti 9'03"95; 7. Moggi 9'28"20 (tutti su A112 70 HP).

Classe 1300: 1. Titomanlio (Metro) 8'10"48.

Classe 1400: 1. Cardillo 7'43"72; 2. Pancotti 8'02"82; 3. Ciogli 8'06"33; 4. Caccione 8'13"35; 5. Delfino 8'29"83; 6. Paloschi 8'22"88; 7. Matorini 8'37"31 (tutti su Alfasud S).

Classe 1600: 1. Amato (Alfa Romeo 33) 7'36"78; 2. Santandrea (Alfa Romeo Sprint) 7'38"80; 3. Filiaggi (Alfa Romeo 33) 8'33"45.

Classe 2000: 1. Valbrucchioli (Ritmo 130) 7'26"68; 2. «Giuseppe» (Opel Manta Gte) 7'34"51; 3. Jacovella (Alfa Romeo Gtv) 7'35"01; 4. Savini (Peugeot 309 Gti) 7'50"33; 5. Moccio (Golf Gti) 7'55"64; 6. Carrieri (Ritmo 130) 8'13"82; 7. Di Filippo (Opel Manta Gte) 8'32"42; 8. Ruggeri (Ritmo 125) 8'33"11; 9. Foschi (Alfa Romeo) 8'36"37.

Classe 2500: 1. Mantellini (Alfa Romeo 75) 7'52"63; 2. Pitorri (Renault 5 GT Turbo) 8'38"73; 3. Cioni (Renault 5 Gt Turbo) 8'58"41.

Classe oltre 2500: 1. «Padimatteo» (Bmw 635 Csi) 7'23"28; 2. Tocci (Rover 2400) 8'06"65.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Laudato 7'46"33; 2. Mezzasalma 753 "37; 3. Pagani 8'15"86 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2500: 1. Tommasi (R5 Gt Turbo) 7'21"26; 2. Lazzari (Alfa Romeo Gtv 6) 8'14"03.

Classe 3000: 1. Di Giuseppe (Lancia 037) 6'58"98; 2. Borreca (Porsche) 7'24"78.

GRUPPO SPORT

Classe 1000: 1. Colucci (Ams) 7'50"94.

Classe 1300: 1. Ruggeri (Osella Pa/6) 6'46"41.

Classe 1600: 1. Palmisano (Osella Bmw) 6'40"75; 2. Dezio (Lola) 7'01"59.

Classe 2000: 1. Curatolo (Osella Pa/12) 6'13"44; 2. Cassibba (Osella Pa/9) 6'17"20; 3. Scola C. (Osella Pa/5) 6'18"85; 4. Canneori (Osella Pa/9) 6'20"25; 5. Bielanski (Osella Pa/10) 6'21"31; 6. Scola D. (Osella Pa/12) 6'26"23; 7. Giannaria (Osella Pa/9) 7'00"43; 8. Norrino (Osella Pa/8) 7'38"87.

Sport nazionale 2500: 1. Pezzola (Lucchini) 6'36"12; 2. Giorgio (Lucchini) 6'43"94; 3. Perchinunno (Osella) 7'25"29.

FONDO SCASSA MACCHINE

ROSETO - «Questo tracciato è bello - ha dichiarato Roberto Curatolo a fine gara - ma molto impegnativo; l'unico appunto riguarda il fondo, piuttosto sconnesso, che crea qualche problema di aderenza alle nostre macchine. La corsa l'ho praticamente vinta nella prima manche mentre nella seconda frazione mi sono limitato a controllare gli avversari». Giovanni Cassibba, secondo al traguardo, non era molto soddisfatto: «La prima manche mi è andata molto male: mi sono girato in un curvone e sono dovuto ripartire a fermo facendo segnare un tempo di 3'09"». Ero convinto di poter abbassare il record ma oggi non è stata proprio la giornata giusta, meglio non parlarne più». Scola, terzo assoluto, è stato frenato nella prima manche da un concorrente: «Il fondo stradale è peggiorato rispetto agli anni passati e le gomme ne hanno risentito in maniera vistosa. Nella prima salita sono stato attardato dalla vistosa intraversata di Temperini, che aveva preso il via proprio davanti a me. In gara ho trovato molte bandiere gialle che mi hanno rovinato il tempo rendendo inutile ogni tentativo nella seconda manche». □

