

CHE FESTA A LAGUNA SECA

AUTO SPRI NT



**ALEX ZANARDI
E' CAMPIONE!**

colpaccio

di COULTHARD

MONZA NO, MONZA SÌ

Ecco perché pur battuto
da Villeneuve
Schumacher
"avanza"
nel mondiale



Foto COLOMBO

9 - 15 settembre 1997 L. 4.000
Sped. c.p. 49% - art. 2 comma 20/b legge 632/96 - filia 80
7 0037
9 770005 174006

37

SETTIMANALE
anno XXXVIII
9-15 settembre 1997
L. 4.000

Sommario



44

48

VELOCITÀ

FORMULA UNO

12 Gp Italia

GRAN TURISMO

44 Nannini alla carica

CIVT

48 Battaglia finale

CART

76 Laguna Seca

RALLY

FACCIA A FACCIA

66 Deila-Travaglia

PRODOTTO

LA PROVA

82 Citroën Xsara

L'ALTRA DOMENICA

PANORAMA

52 Gare in Italia

OPINIONI

GIORGIO FALETTI

4 Io, Canaglia

CARLO CAVICCHI

11 Domenica notte

RUBRICHE

8 lettere

65 domenica sprint

68 news rally

74 news velocità

84 news on the road

88 karting

92 news estero

94 portobello

96 notiziario csai

98 dove
si corre



12

66

82



AUTO SPRINT

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

Autosprint - Casella Postale San Lazzaro di Savena 40068

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

VICE DIRETTORE

FRANCO NUGNES

CAPO REDATTORE

DIEGO FORTI

PICTURE EDITOR

ANGELO ORSI

INVIATI SPECIALI

ALBERTO ANTONINI

CESARE MARIA MANNUCCI

CARLO MASSAGRANDE

MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI

ANDREA CORDOVANI

MARIO DONNINI

MARISA IMBROGNO

MARCO RAGAZZONI

ARTURO RIZZOLI

COLLABORANO

NEREO BALANZIN

PAOLO BOMBARA

GIANNI COGNI

FABIO RAVAIOLI

SERGIO REMONDINO

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

GIORDANO CAPELLI (responsabile)

ADRIANA BOLLA

ALBERTO RONDELLI

STEFANO BARATTI (copertina)

SEGRETERIA

MIRCO LAZZARI (archivio)

CLELIA MUSOLESI

DISEGNI

STEFANO ADAMI - RUSSELL LEWIS

ANTONIO SASSI - GIORGIO SERRA

MASSIMO VALLESE

TECNICA

GIORGIO PIOLA

COLLABORATORI: Renè Alezra, Roberto Boccafogli, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Marco Giordo, David Hodges, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Manfredola, Carlo Marzetti, Wolfgang Monsehr, Fernando Morandi, Ricardo Munoz, Giovanni Paterlini, Alessandro Stefanini, Thomas Voigt

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. Piazza Colonna 361 - 00187 Roma tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697 - Telex Dipari 626169. All'estero, A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A. Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (Mi) - teleFax: 02/57512606. FOTOLITO: Zincografica Felsinea Srl - Via S. P. Tommaso 18/G 40139 Bologna - tel. 051/492250 - fax 051/541182.

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE S.P.A.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

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

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ ITALIA E ESTERO

Multi Media Pubblicità s.p.a.

Direzione Generale:

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

AREE DI VENDITA

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

Bologna - Via Cairoli, 8/F - 40121 Bologna - tel. 051/25.23.23

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

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

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

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

io canaglia

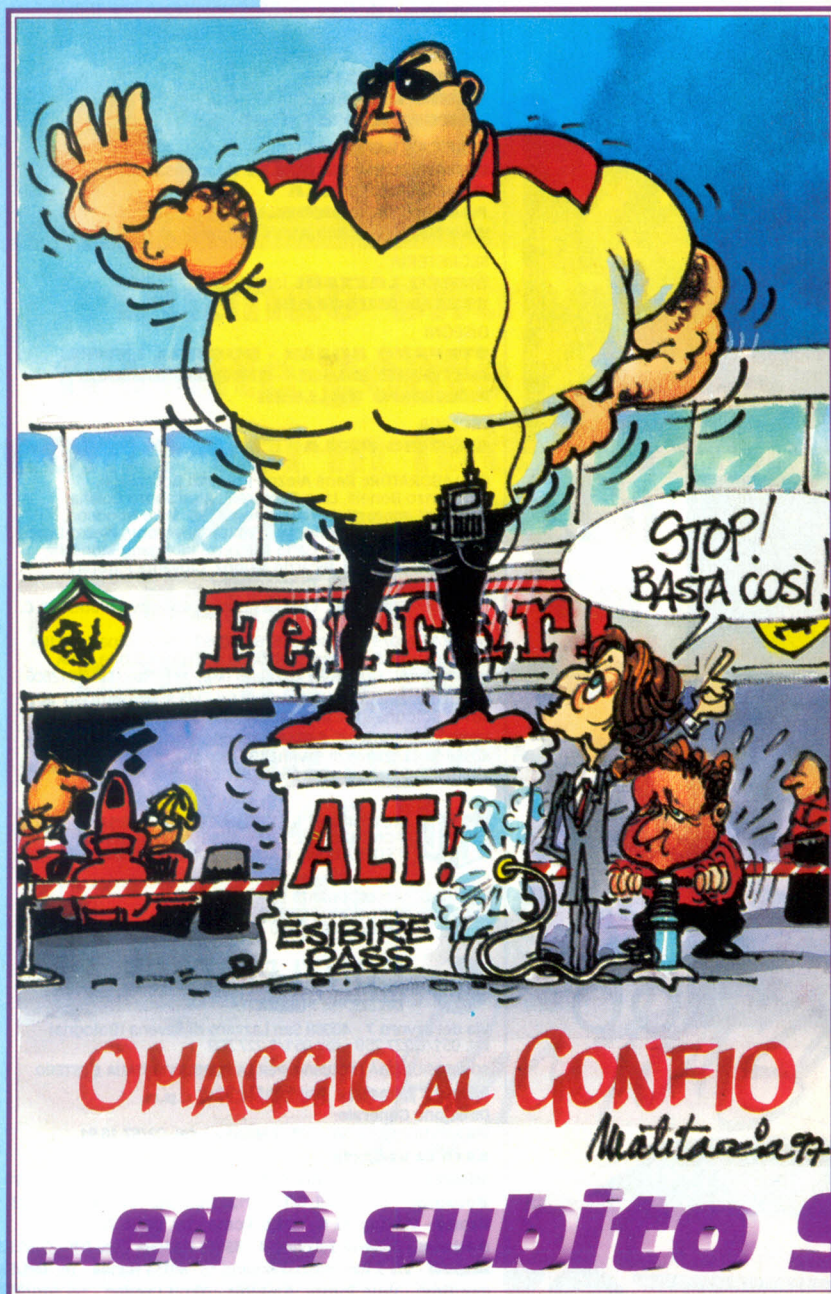
DI GIORGIO FALETTI



L'autista

È amaramente curioso dover constatare che, spesso, chi insegue un destino o ne sfugge un altro, lo trovi tristemente fra le lamiere contorte di un'automobile. Pare quasi che ci sia un tramite fra le macchine e certe persone che il fato ha voluto di vita breve e di ricordo perenne nel mito. E non mi riferisco soltanto