SLALOM/È DECEDUTO ANCHE UN GIOVANE SECONDA VITTIMA A PARTANNA

PARTANNA — Doveva essere una giornata di sport, di festa, ma un tragico incidente che ha provocato due morti e otto feriti fra il pubblico, ha funestato la 5. edizione dello slalom «Coppa Città di Partanna», disputatosi nella cittadina del Belice, in provincia di Trapani e valevole per la Coppa Csai 6. Zona. Il destino ha spento subito la vita di Silvia Pavia, 44 anni di Partanna che si era appostata, insieme ad alcuni parenti e altri incauti spettatori, in un tornante vietato al pubblico per assistere alla gara del marito, Giuseppe Catalogna e della figlia, Rosa, al debutto con una A112 Gruppo N. Quasi al termine della seconda manche, la Porsche 911 Sc del futuro vincitore, Ottavio Castro, arrivava lunga a quel tornante travolgendo dieci spettatori; i soccorritori, arrivati prontamente, si accorgevano subito che per Silvia Pavia non c'era più niente da fare, mentre gli altri nove spettatori (fra i quali due figli della scomparsa, Massimo di 15 anni e Roberto di sei) venivano trasportati al Pronto Soccorso di Partanna e all'Ospedale di Castelvetrano. Otto degli sfortunati spettatori se la sono cavata con fratture ed escoriazioni varie, mentre il sedicenne Antonio De Blasi veniva trasferito all'Ospedale Civico di Palermo, con prognosi riservata per uno choc traumatico con fratture al bacino e all'anca sinistra, dove sarebbe deceduto più tardi. La gara è stata subito sospesa e la classifica finale su decisione dei Commissari Sportivi è stata redatta tenendo conto solo della prima manche. Per ironia della sorte la vittoria è andata proprio all'incolpevole protagonista dell'incidente, Ottavio Castro, un «veterano» delle corse siciliane che ha preceduto Giuseppe Palumbo e Alabiso nell'ordine.

Pietro Libro

SLALOM

Partanna (Tp), 21 agosto 1988

5. Coppa Città di Partanna

Le classifiche

Assoluta: 1. Castro (Porsche 911 Sc) 197,72; 2. Palumbo Giuseppe (Fiat X1/9) 200,01; 3. Alabiso (R5 Gt Turbo) 202,64; 4. Fiore (Fiat X1/9) 23,79; 5. Parisi S. (Fiat Uno Turbo) 204,36; 6. Grimaldi L. (Fiat 128) 204,64; 7. Palumbo Gaetano (Fiat X1/9) 205,22; 8. Truscello (Fiat X1/9) 205,33; 9. Virgilio Girolamo (Fiat 500) 205,82; 10. Giacalone (Fiat 500) 207,50. (Gli altri in Fiat X1/9).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cuccia 221,66; 2. Ienna 221,91; 3. Alastra B. 222,18; 4. Campo G. 224,71; 5. Milazzo 227,34; 6. De Simone 228,56; 7. Amari 229,17; 8. Dorio 242,65; 9. Fiore P. (Fiat Panda) 224,67; 10. Di Stefano 245,63; 11. Catalogna R. 268,25 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Gaetano Virzi (Citroen Ax Sport) 222,69; 2. Alfonso (Talbot Samba) 225,67; 3. Marano (Opel Corsa) 252,69.

Classe 1600: 1. Rosolino Granata (Peugeot 205 Gti) 219,95; 2. Tilotta (Fiat Uno) 254,81.

Classe oltre 1600: 1. Girolamo Costa 212,13; 2. Cipolla M. 216,16; 3. Aiello (Ritmo 125) 226,13; 4. Oddo B. (Lancia Delta 4Wd) 237,35. (Gli altri in R5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Turriciano 216,46; 2. Galante 218,87; 3. Ganci 221,19; 4. Leone 221,66; 5. Aiello 223,35; 6. Irato 224,68; 7. Gugliotta 233,32; 8. Iones 237,04 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Angelo Ferrara (Peugeot 205 Gti) 217,82; 2. Bica M. (Alfasud Ti) 221,52; 3. Russi (Talbot Samba) 237,71; 4. Avola (Alfasud Ti) 241,04.

Classe oltre 1600: 1. Giuseppe Alabiso (R5 Gt Turbo) 202,64; 2. Parisi S. (Uno Turbo) 204,36; 3. Tusa (Golf Gti) 220,42; 4. Catalogna G. (Fiat Ritmo 125) 259,21.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Girolamo Virgilio 205,82; 2. Parisi F. 215,75; 3. Marotta (Fiat 126) 216,64; 5. Piazza 219,00; 5. Faro (Fiat 126) 221,02; 6. Di Salvo (id.) 221,21; 7. Alcamo 222,81; 8. Gennaro (Fiat 126) 223,91; 9. Oddo 247,64; (gli altri su Fiat 500).

Classe 1000: 1. Salvatore Gammicchia 207,63; 2. Cardella 218,93; 3. Mazzaresse 228,63; 4. Mangiaracina (A112) 229,53; 5. Lo Presti 236,86; 6. Alogna 242,95 (gli altri su Fiat 127).

Classe 1150: 1. Luigi Scandaglia 219,49; 2. Monteleone 236,12; 3. La Sala 240,1". (Tutti in Fiat 128).

Classe 1300: 1. Luigi Grimaldi (Fiat 128) 204,64; 2. Palumbo Gaetano 205,22; 3. Piazza 211,22; 4. Scuderi (Sinca R2) 213,22; 5. Gulotta 215,08; 6. Oddo (Alfasud) 219,82; 7. Maniscalco 235,59; 8. Randazzo 236,11; 9. Vaccaro 271,18. (Gli altri in Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Giuseppe Palumbo 200,01; 2. Fiore 206,79; 3. Truscello 205,33; 4. Barbaccia (Lancia Fluvia HF) 210,40; 5. La Corte (Talbot Ti) 218,13; 6. Daidone (Fiat 128) 22,25; 7. Bica G. 240,51; 8. Cantalicio (R5 Alpine) 244,42; 9. Tarallo (Talbot Ti) 246,15. (Gli altri in Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Sciorha (Opel Kadett Gte) 213,64; 2. Cillari Vincenzo (Lancia Beta Montecarlo) 224,83; 3. Genova A. (Lancia Beta Montecarlo) 226,99.

Classe 3000: 1. Ottavio Castro (Porsche 911 SC) 197,72.

PROTOTIPI

Classe fino a 1000: 1. Francesco Giacalone (Fiat 500) 207,50; 2. Agosta F. 210,50; 3. Galia (Fiat 126) 212,21; 4. Spezia 212,52; 5. 217,20; 6. Ferlito 219,48; 7. Agosta S. (Fiat 126) 220,84; 8. Canino 221,20; 9. Genova M. (Fiat 500) 221,56; (gli altri su Fiat 600).

Classe oltre 1000: 1. Giovanni La Mantia (Fiat X1/9) 240,22; 2. Cusenza (Mini Cooper) 251,30; 3. Badalucco (Fiat X1/9) 254,22.



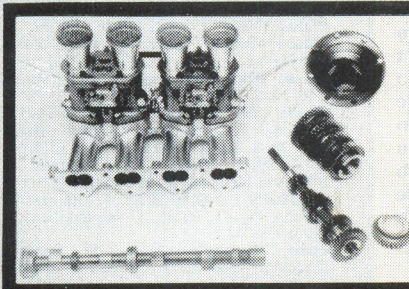
Sopra, Castro lo sfortunato protagonista dell'incidente in cui sono morte due persone che si erano piazzate in un punto vietato al pubblico (FotoBiondo). A lato, Massola vittorioso a Brisighella (FotoLazzari)



A SAN GIOVANNI MELLUZZO NON SBAGLIA

S. GIOVANNI IN FIORE — Se non fosse stato per l'intervento dell'onorevole Aniello De Nitto, ex presidente della Cosenza Corse, valevole come prova di campionato Csai 5. Zona, non si sarebbe svolto. Gli organizzatori della scuderia locale hanno ricevuto la conferma delle autorizzazioni per poter disputare la gara soltanto nel primo pomeriggio di venerdì ma, in compenso, i loro sforzi sono stati premiati dalla massiccia partecipazione dei piloti provenienti dal centro-sud e dal pubblico, numero, degno di una cronoscalata. La gara è stata vin-

ta dal pilota della scuderia Supergara, Melluzzo, che si è presentato a S. Giovanni con una macchina perfetta spinta da un propulsore Abarth di 2000 cc a 16 valvole nuovo di zecca che gli ha permesso, grazie anche ad una guida attenta, di aggiudicarsi le due manche senza difficoltà. Alle sue spalle si è piazzato il compagno di scuderia Fazzino autore di una prova mediocre che a fine gara ha dichiarato: «Sono arrivato sempre a pochi centesimi da Melluzzo quando sono stato dietro a lui e questa volta ho accusato oltre due secondi comunque siamo entrambi alla quinta vittoria, poi si vedrà». Per la conquista del terzo gradino del podio, lotta in casa Cs Corse fra tre pretendenti. Il primo, La Valle, è stato tradito nella seconda manche dall'abbattimento di un birillo e dalla rottura della 3. marcia della sua Simca. Il secondo «Gordon», autore di un'ottima prima manche, ha accusato nella seconda la rottura della



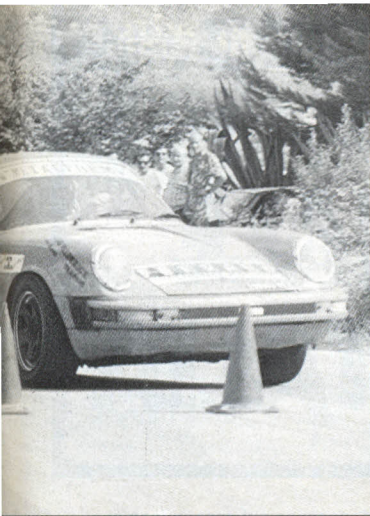
CAMILLO ALOUATI

APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO



26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372 20450-410398

Collettori d'aspirazione e scarico, gruppi aspirazione completi di carburatori, alberi distribuzione, rapporti al cambio ed al differenziale, differenziali autobloccanti, coppe olio in alluminio, valvole maggiorate, pistoni stampati, guarnizioni testa ed altro materiale per vetture da competizione.
Novità materiale per Lancia Delta 4Wd e integrale.