ai campioni dell'automobilismo, per i quali il rischio è una scelta, prima per passione e poi per professione. Lo è stato per l'attore James Dean, che ha trovato l'immortalità proprio mentre perdeva la vita al volante di una Porsche, guidata forse con la stessa rabbia e la stessa malinconia con cui aveva guidato la sua esistenza. Lo è stato per Fred Buscaglione, la cui fedeltà al suo personaggio lo ha portato a vivere l'ultima pagina di quella impeccabile ed ironica sceneggiatura che è stata la sua vita guidando la sua inconfondibile Cadillac Rosa. Lo è stato per Lady D., che ha trovato ad attenderla il suo paradossale destino, proprio nel momento in cui, cercando per poche ore di appartenere solo a sé stessa, sfuggiva a chi l'aveva fatta appartenere a tutti. Ma non è esattamente di lei che voglio parlare. Né di Diana, bella, ricca e famosa, né del suo ricchissimo fidanzato, né del loro povero sfortunato amore. Non voglio nemmeno parlare della guardia del corpo che, in ogni caso, per lavoro aveva accettato un rischio e, anche se dalla stanza accanto, aveva diviso quel tipo di vita. Altri lo hanno già fatto, hanno detto forse troppo e in ogni caso meglio di me. Quello che vorrei ricordare io è semplicemente che c'era un uomo, in quella macchina, che si è trovato, per una serie di circostanze, a reggere un volante che forse non gli competeva, a sostenere un ruolo che forse non era il suo, che aveva il solo torto di essere lì in quel momento a proteggere un'intimità della quale, intimamente, forse non gli importava assolutamente nulla. Era una persona, una famiglia, una faccia, una presenza nell'ombra quando intorno splende il fulgore di certe stelle. Era il volto anonimo dell'autista nell'auto che se ne va fra i lampi dei fotografi. Visto che non l'ha fatto nessuno, vorrei farlo io, e ricordare che, alla fine dei clamori e degli scoop, proprio grazie a quell'uomo di cui non sappiamo nemmeno il nome, abbiamo scoperto quello che i media ci hanno taciuto. In quell'auto non c'era una principessa, non c'era un ricco uomo d'affari, non c'era una guardia del corpo e non c'era un autista: c'erano quattro persone e basta. Quell'epilogo comune di esistenze così diverse, serve a ricordarci, anche se talvolta siamo portati a dimenticarlo, che in realtà, nessuno è veramente qualcuno e che ognuno in realtà, è nessuno.



OMAGGIO AL CONFIO

Malita 1997

...ed è subito **SERRA**

! Messaggio per Lisa Ricchieri

Nicola Maccagnani, Ferrara

Questo nostro lettore ha letto sul numero 35 nella rubrica «il caso» la lettera inviata da Lisa Ricchieri, relativa a una richiesta d'informazioni sulle modalità di acquisizione della licenza e sulla possibilità di debuttare nei rally. Ebbene, Nicola intende contattarla per dargli una mano. Il suo indirizzo è: Via Messidoro 5/A, 44040 Chiesuol De Fosso (Ferrara). Numero telefonico 0532-978584.

! Cercasi vhs con i Gp di F.1

Giorgio Zucchini, Faenza (Ravenna)

Questo nostro lettore è alla ricerca delle registrazioni dei Gp di San Marino, Germania e Australia 1994. Chiunque ne fosse in possesso, è pregato di contattare il numero 0546-21117.

! Fan club Prost Grand Prix

Serena Lacchini, via M. Casadio 16, Godo (Ra)

Questa nostra lettrice, già responsabile di un Prost fan club, comunica a tutti i tifosi dell'ex pilota francese che il sodalizio è pronto ad accogliere anche tutti gli estimatori della Prost Grand Prix. Per mettersi in contatto, è possibile scrivere all'indirizzo sopra indicato.

? Gara «cult» per i tifosi di Hill

Gianni Carola, via Muratori 29, 20135 Milano

Il Gp d'Ungheria di quest'anno è divenuto una sorta di... cult movie per tutti i tifosi di Damon Hill. Chi ne possedesse una copia è pregato di scrivere a questo nostro lettore o telefonargli al numero 02-55013182. Infine, ecco la risposta che lui desiderava: la traduzione delle dichiarazioni di Damon riportate sul numero 35 di Autosprint erano assolutamente fedeli...

? Quel ko fulmineo di Damon

Paolo Rebeat, Veduggio (Mi)

La sua puntualizzazione è giustissima. Il ritiro di Hill in Australia non può essere assimilato a quello di Marques in Germania. Damon, infatti, ha abbandonato nel corso del giro di ricognizione, mentre il brasiliano è finito fuori corsa nelle primissime fasi del Gp. Quindi nel primo caso al pilota inglese non può essere attribuita l'effettiva partecipazione alla gara, mentre a Marques sì.

? Differenze di «stipendi»

Fabio Lo Turco, Roma

Oddio, lei sa bene che un pilota non viene retribuito con i criteri tipici di un lavoro... impiegatizio. Le quotazioni, e quindi gli ingaggi, variano da un anno all'altro e in tal senso la discriminante è data dalle prestazioni di ciascuno. Vedrà che l'anno prossimo i piloti che hanno ben impressionato potranno raccogliere i frutti delle loro fatiche.

ORSI



Bianchi precisa

! Scrivo in relazione al servizio apparso nel n. 32 di Autosprint, firmato Alberto Antonini, relativo al «talent scout» Antonello Raineri. Sono oltre che un assiduo lettore di Autosprint, team manager e comproprietario del team Svizzero Kms. Disputiamo il campionato tedesco di F3 e proprio nel nostro team Jarno Trulli ha gareggiato da giugno '95 a dicembre '96 conquistando il titolo di campione tedesco di F3. Il mio interesse per Jarno si era manifestato già durante la sua carriera kartistica in quanto fui conquistato dalle sue innumerevoli vittorie. Nell'agosto '94, dopo che Carlo Miglivacca della Rc Motorsport mi mostrò i dati telemetrici di una gara a Silverstone che Jarno disputò con il loro team, sponsorizzato dal signor Antonello Raineri, capii immediatamente il valore di Jarno Trulli e decisi di investire su di lui chiedendo subito il suo numero di telefono. Lo chiamai e lui mi disse di mettermi in contatto con il signor Raineri il quale lo stava aiutando da tre mesi a trovare un posto in F3. Proposi un test per Trulli al signor Raineri, che voleva diventare suo manager ma non aveva i mezzi economici per farlo, pertanto fui io ad accollarmi la spesa pur di vederlo alla guida. L'esito del test fu positivo ma per farlo correre Raineri avrebbe dovuto garantire il budget necessario, cosa che non

fece. A quel punto proposi a Trulli di correre per il mio team ma, essendo io a pagare lui, mi garantii un contratto di management. Pertanto la collaborazione tra Trulli e Raineri si interruppe nel novembre '94 a sei mesi esatti dal suo inizio, quindi il termine creato mi suona un po' fuori luogo per una collaborazione tale con un pilota di 20 anni che fino ad allora aveva vinto tutto ciò che c'era da vincere in kart. Jarno, all'interno del mio team si è sempre trovato a suo agio, il nostro rapporto di lavoro si è sempre svolto in maniera ottimale senza che nessun problema personale lo turbasse a differenza di quanto ha dichiarato il signor Raineri descrivendolo in crisi dopo sei gare. Mai nessuno ha voluto solo guadagnare su Trulli tant'è vero che non abbiamo esitato, pur di garantirgli un futuro in F1, a cederlo a Flavio Briatore e a destinare i proventi della sua cessione a giovani piloti sui quali continuiamo ad investire - attualmente stiamo investendo su tre giovanissime proposte. Tale precisazione è per me doverosa non ai fini di una sterile polemica con il signor Raineri, di cui possiamo apprezzare gli sforzi fatti a suo tempo e verso il quale Jarno conserva, contrariamente a quanto apparso sull'articolo, un sincero rapporto di amicizia, bensì per riconoscere i giusti meriti di tutti coloro che realmente hanno collaborato in maniera concreta al buon fine della

sua carriera, sia impegnandosi economicamente che fornendogli le giuste indicazioni senza mai volersi mettere in mostra. !

Gianni Bianchi
Davos (Svizzera)

In ricordo di Nino

! Ciao Nino, ti volevamo tutti bene! Nino Formica ci ha lasciato come una meteora nel silenzio più profondo in una notte senza luna. E tutti gli eravamo lontani a causa di queste maledette o benedette ferie e nessuno di noi ha potuto aiutarlo nel momento più drammatico della vita! Sto scrivendo questo ricordo con il cuore gonfio di amarezza e nel silenzio degli uffici per le ferie non ancora concluse e me lo rivedo di fronte alla mia scrivania appoggiato allo spigolo dell'armadio che mi parlava con la sua cadenza tipica del chievese e mi guardava con quegli occhi da gatto somnolento. «Dottore» mi chiamava, io che non ho mai conosciuto uno straccio di laurea e di consueto lo chiamavo «ingegnere» e lui sotto sotto ne godeva. Di lui ricordo in particolare la grande facilità e semplicità con cui avviava discussioni con piloti, meccanici e sportivi e di quei matti corridori dei rally che spesso uscivano malconci dalle gare ma con lo sguardo fiero di chi aveva sfidato coraggiosamente la dama verde pur di vivere uno o due giorni da leone. Lui li conosceva, ed era conosciuto da tutti. Mi sembrava un'istituzione, anche perché tutti lo amavano! Ciao, grosso indimenticabile Nino, cielo dei buoni, ove certamente sei, ricordati anche tu di me e di tutti noi che ti abbiamo voluto tanto bene. !

Franco Villani
Kingdragon Spa

PER
SCRIVERE
AI PILOTI

FERRARI SpA - Via Ascari, 55/57 - 41153 Maranello (Modena)

BENETTON FORMULA Ltd - Whiteways Technical Centre

Enstone Chipping Norton - Oxon, Ox7 5EE (Gran Bretagna)

WILLIAMS ENGINEERING Ltd - Grove, Woking, Surrey

OX12 0DQ (Gran Bretagna)

MCLAREN INTERNATIONAL Ltd - Woking Business Park Albert Drive Woking

Surrey GU21 5JY (Gran Bretagna)

PROST GRAND PRIX - Technopole - 58470 Magny-Cours (Francia)

MINARDI TEAM SpA - Via Spallanzani, 21 - 48018 Faenza (Ravenna)

ARROWS GRAND PRIX INTERNATIONAL Ltd - Leafeld Technical Centre, Leafeld

Witney Oxon OX8 5PF (Gran Bretagna)

SAUBER Ag - Wildbachstrasse 9 CH 8340 Hinwil (Svizzera)

JORDAN GRAND PRIX Ltd - Silverstone - Northamptonshire NN12 8TJ

(Gran Bretagna)

STEWART GRAND PRIX - 16 Tanners Drive, Blakelands, Milton Keynes MK14 5BW

(Gran Bretagna)

TYRRELL RACING ORGANISATION Ltd - Long Reach, Ockham, Surrey GU23 6PE

(Gran Bretagna)

Se dieci vi sembrano pochi

Dove eravamo rimasti? Forse al Gp del Belgio, con Schumacher in testa al mondiale con dodici punti di vantaggio sul tenace Villeneuve. Oppure alla vigilia del Gp d'Italia, con il canadese della Williams e il suo ritardo ridotto di un punto per via della sopraggiunta squalifica di Hakkinen a Spa. Comunque fosse, adesso siamo con i due rivali per il mondiale separati di dieci punti: in pratica si viaggia a un punto in meno alla settimana.

Di questo passo si arriverebbe alla fine del Gp d'Europa, a Jerez, con uno scarto di appena tre punti sempre a vantaggio del tedesco della Ferrari, e non è un'eventualità senza logica, in quanto verosimile nella sostanza. Perché? Perché oramai è chiaro che questo mondiale si avvia a un finale estremamente differente da quello dello scorso anno allorché il giovane Jacques riuscì con un rush a tratti travolgente a recuperare un ritardo pressoché impossibile dal suo compagno di squadra Hill. Non è cambiato Villeneuve, e sbaglia chi lo crede adesso in veste più dimessa. Semplicemente è cambiato il contesto in cui il canadese si trova a combattere.

Dodici mesi fa i due piloti Williams facevano gara a parte e avevano lo stesso mezzo a disposizione. Salvo fattori straordinari erano loro due, e solo loro due, a giocarsi la pole e a disputarsi la vittoria. La squadra era serena: aveva già intascato il suo mondiale costruttori e poteva gustarsi la sfida in famiglia con più curiosità che apprensione. In più, chi era in testa era anche quello che a fine stagione sarebbe andato via, non un vero e proprio separato in casa, ma quasi.

Quest'anno il contorno è ben diversamente aggressivo. Per la pole bisogna scannarsi come non accadeva da una vita: almeno dieci concorrenti racchiusi in un solo secondo stanno diventando una regola. Non è da uno solo che bisogna guardarsi, ma da tanti e lo si è visto a Monza dove Schumacher, pur staccato di appena tre decimi dal suo diretto rivale, è partito ben tre file più indietro.



Poi c'è la gara e la musica non cambia. Lo scorso anno Alesi, ugualmente secondo al traguardo come quest'anno, era arrivato a 18". Irvine, quest'anno, staccato dal vincitore da 17", si è classificato ottavo! Non si raccoglie più niente per strada e in più Schumacher sembra avere i nervi saldissimi nel contenere i danni. Ecco perché 10 punti, in assoluto pochi, possono diventare tanti nell'economia del finale di stagione. Perché Villeneuve, un anno fa sapeva che gli era sufficiente arrivare davanti

al compagno di squadra per vincere e contare su un vantaggio minimo di quattro punti da scalare in classifica. Adesso invece è tutto cambiato: Jacques non è più sicuro di vincere e arrivare semplicemente davanti a Schumacher non può dargli certezze, ma solo eventuali esigui punticini. Nel '96 era Hill contro Villeneuve, quest'anno sono in tanti contro di lui, tutti quelli che in condizioni differenti, su tracciati differenti, possono stargli davanti facendo il gioco della Ferrari. Anche il suo compagno, per cominciare. Perché a Monza si è visto benissimo che finché Williams non sarà matematicamente certo di aver vinto il titolo costruttori non getterà al vento punti preziosi per dare gloria a un suo pilota. Frentzen, infatti, poteva benissimo farsi scavalcare da Fisichella e da Jacques sistemandosi giusto davanti a Schummy, ma la Williams avrebbe portato a casa un punto in meno (e Villeneuve uno in più). Che scelta ha fatto la squadra? La più ovvia per un team che può sopravvivere solo confermandosi vincente, appetibile, sponsorizzabile. Non certo con un pilota iridato e con il dubbio, all'esterno, che sia riuscito a vincere più per merito suo che della squadra. Dieci punti, quindi, sono sì pochi, ma forse Villeneuve aveva più speranze un anno fa quando doveva rimontarne ventiquattro...