A BRISIGHELLA SUCCESSO DELLA FIAT X 1/9 LA SESTA DI MASSOLA SPEGNE I DESIDERI

BRISIGHELLA — All'insegna della massima «pochi ma buoni» (33 iscritti), ha avuto notevole riscontro di pubblico, la terza edizione dei due chilometri di slalom da Brisighella a Monticino, corsa valida per la Coppa Csaì 2. zona. L'afa del penultimo week-end di agosto ha portato fortuna al mantovano Leonardo Massola che ha incamerato il suo sesto successo stagionale. Vincendo nettamente in entrambe le manches, ha cancellato l'infelice prestazione dello scorso anno: il suo nuovo preparatore, Cavallini di Poggio Rusco, è finalmente riuscito a farlo trionfare anche nella terra dove ha mosso i primi

passi della carriera. Sede stradale stretta, fondo buono ma leggermente sconnesso verso l'arrivo e traiettorie guidate, queste le caratteristiche del tracciato, che si è guadagnato l'approvazione della maggioranza dei piloti, anche se costretti ad una guida più sporca e spettacolare. Ci si attendeva una battaglia più dura con Desideri, che però nella seconda salita non è riuscito a migliorarsi, a causa di una lunghezza di rapporti disagiata (in prima fino a 75 km/h) ma l'arrivo di nuovi pezzi dovrebbe sopperire all'annoso problema della coppia conica. Faenza Racing Team tuttora: organizzatrice, maggior numero di iscritti

(tutti suoi quelli del Gr. N) e soddisfazione per il successo di Draghetti in Gr. A. Questi i ritiri: in prova, Ceroni per rottura del semiasse e Liverani per un'uscita di strada senza conseguenze, mentre nella 1. manche Baldini, vincitore della 1. edizione, per guai al radiatore. Nella seconda manche lunga sosta per soccorrere col carro-attezzi, Orlati appiedato lungo la pista.

Alessandra Giovannini

SLALOM

Brisighella (RA), 21 agosto 1988

3. Slalom Brisighella-Monticino

Le classifiche

Assoluta: 1. Massola (Fiat X1/9 Abarth) 104,28; 2. Desideri (Desideri Abarth) 107,54; 3. Rizzi (Fiat X1/9 Dallara) 110,21; 4. Trioschi (Fiat Porsche) 112,19; 5. Fabbri (Ford Escort Rs) 113,12; 6. Sandroni (Gm Gs) 114,48; 7. Dezza (Ford Escort Rs) 114,35; 8. Sportelli (Alfa Romeo Gtv 6) 117,15; 9. Randi (Talbot Lotus) 117,34; 10. Pantaleoni (De Tomaso Pantera) 117,76.

GRUPPO N

Classe unica: 1. Billi (Ritmo 130) 125,86; 2. Corti (A 112) 127,11; 3. Gottarelli (Ritmo 130) 127,36; 4. Bertaccini (Opel Kadett Gsi) 127,91; 5. Strocchi (Alfasud Sprint) 169,49.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Draghetti 118,49; 2. Ragazzini 121,02; 3. Buzzini 122,08; 4. Gattone 124,38; 5. Campedelli 125,47 (tutti su A 112).

Classe oltre 1200: 1. Desideri (Desideri Abarth) 117,34; 2. Negri (Peugeot 205 Gti) 119,28; 3. Zappatori (Alfasud Ti) 132,54; 4. Marzocchi (Alfasud Sprint) 144,26.

GRUPPO SPECIALE

Classe fino a 1600: 1. Rizzi (Fiat X1/9 Dallara) 110,21; 2. Orlati (Alfa Romeo Gt) 117,85; 3. Tarozzi (Fiat X1/9) 119,81; 4. Branducci (Golf Gti) 126,29; 5. Cornacchioni (Talbot Sunbeam) 174,52.

Classe da 1600 a 2000: 1. Fabbri (Ford Escort Rs) 113,12; 2. Dezza (Ford Escort Rs) 114,35; 3. Gastaldi (Opel Kadett Gte) 129,60.

Classe oltre 2000: 1. Sportelli (Alfa Romeo Gtv 6) 117,15; 2. Randi (Talbot Lotus) 117,34; 3. Pantaleoni (De Tomaso Pantera) 117,34.

PROTOTIPI

Classe oltre 1000: 1. Massola (Fiat X1/9) 104,28; 2. Desideri (Desideri Abarth) 107,54; 3. Trioschi (Fiat Porsche) 112,19; 4. Sandroni (Gm Gs) 113,48; 5. Ciriello (Fiat 127 Prototipo) 120,21.

marmitta subito dopo la partenza e si è dovuto accontentare del quarto posto. La terza piazza è così andata a De Luca, autore di una buona gara se si tiene conto che ha tenuto a battesimo un prototipo antocostituito su un telaio Simca, esteticamente molto simile a un'Osella Pa. 5. Al quinto posto troviamo un altro pilota della Cs Corse, Oliverio su Alfa prototipo. Affascinante la lotta per la conquista del Gruppo N tra il pilota partenopeo Esposito su Peugeot 205 Gti, il reggino Serpa e il cosentino Carpino entrambi su Renault 5 Gt Turbo, giunti nell'ordine. Nel Gruppo A, Raffaele Chiarella ha avuto la meglio su Felice. La classe fino a 1150 cc se l'è aggiudicata Tiano mentre nella classe fino a 1600 Lepore ha battuto Molinaro; il pilota di casa Marasco ha vinto di misura sul veterano Cannibelli. Tra i prototipi nella classe fino a 1000 cc Beltrano ha la meglio sulla Fiat 126/1000 di Bozzarello condotta

da Bruno. Molto sfortunati i piloti La Scalea e Paletta: il primo ha subito il bloccaggio della ruota anteriore mentre il secondo ha accusato la rottura dell'accensione elettronica nel giro di ricognizione. **Luigi Marozzo**