F.1 Gp Italia

in copertina

Colpaccio di Coulthard

Coulthard insegue Frentzen. Siamo ancora nelle prime fasi di gara e David ha davanti a sé oltre al pilota della Williams anche Alesi che guida la corsa. Poi nel corso dei pit stop la McLaren n. 10 prende la testa per non lasciarla più. Coulthard sale così sul gradino più alto del podio di Monza, mentre Schummy (foto piccola) deve accontentarsi del sesto posto

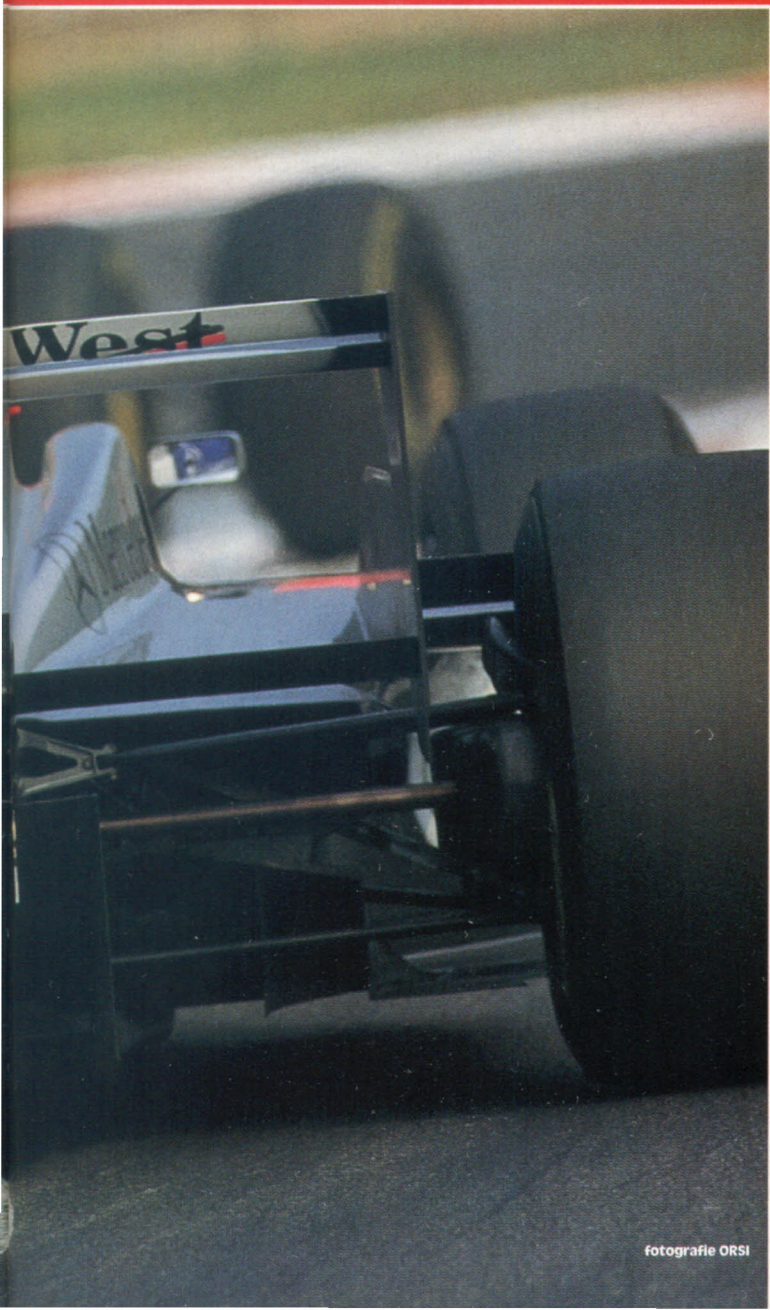




In una gara senza sorpassi in pista, l'alfiere McLaren bissa il successo di Melbourne beffando Alesi

nel pit stop. Schummy è appena sesto, ma Villeneuve gli recupera un solo punto e il mondiale è più vicino...

▲ ALBERTO ANTONINI



fotografie ORSI



ANSA

MONZA - Mai fidarsi delle apparenze: per anni ci hanno ripetuto che l'Hungaroring è un budello senza possibilità di sorpasso, e che a Monza si vede lo spettacolo. Arrivi alla resa dei conti e che cosa trovi? Un Gp Ungheria pieno di sorprese, un Gp Italia con meno sorpassi dei capelli di Eddie Jordan (che porta il parucchino). Nonostante i primi otto (otto!) siano staccati all'arrivo di appena diciassette secondi tra loro, neanche si trattasse della mitica edizione 1971, quella di domenica non è stata, francamente, una bella gara. In alcuni momenti è parsa addirittura una corsa drogata, addormentata dalla paura di sbagliare e finir fuori per la perdita di aderenza nei sorpassi. E anche questa, a modo suo, è una novità. Ma colpo di scena della Monza di quest'anno non è l'assenza dei duelli, bensì la presenza della McLaren. David Coulthard, ventiseienne scozzese con la tuta color marziano e la chioma color tintura, vince con una condotta di gara accorta la sua terza gara in quattro stagioni scarse di carriera: la seconda di quest'anno. E ➡

➔ Ron Dennis, che lo aveva riconfermato neanche un mese fa, trova una soddisfazione in più. Perché il successo di stavolta è netto, costruito sulle prestazioni della Mp4/12 e sulla strategia di squadra, e non sulle circostanze abbastanza fortunate che si erano verificate a Melbourne in marzo. Ma anche perché, accanto a Coulthard, Mika Hakkinen è sembrato ancora più veloce: con ogni probabilità il migliore in gara. Non fosse stato per un treno di gomme non rodiate e disastrose («una colpa del fabbricante», sottolinea Dennis) che si sono totalmente deteriorate dopo appena due giri, la McLaren avrebbe quasi sicuramente avuto due piloti a podio. Il ritmo di gara di Mika nelle battute finali, quando ha rimontato furiosamente dopo una sosta ai box non prevista, deve far pensare alle potenzialità di una squadra che teoricamente è «solo» la quarta forza del mondiale. Hakkinen ha staccato Frentzen (terzo sul traguardo, e al secondo podio consecutivo) di quasi otto decimi di secondo nella graduatoria dei giri più veloci, segnandone una raffica negli ultimi giri. E inoltre Mika ha registrato (ma questa non è una novità) le velocità migliori in due dei tre settori del circuito. Possibile che, a parità di materiale, potesse essere tanto più veloce del compagno di squadra? Ron Dennis sostiene che «David ha fatto quello che ha fatto per poter vincere», facendo capire che l'affidabilità era un punto interrogativo fino all'immediata vigilia e che, al contrario di Coulthard, Hakkinen non aveva più niente da perdere. Ma se è vero, allora il potenziale della McLaren è impressionante. Almeno su un tracciato dove la potenza conta ben più del grip meccanico, che da sempre è la spina nel fianco della Mp4/12. È impossibile che Adrian Newey abbia rivitalizzato fino a questo punto il progetto nell'arco di appena un mese e mezzo, da quando cioè è capo progettista; ma in Williams si staranno comunque mordendo le mani per aver perso il loro uomo d'oro.

DUELLO A DISTANZA

Lo stesso, del resto, può farlo la Benetton, dove Jean Alesi, nettamente superiore a Berger su una pista che da sempre lo esalta, ha perso forse una delle ultime occasioni di vittoria. Per colpa di una strategia non perfetta, e di un giro di rientro troppo lento. Alle spalle della McLaren e di Alesi, gli altri hanno fatto la figura dei comprimari. Il duello Williams-Ferrari è stato un duello a distanza, che ha ribadito la superiorità complessiva della Fw19 ma cambiato ben poco nella classifica Piloti. Del resto, d'ora in avanti bisognerà che i due avversari studino ciascuno le mosse dell'altro, attenti a non fare errori (e ricordando