SLALOM

S. Giovanni in Fiore (Cs), 21 agosto 1988

4. Trofeo Autosila Marasco

Le classifiche Assolute: 1. Melluzzo (Fiat X 1/9) 102,03; 2. Fazzino (Fiat X 1/9) 105,18; 3. De Luca Armando (Prototipo Simca) 114,70; 4. Mandarino (Simca R/2) 115,85; 5. Oliverio (Protoalfa) 116,29; 6. Esposito (Peugeot 205 Gti) 116,38; 7. Di Maria 116,80; 8. Andaldi 117,16; 9. Serpa (Renault 5 Gt) 117,34; 10. Mercuri (Fiat 126) 117,35.

GRUPPO N

Classe fino a 1150: 1. Tiano 124,03; 2. Iannuzzi 124,50; 3. Bevacqua 125,57; 4. Iannuzzi F. 128,53; 5. Fata 132,74; 6. Grimaldi 133,05 (tutti su A 112 Abarth).

Classe fino a 1600: 1. Esposito (Peugeot 205 Gti) 116,38; 2. Gervasi (Citroen Visa Gt) 130,32.

Classe oltre a 1600: 1. Serpa (Renault 5 Gt) 117,61; 3. Catanzariti (Renault 5 Gt) 119,70.

GRUPPO A

Classe fino a 1150: 1. Chiarella 121,30; 2. Filice C. 121,98; 3. Chiarella F. 122,91; 4.

Filice A. 123,34; 5. Guarrera 124,10 (tutti su A 112 Abarth).

Classe fino a 1600: 1. Lepore (G. Metro) 125,74; 2. Molinaro (Opel Corse Gt).

GRUPPO SPECIALE

Classe fino a 700: 1. Mercuri (Fiat 126) 117,35; 2. Nigro (Fiat 126) 119,27. 3. La Canna (Fiat 126) 139,32.

Classe fino a 1000: 1. Marasco (A 112 Abarth) 120,70; 2. Cannatelli (Fiat 127) 129,76; 3. De Santis (Fiat Panda 45) 139,60.

Classe fino a 1150: 1. Della Mura (Fiat 127) 126,47.

Classe fino a 1200: 1. Mandarino (Simca R/2) 115,85; 2. Tropeano (Simca R/2) 129,58; 3. Condemni (Fiat 128) 134,41.

Classe fino a 1600: 1. Di Maria (Fiat X 1/9) 116,80; 2. Analdi (Fiat X 1/9) 117,16; 3. Talarico (Fiat X 1/9) 122,90; 4. Visconti (Fiat X 1/9) 123,03; 5. Camarda (Fiat X 1/9) 131,20; 6. La Valle (Simca R/2) 145,64.

Classe fino a 2000: 1. Fazzino (Fiat X 1/9) 105,18; 2. De Luca A. (Alfa Romeo Gti) 118,22; 3. De Luca M. (A 112 Abarth) 120,39.

Gruppo Prototipi

Classe fino a 1000: 1. Beltrano (Fiat 500/1000) 118,59; 2. Bruno (Fiat 126/1000) 118,90; 3. Gigliotti (Fiat 126/1000) 138,15.

Classe fino a 2000: 1. Melluzzo (Fiat X 1/9) 102,63; 2. De Luca A. (Prototipi Simca) 114,70; 3. Oliverio (Protoalfa) 116,29; 4. Manna (A 112 Bimotore) 118,54; 5. La Scalea (Fiat X 1/9) 119,60; 6. Barberio (Prototipo Alfa) 120,05; 7. Lo Petrone (Prototipo Alfa) 277,43.

TAROOX

FRENI SPECIALI

**DAL 29 AGOSTO
AL 4 SETTEMBRE
1988**

29 AGOSTO - 1 SETTEMBRE

Rally Halkidiki (coeff. 20)
(CECR) ●●● N-A
Automobile et Touring
Club de Grèce
2 Messogion
11527 ATHENES (Grecia)

1-4 SETTEMBRE

Rally Piancavallo (coeff. 4)
(CIR) ●●● N-A
Ac Pordenone
Viale Dante, 40
33170 PORDENONE

2-3 SETTEMBRE

Welfen Rally
(RI) ●●● N-A
Braunschweiger Auto
Touren Club
Campestr. 17
3300 BRAUNSCHWEIG
(Germania)

2-4 SETTEMBRE

Rally Lotto Bianchi (coeff. 2)
(CECR) ●●● N-A
Automobile Club de Charleroi
J.L. Esselen
31/3 rue de Dampremy
6000 CHARLEROI (Belgio)

Rally Monte Bianco (coeff. 1)
(CECR) ●●● N-A
Asa du Mont Blanc
15, rue de la Préfecture
74000 ANNECY (Francia)

3-4 SETTEMBRE

Rally Tout Terrain des Cimes
(RI) ●●● N-A
Asac Basco Béarnais
1, boulevard Aragon
Bp 215
64000 PAU (Francia)

4 SETTEMBRE

Mondiale Sport al Nürburgring
(VC) ●●● C1-C2-F3
Adac Ha Sport
Am Westpark 7
8000 MUENCHEN 70 (Germania)

F. Indy a Mid Ohio
(VC) ●●● F. Indy
Cart - 2655 Woodward av.
Suite 257 Blomfield Hills
MICHIGAN 48013 (Stati Uniti)

Euroturismo a Silverstone
(CET) ●●● A-FF
British Racing Drivers Club
Silverstone Circuit
Silverstone, Towcester
NORTHANTS NN12 8TN
(Gran Bretagna)

Premio Monza F.3
(VC) ●●● F3-SN-F2000-R5
Ac Milano
Corso Venezia, 43
20121 MILANO

Lucas F.3 A Brands Hatch
(VC) ●●● F.3
Brsc-Brands Hatch
Fawkham, Dartford
KENT DA3 8NH (Gran Bretagna)

Endurance al Fuji
(VC) ●●● C1-C2
Vivic - c/o Japan Racing
Motor Center
3-2-15 Hiroo, Shibuya-ku
TOKYO 150

Stock Car a Darlington
(VC) ●●● SFK
Nascar
Po Box «K»
Daytona Beach
FLORIDA 32015 (Stati Uniti)

Imsa a San Antonio
(VC) ●●●
Imsa Po Box 3465
Bridgeport
CONNECTICUT 06605
(Stati Uniti)

Corse a Zolder
(VC) ●●● F3-N-A-B-FSW-FR
Automobilclub Radevormwald
Im Springel
5608 RADEVORMWALD
(Germania)

Corse a Albi
(VC) ●●● F3-FR-R5
Asa Albi
Circuit Albi
Ruote de Toulouse
Le Sequestre
81990 ALBI (Francia)

Corse a Kinnekulle
(VC) ●●● F3-A-FF
Stockholms Sportvagnsklubb
c/o Pettersson
Berganasvagen 18
135 52 TYRESO (Svezia)

GUIDA COMPLETA ALLA GARA DI MONZA

SPECIALE GP D'ITALIA

Turckheim Trois Epis
(CEM) ●●● N-A-B-S6
Asac de Moselle
42, rue du 16. Chasseur
57070 METZ (Francia)

Salita Città di Caltavuturo
(VS) ● N-A-B-S6
Staff 99
Via F. Turati, 5
90139 PALERMO

Trofeo Città dell'Amatrice
(VS) ●●● N-A-B-S6-AS
Ac Rieti
Via Lucandri, 26
02100 RIETI

Formula Rally Germany
(RI) ●●● N-A-B
Adac Hessen
Sportabteilung
Schumannstrasse 4-6
6000 FRANKFURT (Germania)

Rally di Pico
(RN) ● N-A
Comune di Pico
Via Umberto I.
03020 PICO (Frosinone)

Eurorallycross a Lyngas Motorbane
(CER) ●●● div. 1-2
Norsk Motor Klubb Drammen
Po Box 2018
Stromso
3003 DRAMMEN (Norvegia)

Autocross sul crossodromo Emiliano
(AC) ● div. 1-2-3
Tim Cross
Via Ancona, 10
42020 QUATTRO CASTELLA
(Reggio Emilia)

Autocross stock a Agugliano
(AC) ● div. 1-2-3
Autocross Agugliano
Contrada la Chiusa
60020 AGUGLIANO (Ancona)

Autocross a Cellole
(AC) ● div. 1-2-3
Partenope Corse
Via Scipione Capace, 12
80122 NAPOLI

Sialom Ferriere-Boasi
(SL) ● Tg
Scuderia Valpolcevera
Via Croce Verde 6/R
16164 PONTEDECIMO (Genova)

Sialom Pacengo-Colà
(SL) ● Tg
Praxis - Via Giovanni
Lupatoto, 1/A
37134 VERONA

Trofeo Città di Campi
(SL) ● Tg
Angry Team
Via G. di Vittorio
64026 ROSETO DEGLI
ABRUZZI (Ancona)

Sialom a S. Agata dei Goti
(SL) ● Tg
Caserta Corse
Corso Giannone, 110
81100 CASERTA

Trofeo S. Stefano-Gambarie
(SL) ● Tg
Reggio Corse Aspromontana
Via Rada Giunchi, 10
89100 REGGIO CALABRIA

Sialom Città di Arcidosso
(SI) ● Tg
Scuderia Maremma Corse
Via Litoranea, 133
58022 FOLLONICA (Grosseto)



A Monza, dopo un mese di sosta, le monoposto di F. 3 ritornano a gareggiare. Mauro Martini (nell'immagine Oliver), difenderà la sua posizione di capoclassifica del campionato italiano