fotografie ORSI

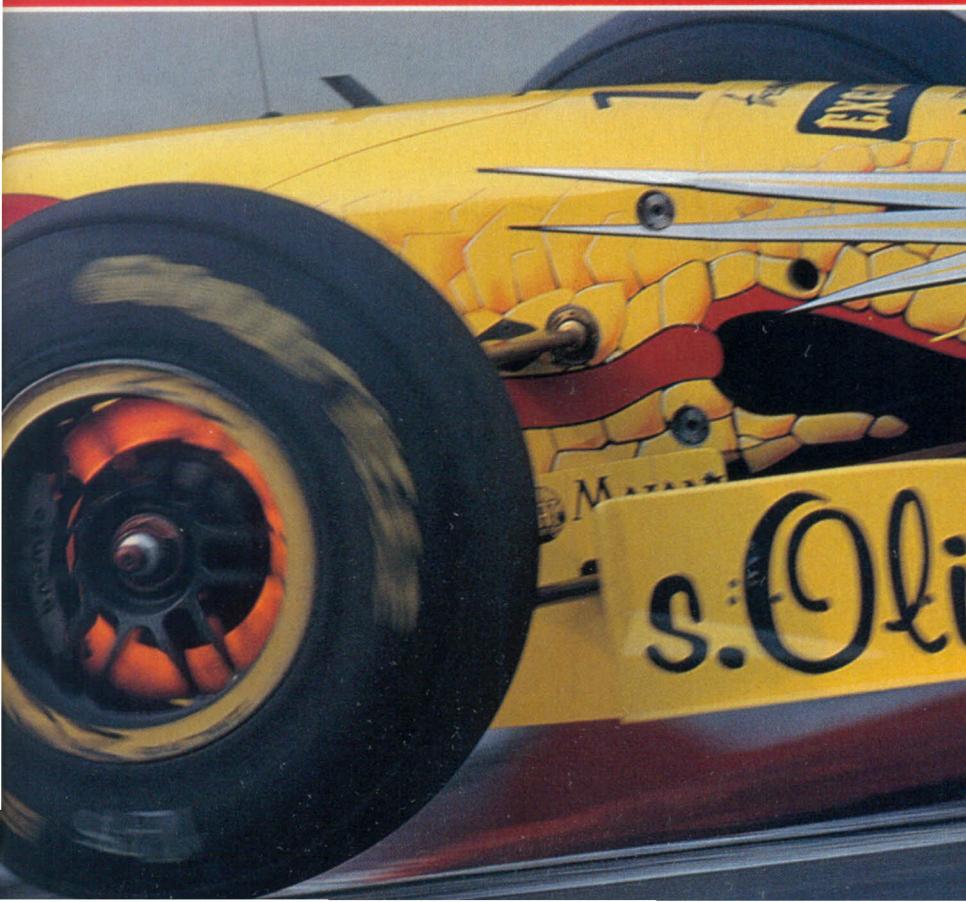


«Mi sono divertito un sacco e mi sarei divertito anche se non avessi vinto. Spero che la vittoria abbia rafforzato la mia posizione in seno al team»

David Coulthard

Barrichello, con una Stewart povera di cavalli ha affrontato la gara monzese con la vettura molto scarica. Comprensibile quindi il lungo che lo ha visto protagonista alla prima variante. Sotto, Fisichella velocissimo sia in prova che in gara. Purtroppo, nel Gp che forse gli stava più a cuore non è riuscito a salire sul podio





che Jacques ha comunque, al momento, una vittoria in più): il risultato assoluto passa in second'ordine. Il discorso, in chiave campionato, viene analizzato più a fondo in altre pagine: per quanto riguarda la gara, in sintesi, si può dire che la Ferrari ha badato a contenere i danni (come a Hockenheim, altra pista veloce, ma con meno fortuna). E la Williams, o meglio Villeneuve, non ha saputo approfittarne. Jacques ha concluso quinto davanti a Michael, rimontando solo un punto. I nuovi cordoli monzesi - raccomandati proprio da Schummy! - non hanno aiutato la Rossa. Eddie Irvine sostiene che la scarsa efficienza aerodinamica della F310B, e in particolare l'eccessiva sensibilità in beccheggio, rendevano impossibile aggredirli come facevano altri piloti.

ATTESA TRICOLORE

Non troppa fortuna, viste le premesse della vigilia, anche per la Jordan, unico team Goodyear ad aver scelto - abbastanza in controtendenza - pneumatici a miscela più tenera. Fisichella ha concluso quarto partendo dalla seconda fila, precedendo entrambi i rivali per il titolo mondiale, ma senza poter sfruttare fino in fondo la potenza del motore Peugeot, su una pista che in teoria era congeniale. Dopo Scarfiotti, l'Italia da corsa dovrà aspettare ancora un po' per vedere vincere uno dei suoi. Ralf Schumacher ha lasciato invece interdetti con una condotta di gara, ai danni di Johnny Herbert, che sarebbe stata lo devole anche in F.Panda, ma che a certe velocità diventa demenziale. Ha letteralmente stretto Johnny contro il muretto e se l'è cavata senza neppure una convocazione in direzione gara, quando altri piloti passano guai per molto meno. Poco da registrare nella guerra delle gomme. Del resto, per la sua tipologia Monza non poteva riservare grosse sorprese sotto questo aspetto. Ancora una volta la Goodyear è stata superiore in prova e in gara, pur con la «macchia» dell'inconveniente capitato a Hakkinen. Fra i team Bridgestone la Prost, teoricamente più a suo agio in condizione gara che in qualifica, aveva illuso brevemente nel warm-up con Trulli e Nakano, ma nel pomeriggio il rendimento è stato come al solito incostante. Addirittura, il primo dei piloti con pneumatici giapponesi è stato proprio Jarno, lontano dalla zona punti: decimo all'arrivo a oltre un minuto dal vincitore e davanti al compagno di squadra. E con Monza, in un clima tutto sommato sommerso (che differenza dall'atmosfera del '96!) vanno in archivio le «classiche» del mondiale: dei prossimi appuntamenti, quello con più storia è Suzuka che conta appena dieci anni di vita. Ma se la recita è buona, il teatro conta poco. ■

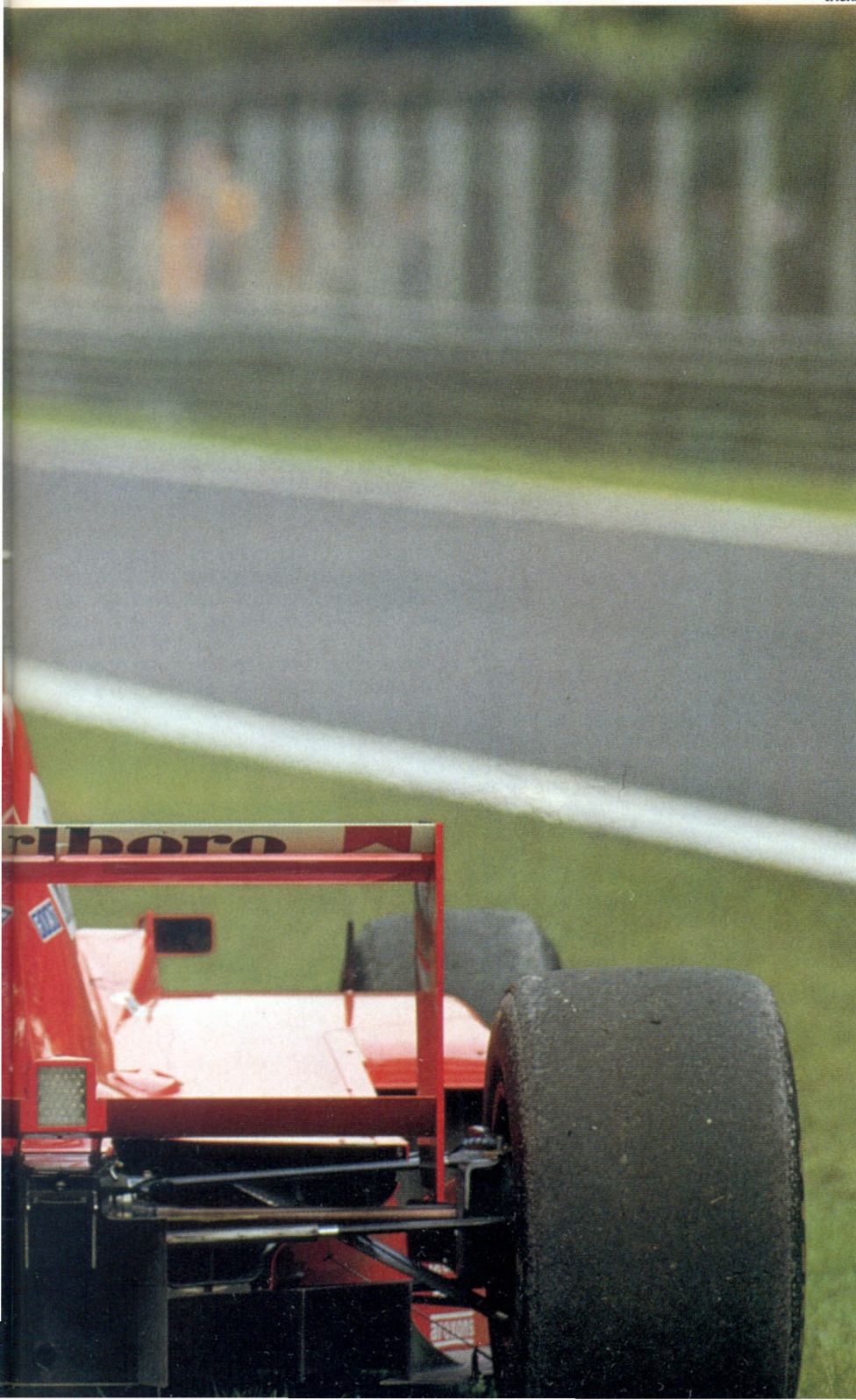
F.1 Gp Italia *l'analisi*

Punto perso o gu



Guadagnato?

VAGHI



Michael Schumacher ha giocato in difesa limitando i danni nel confronto iridato con Villeneuve. Il ferrarista non ha entusiasmato, ma...

▲ ALBERTO ANTONINI

MONZA – Per Michael Schumacher è «*ein verlorener Punkt*», un punto perso, «*ma in fondo c'è da essere soddisfatti*». Per Jean Todt è un modo «*per limitare i danni*». Frank Williams, nel bilancio complessivo, la vede un po' come un'occasione perduta: «*Siamo stati battuti, ma in realtà siamo molto più forti di quanto sembrasse. E il distacco in classifica è tanto, ma basta una giornata giusta per recuperarlo*». Insomma, chi è la vincitrice, o meglio la meno sconfitta, tra Ferrari e Williams dopo Monza? L'aritmetica dice che Villeneuve ha recuperato un punto – quota meno 10 – sul leader del mondiale Schumacher, mentre la sua squadra ha in pratica colmato il distacco nel Costruttori, grazie anche al podio di Frentzen, portandosi a una sola lunghezza. La statistica, scienza appena più complessa e controversa, assegna però alla Rossa un vantaggio di due punti e mezzo a gara contro 2,2 prima del Gp Italia (contando quelli guadagnati per la squalifica di Hakkinen in Belgio) nella classifica Piloti. In pratica, meglio di prima. La realtà, come sua abitudine, sta nel mezzo e si basa su una serie di considerazioni. Per la Ferrari questa edizione di Monza, abituale rifugio consolatorio negli anni bui (basti pensare al secondo posto di Alesi nel '93) si era trasformata in un incubo. Proprio in quella che, come rendimento, è la stagione migliore dai tempi di Adamo ed Eva. È facile dire che il V12, quando c'era, dava una mano su un circuito del genere, ma non è la sola spiegazione. Quanto alla Williams, anche la super-efficiente Fw19 ha confermato di soffrire un po' i tracciati veloci, come già a Hockenheim. Ma forse li soffre di più il suo pilota, come ha confermato Frank Williams: «*Può darsi che questa non sia proprio la pista per Jacques*». Ci sono problemi di freni, già evidenziati nelle prove della settimana prima del Gp; ci sono problemi di gestione della gara, di cui leggete a parte. Il campionato finirà davvero per accontentare tutti, e cioè con un sostanziale pareggio (Schumacher campione del mondo, la Williams vin-

➔ citrice nel Marche a cui Frank Williams tiene tanto)? Le previsioni le faranno gli indovini. Ma Monza, intanto, ha evidenziato altri elementi nel bilancio fra le grandi sfidanti per il titolo. Eccoli.

1 Che difficoltà per Schummy?

Nemmeno la F310, la Ferrari dell'anno scorso, era un fulmine di guerra. Eppure Schumacher vinse la gara con diciotto secondi su Alesi, si qualificò in seconda fila, segnò il giro più veloce e polverizzò Irvine. Sì, le Williams erano fuori gara, ma dopotutto non c'erano solo loro. E non pioveva neanche. Quest'anno, Michael è entrato in zona punti solo grazie ai guai di Hakkinen. In gara ha girato più lento di Eddie - due decimi circa lo svantaggio sul miglior crono - e in griglia era appena davanti a lui. Come si spiega? In parte con una serie di motivazioni tecniche, che leggete di seguito. In parte con ragioni di altro genere. Anche i grandi, talvolta, hanno la luna storta. E a Monza Schumacher non è stato il solito Schumacher. Prendiamo l'episodio della vettura da gara rifiutata per le qualifiche (e poi utilizzata per il Gp). Si trattava, come è noto, della scocca numero 180, totalmente nuova e realizzata con il criterio di alleggerimento. Ebbene, il sabato Michael non se la «sentiva» a dovere. Il problema - non reso noto ufficialmente - riguardava lo sterzo. Ma in squadra rimane il dubbio sulla reale entità del guaio. Anche perché, se lo sterzo - o il telaio - avesse avuto davvero un difetto congenito, Schummy avrebbe scartato la monoposto anche per la domenica. Le prove cronometrate, poi, sono finite con il peggiore piazzamento di Schummy in griglia da quando corre per Maranello (e uno dei peggiori di sempre per lui, fatta salva la sedicesima piazza di Spa '95 dovuta alla pioggia). L'impressione è che il pilota abbia affrontato tutto il week-end con una dose di pessimismo (non diciamo di nervosismo) che non è la solita prudenza a uso e consumo dei media. E che non gli è neppure abituale. A fine gara, Schummy si lascia andare a un commento: «I sorpassi, con queste F.1 così sensibili, ormai sono fuori discussione. Le prime vetture sono arrivate in una decina di secondi. E questo non è normale per Monza». Be', se non sono i piloti come lui a fare la differenza...

2 La Rossa plafonata

Non è più un allarme, perché ormai si deve fare con quello che si ha: ma la gara di domenica ha evidenziato in maniera impietosa i limiti della F310B. La colpa non è solo del motore, anzi c'è un dato che deve preoccupare. E cioè che «barra



fotografieORSI

uno» e «barra due», nonostante i quindici-venti cavalli di divario di potenza, non fanno la differenza su una pista veloce. La Ferrari, in realtà, se n'era già accorta nei test della settimana precedente: e la spiegazione del fatto sta nell'aerodinamica che «plafona» le prestazioni. Vale a dire, in linguaggio più crudo, che se anche la Rossa superasse il muro degli ottocento cavalli, e ne mancano ancora parecchi, non sarebbe particolarmente più veloce. Si spiega anche così la poca differenza di rendimento tra Michael e Irvine, che su altri circuiti è stata ben più marcata. In teoria, invece, il carico aerodinamico (e quindi l'aderenza) dovrebbero crescere con la velocità, senza bisogno di aumentare l'incidenza delle ali. Schummy in questo è stato chiarissimo nel dopo-gara: «Sulle piste a basso carico alare, come questa, perdiamo un sacco di efficienza. Per fortuna ci attendono gare dove serve più alettone, e dove saremo sicuramente più competitivi». Un altro problema sollevato da Michael è quello degli airbox: «Nei sorpassi, viaggiando in scia la presa dinamica perde pressione per le turbolenze della vettura che ti precede, e quindi il motore è meno efficiente». Ma alla Ferrari sottolineano che il problema è solo contingente, e non riguarda un difetto congenito dell'airscoop. Molto bene, invece, l'im-

pianto frenante: quello Ferrari è l'unico che alla vigilia di questa gara non creava perplessità. E le cose potrebbero andare anche meglio quando verrà introdotta la ripartizione laterale (destra-sinistra) in aggiunta a quella fra avantreno e retrotreno.