LEGENDA

●●● Internazionale	CMT Campionato Mondiale Turismo	COI Coppa Italia Rally	F2000 Formula 2000	A Gruppo A	SL Sialom
●●● Naz. a part. straniera	CECR Europeo rally	AC Autocross	FP Formula Panda	B Gruppo B	S6 Sport gruppo 6
●●● Nazionale	CEM Europeo montagna	AS Autostoriche	FR Formula Renault	C Gruppo C	SN Sport Nazionale
CMF1 Mondiale F.1	CEAS Europeo austriacche	Club Gare Club	FWw Formula Volkswagen	N Gruppo N	STK Stock car
CMSP Mondiale prototipi	CEA Europeo autocross	DGT Dragster	F2 Formula 2	RI Rally internazionali	TUno Trofeo Fiat Uno
CMR Mondiale rally	CER Europeo rallycross	FAB Formula Alfa Boxer	F3 Formula 3	RS Rally sprint	Tg Tutti gruppi
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000	CRMO Camp. rally Medio Oriente	FFA Formula Fiat Abarth	E Formula libera	RN Rally nazionali	VG Velocità sul ghiaccio
CFCACT Campionato F. Cart	CRCA Camp. rally cont. Africano	FF Formula Ford 1600	FS Fuoristrada	RC Rallycross	VS Velocità salita
CIMSA Campionato Imsa	CIR Campionato italiano Rally	FSF Formula Super Ford		R5GT Renault 5 GT Turbo	VC Velocità circuito

a cura di Antonio de Felice

GLI APPUNTAMENTI DELLA SETTIMANA



CRONO - mercoledì 31 agosto alle ore 22.15 e in replica giovedì 1 settembre alle ore 12.30.



TOP MOTORI - sabato 3 settembre alle ore 23.00 e domenica 4 settembre in replica alle ore 13.00.

CAR CRASH (film) - sabato 3 settembre alle ore 20.30.



SPEEDY - lunedì 29 agosto alle ore 22.30 e in replica sabato 3 settembre alle ore 17.00.



GRAND PRIX - sabato 3 settembre alle ore 23.45 e domenica 4 settembre in replica alle ore 13.00.



RUOTE IN PISTA - venerdì 2 settembre alle 22.30

■ **GRAND PRIX**, a partire dalla prossima puntata, tornerà sugli schermi di Italia 1 nella sua consueta versione invernale. Tutti i filmati proposti saranno intervallati da una serie di interventi in studio, curati da Andrea De Adamich. Tornerà anche l'appuntamento settimanale con l'ospite: a inaugurare la nuova serie è stato chiamato Ricky Johnson, uno dei più forti piloti di motocross del mondo che parlerà delle proprie evoluzioni sulle due ruote. Saranno quattro i servizi dedicati al Gran Premio di Spa di Formula 1, con le interviste ai protagonisti sulla gara belga. Un ampio reportage si occuperà del Rally del 1000 Laghi presentando le immagini più spettacolari della gara finlandese. Non mancherà il consueto appuntamento con le gare americane.

A TELEMONTECARLO IL PUNTO SUL CIVT

LA REDAZIONE SPORTIVA di Telemontecarlo ha preparato per la prossima puntata di Crono un ampio servizio sul Campionato Italiano Velocità Turismo, di cui Varano ha ospitato l'ottava prova. L'emittente monegasca vuole fare il punto sulla serie che la Salerno Corse ha organizzato al meglio, conquistando numerosi consensi presso la Csa; quest'ultima ha provveduto di recente a rinnovare piena fiducia nella scuderia campana affidandole l'organizzazione del campionato per i prossimi tre anni. La puntata del 31 agosto, in replica il primo settembre, offrirà anche la consueta analisi sul Gp di Formula 1, disputato sul circuito di Spa, curata da Renato Ronco, Patricia Pilchard, Mauro Forghieri e Eddie Cheever. In scaletta è previsto anche un servizio sul rally mondiale 1000 Laghi, con un panorama tecnico sul campionato.



ODEON TV SI OCCUPA DEL SETTORE SOLTANTO DA POCHI MESI

I MOTORI SONO AL «TOP»

ODEON TV è un consorzio di televisioni piuttosto giovane che, così come altri avevano già fatto prima, poco dopo la sua nascita, ha deciso di dedicare ampio spazio allo sport in generale. Nacque così «Odeon Sport» che seguiva senza distinzioni tutte le discipline sportive. Gli ideatori del programma si accorsero ben presto che l'interesse dei telespettatori era focalizzato soprattutto sul mondo dei motori e decisero, in breve tempo, di creare un programma dedicato esclusivamente al settore. Nasque, per volontà di



Carlo Bassi, attuale produttore del programma, «Odeon sport motori» che è andato in onda per la prima volta sabato 7 aprile di quest'anno. I responsabili della programmazione, quasi per ironia della sorte, stabilirono lo spazio per il nuovo programma proprio negli stessi orari, al sabato e alla domenica, durante i quali andava in onda un'altra rubrica di motori trasmessa da Italia 1. Tra gli autori del programma nacque subito il timore che questa concomitanza nella diffusione potesse contribuire a mantenere bassi i livelli di ascolto, ma i primi dati raccolti fugarono ogni preoccupazione. Soltanto un mese dopo, il nome della rubrica fu cambiato in «Top Motori» ma la scelta, bisogna confessarlo, non è stata originale. In Francia veniva già diffuso un programma con lo stesso nome, e proprio con i francesi nacque subito una proficua collaborazione per la produzione di alcuni servizi. I filmati sulla collezione di auto del miliardario Maurice Seton, infatti, vengono realizzati dalla società francese Avp che detiene, tra l'altro, i diritti televisivi sulla trasmissione di tutti i rally africani. Attualmente la realizzazione di «Top Motori» è garantita dal lavoro di un gruppetto di giovani e appassionati redattori, tra i quali, oltre allo stesso Carlo Bassi, ci sono Paolo Leopizzi, delegato di produzione e inviato speciale per tutte le gare del motomondiale, e Nicola Roggero (nella foto) che si occupa delle corse automobilistiche. Sono molti i progetti allo studio per questa trasmissione, che ha subito incontrato i favori del pubblico e tra questi i responsabili del palinsesto stanno valutando la possibilità di spostare l'emissione al mercoledì, anticipando la replica di un giorno rispetto alla collocazione attuale. Non è escluso che si possa realizzare anche uno studio per le interviste con i tecnici del mondo motoristico.