3 Terzi e quarti scomodi

L'ordine di arrivo, e i distacchi, lo dimostrano: quest'anno riposarsi sugli allori è assolutamente proibito. La vera differenza tra Williams e Ferrari da una parte, e le avversarie dall'altra, è solo nella costanza delle prestazioni. O meglio, nell'incostanza. Ma non esistono più i castigamatti, gli ammazza-campionato. A seconda del circuito, può emergere questa o quella vettura. La Benetton, che a quanto pare vanta un'efficienza aerodinamica sorprendente, e la McLaren che ha un motore potentissimo, a Monza hanno menato la danza. La Jordan è ancora meglio in qualifica che in gara, ma resta da vedere fino a quando. È una situazione con la quale bisognerà fare i conti, ma è anche una situazione che, in casi come quello di domenica, privilegia la Ferrari. Gli altri sono già tagliati fuori, anche se in teoria Alesi potrebbe diventare campione del modo (per un punto!) vincendo tutti i rimanenti quattro Gp, a patto che né Schumacher né Villeneuve conseguano risultati utili. Nel frattempo, però, chiunque vinca le altre gare sottrae punti preziosi ai piloti Williams. E in Austria, circuito che nessuno conosce a fondo, potrebbero esserci altre sorprese. ■



PERCHE' HA PERSO *Alesi*

MONZA - L'assassino torna sempre sul luogo del delitto. Anche Alesi. E gli è andata a buca, pure questa volta. Jean poteva cogliere il suo secondo successo in nove anni di F.1. Poteva centrare una gara già dominata in prova. Poteva conquistare Monza, dove è adorato dal pubblico. Jean aveva centrato sulla stessa pista la seconda pole in F.1 dopo tre anni. Ha dominato oltre metà gara, ma non ce l'ha fatta a vincere. Si è dovuto accontentare di un secondo posto che non lo soddisfa appieno, anche se meglio dei ritiri dell'epoca Ferrari (nel '94 si rompe la trasmissione ripartendo dopo un rifornimento, nel '95 si grippò un cuscinetto). Alesi ha un conto aperto con Monza: ma anche questa volta non ce l'ha fatta a farsi rimborsare e non è colpa del ca-

«Negli ultimi giri osservavo il retrotreno della McLaren: ho sperato fino alla fine in una fumata del motore Mercedes»

so. Jean ha perso ai box, nell'unico rifornimento. Era davanti a Coulthard prima di fermarsi ai box, ne è uscito dietro. Su una pista dove non ci sono sorpassi non ha più saputo insidiare lo scozzese, che per sua stessa ammissione, ha disputato una seconda parte di gara gestendo il minimo vantaggio acquisito. La strategia McLaren aveva funzionato a meraviglia e solo un guasto poteva cambiare le carte in tavola. Nei test si era capito che la durata delle gomme consentiva una sola sosta ai box: eppure le squadre hanno adottato scelte tattiche differenti. Alla Williams, tanto per cambiare, hanno sbagliato tutto. Hanno imbarcato poco carburante al via, puntando su un forcing iniziale dei piloti che non c'è stato perché Frenzen e Villeneuve sono stati chiusi nella

morsa del traffico. Risultato: dovendo rifornire più carburante i loro rifornimenti sono stati più lunghi. La McLaren (come la Ferrari) ha scelto la via opposta: è partita con molta benzina, lasciandosi un margine più ampio per decidere quando fermarsi al pit stop. La Benetton ha scelto una via di mezzo: al 32. giro, quando Alesi è rientrato ai box non aveva più alternative, salvo rischiare di restare a secco come a Melbourne. Cosciente del suo vantaggio, Coulthard ha seguito Alesi nei box. Le squadre hanno eseguito il lavoro senza sbavature: il rifornimento della McLaren (7"8) è durato nove decimi in meno rispetto a quello della Benetton (8"7), il tempo necessario per imbarcare una decina di litri di carburante.

Dieci litri vincenti, ma che da soli non sarebbero bastati. Alesi, due giri prima di entrare ai box, aveva un vantaggio di 1"6 su Coulthard. Se togliamo i nove decimi pagati nella sosta, scopriamo che comunque mancano sette decimi al computo: sono quelli persi da Jean nel giro precedente il rientro (il francese l'ha effettuato in 1'26"6, mentre David ha staccato il suo giro più veloce in gara in 1'25"9). Un forcing che gli ha consentito di entrare ai box a ruota di Alesi e di uscirne davanti. Per Bernard Dudot, dt della Renault: «Coulthard ha costruito la sua vittoria su due punti: la partenza e il rifornimento perfetto. E' il solo ad aver centrato perfettamente entrambe le cose».

Paolo Bombara



F.1 Gp Italia *l'incidente*

PHOTO 4



Alla 38. tornata, Ralf Schumacher mentre supera Herbert si sposta all'esterno e urta la Sauber. L'inglese è costretto ad un'uscita da brivido, fortunatamente senza conseguenze...

▲ PAOLO BOMBARA



Che paura per

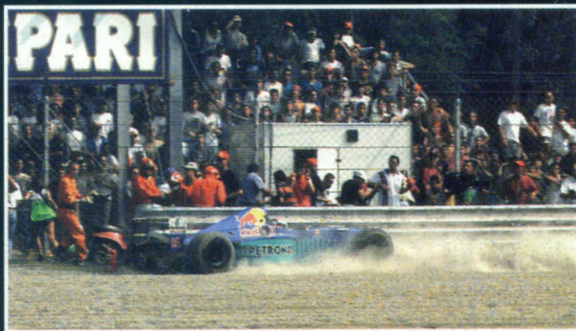


PHOTO 4

Ecco attimo per attimo le fasi dell'uscita di Herbert, toccato da Ralf Schumacher. L'inglese perde il controllo della Sauber che poi decolla, finendo la sua folle corsa con un violento urto contro una barriera di gomme. Johnny esce dalla vettura impaurito ma illeso



COLOMBO



COLOMBO



PHOTO 4



ORSI

MONZA - In una gara dove di sorpassi non se ne sono praticamente visti, uno dei rarissimi effettuati ha rischiato di finire male. Ecco com'è andata. Al 38. giro, Ralf Schumacher riesce ad affiancare e a passare sul rettilineo Herbert, ma alla staccata della prima variante, non ha ancora il vantaggio di una monoposto completa quando si sposta verso destra ed urta l'inglese facendolo piroettare pericolosamente fuori pista e finire contro il muro. Un numero da brivido, fortunatamente senza conseguenze. «È stato un errore di inesperienza - ha commentato Herbert - da parte di Ralf, che evidentemente ha ancora molto da imparare su come si duella ad alta velocità. In quel punto siamo a più di 335 kmh, potevo farmi veramente male. Ma potevano esserci conseguenze spiacevoli anche per lui, per i commissari di percorso e il pubblico. Mi aveva superato e, in prossimità della curva, mi aspettavo che si spostasse verso l'esterno. Del resto gli avevo lasciato lo spazio necessario. Lui, tuttavia, si è spostato sempre di più e a me non ha lasciato pista sufficiente. È andata bene che sono partito in testacoda. Se la piroetta fosse avvenuta nell'altro senso, la mia monoposto poteva urtare un cordolo o piantarsi nella sabbia, capotandosi. Così avrei rischiato un brutto colpo al collo. Meno male che invece l'urto è risultato abbastanza... morbido». Molta la paura? «No. In questi casi si è soltanto spettatori passivi di un film, che, peraltro, mi è sembrato abbastanza lungo. Mi sono sentito come un passeggero assolutamente impotente». Ralf Schumacher, da parte sua, si è difeso così: «Mi spiace, ma credevo di aver già completamente superato Johnny, quando mi sono spostato per prendere la migliore traiettoria e ho sentito un colpo. La monoposto è balzata in avanti, tanto che credevo di aver urtato un qualche oggetto o detrito in pista. Poi ho visto la Sauber impazzita risuperarmi in testacoda. Allora ho capito che Herbert mi aveva urtato da dietro. Peccato, perché poi la mia monoposto è diventata troppo instabile per poter continuare la gara». Molto severo il giudizio di Peter Sauber sull'episodio: «Le immagini parlano chiaro: si vede perfettamente Ralf Schumacher che supera Johnny con una manovra molto pericolosa. In questi casi, la cosa più importante è considerare le conseguenze per il pilota e, fortunatamente, tutto è andato bene. Ma si è trattato di una situazione molto, molto pericolosa che dà una brutta immagine della F.1. A volte bisognerebbe poter guardare dentro la testa di un pilota che commette cose simili».