SPEEDY: UNA PUNTATA TUTTA DA VEDERE

SPEEDY offre una puntata ricca di argomenti e, soprattutto, di immagini. Michele Alboreto aprirà la serie di brevi interviste ai collaboratori passati e presenti che hanno lavorato con Enzo Ferrari. Dopo il pilota milanese potremo ascoltare il pensiero di Piquet, Nannini, Senna, Postlethwaite e Minardi; le immagini sono state registrate a Monza in occasione dei test svolti dalla maggior parte dei team di Formula 1. In Svezia amano moltissimo lo speedway e proprio per questo hanno deciso di disputare una gara sull'erba; i numeri non mancheranno e per chi avesse voglia di provare... Spostiamoci nei Paesi Bassi per seguire una gara di motocross che ha raccolto ben 100 concorrenti, tra i quali gente del calibro di Van Den Berk, Stribos e Geboers in lotta fino all'ultimo per la vittoria; Tornano in scena le motrici dei camion che si sono date battaglia a Donington in una corsa più rivolta allo spettacolo che al risultato. Alla metà di luglio si è corso il Rally del Marocco, che ha visto alla partenza numerosi concorrenti nella splendida cornice africana e Speedy vi ripropone alcune immagini di quella gara.

■ **CAR CRASH**, il film in onda su Odeon tv, racconta la storia di un pilota che decide di iscriversi alla «Black Car Crash», una folle corsa dove è necessario distruggere le auto degli avversari per vincere, ma qualcuno cercherà di ucciderlo.

■ **TOP MOTORI** presenta, insieme ad altri servizi, un'inchiesta tra i tecnici e i piloti di F1 sulle differenze tra i motori turbo e gli aspirati. Le immagini del mondiale rally saranno rivolte alla gara disputata in Finlandia.

■ **RUOTE IN PISTA** riprende le proprie trasmissioni, interrotte durante il mese di agosto, con il consueto «processo». A discutere in studio ci saranno, come sempre, Claudio Casaroli, ideatore della trasmissione, Eugenio Zigliotto, collaboratore di Autosprint e Nestore Morosini, giornalista sportivo del Corriere della Sera. Si parlerà del dopo Ferrari, del controllo diretto della Fiat sul reparto corse della casa di Maranello e del nuovo organigramma.

ITALIA SPRINT

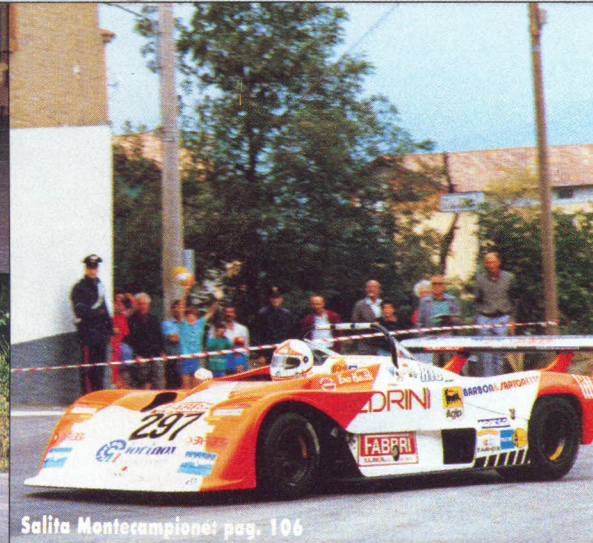
I SERVIZI, LE FOTO, LE CLASSIFICHE DELLE GARE TRICOLORI



Rally 1. serie: Imperia pag. 104



Slalom a Partanna: pag. 108



Salita Montecampione: pag. 106



Slalom a Brisighella: pag. 109

RALLY 1. SERIE/Imperia

**PER DUBERTI
QUINTO SUCCESSO**

RALLY 2. SERIE/Garfagnana

**PELLONI
PER UN SECONDO**

SALITA/Montecampione

**EZIO BARIBBI
BATTUTO IN CASA**

SALITA/Montepagano

**PER CURATOLO
ROSE SENZA SPINE**

SLALOM/Partanna

**SALGONO A DUE
LE VITTIME**

SLALOM/Brisighella

**MASSOLA SPEGNE
... I DESIDERI**

SLALOM/S. Giovanni in Fiore

**MELLUZZO
NON SBAGLIA**