JOHNNY!



Divorzio all'italiana

MONZA - Ormai non serve più a nessuno nascondere: Flavio Briatore esce di scena, al più tardi alla fine dell'anno. Sicuramente dalla Benetton, probabilmente - ma in modo più contorto - dalla F.1, almeno da quella vissuta in diretta al muretto dei box. Ne avevamo dato notizia da tempo (nel numero 28 di quest'anno), ma in questi mesi altre situazioni si sono accavallate. Qualcuno ha attribuito a Bernie Ecclestone una dichiarazione durissima: e cioè che se Briatore vorrà restare in F.1 l'anno prossimo farà bene a cercarsi un pass. Se anche fosse vero, probabilmente Bernie non era del tutto serio, pur se scherzare è il modo migliore per dire certe verità. Quello che è certo è che la posizione del direttore generale Benetton si è fatta delicata, anche se la famiglia farà in modo che la separazione avvenga in modo indolore. Alessandro Benetton non ne ha fatto mistero a Monza: i suoi «*se Flavio se ne andrà*» suonavano inequivocabilmente come dei «*quando se ne andrà*». Incredibile ma vero (ma forse è il destino di tutti i precursori) Briatore lascia la presa proprio mentre la F.1 inizia sempre più a somigliare allo schema che lui se ne era fatto. E cioè un mondo gestito da una generazione di manager che ben poco hanno a che fare con i differenziali, i pistoni e le strategie dei box. Un mondo di gente, per intenderci, agli antipodi del modello alla Ron Dennis, quello dell'ex meccanico che si è fatto da solo. In questo, Briatore è stato veramente insuperabile. Non sapeva nulla di Gran Premi quando arrivò nell'89, un po' più in carne e abbronzato di adesso. Non ne sa molto neppure ora, se uno dei suoi ingegneri di punta dice «*lui al muretto dà solo l'entusiasmo*». Non si è preoccupato di imparare cose che in gran parte non gli sarebbero mai servite. E, con intelligenza non proprio comune in F.1, ha evitato di immischiarsi in questioni tecniche, dove avrebbe solo dato fastidio. In compenso, in otto anni ha espanso il suo campo d'interessi passando dagli sponsor, ai piloti, ai marchi pubblicitari paralleli. Proponen-

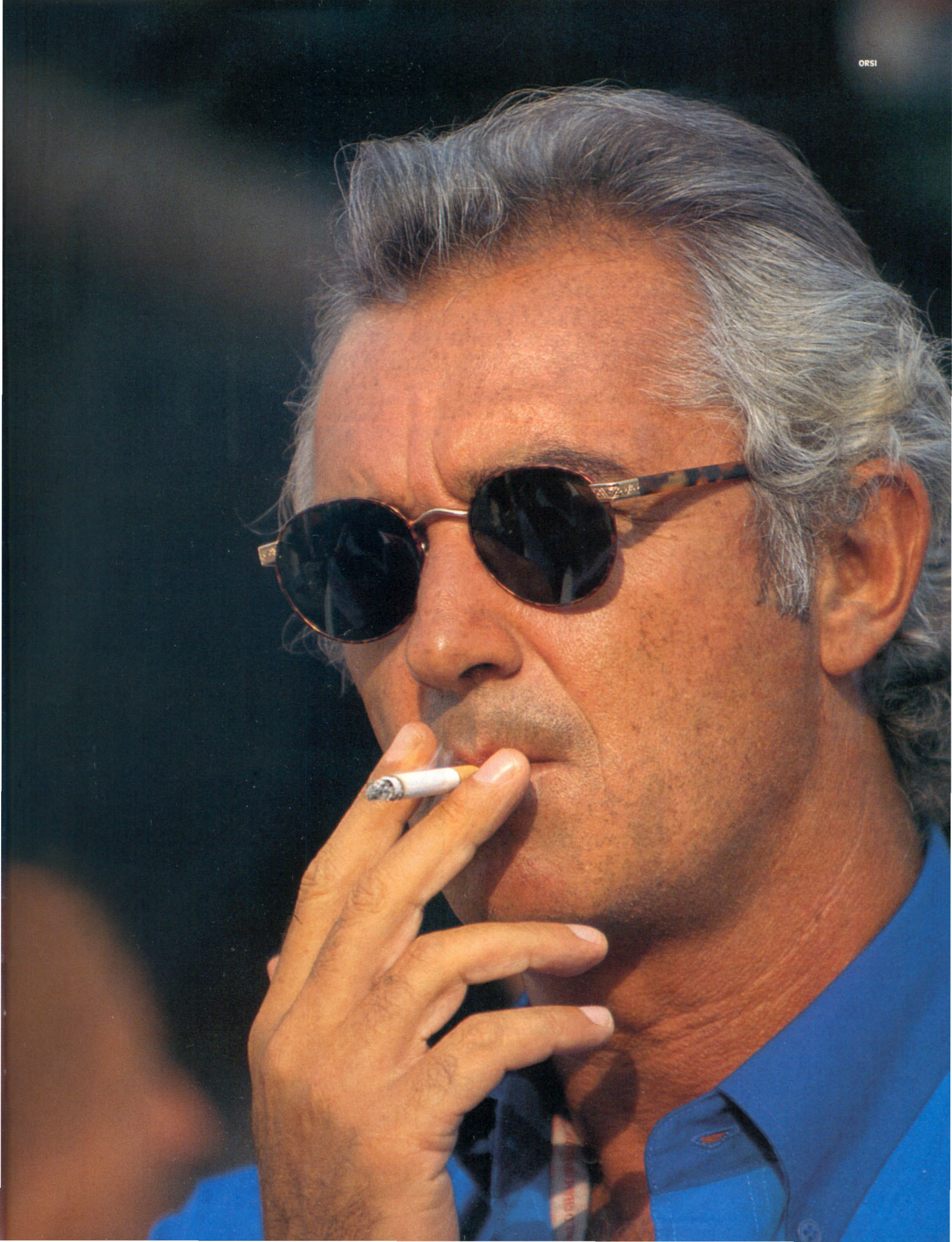
***Entro fine stagione,
Briatore uscirà
di scena.***

***Dalla Benetton
e forse dal Circus
iridato. Ecco tutti
i risvolti di un ritiro
annunciato***

▲ **ALBERTO ANTONINI**

do, anzi inventando per il «suo» team un'immagine incredibilmente aggressiva; almeno per gli standard della F.1 dei primi Anni '90. Briatore era per tutti un punto di riferimento, molto spesso criticato (chiedere a Eddie Jordan), quasi sempre invidiato dagli altri team manager. Vero è che il novanta per cento della sua fortuna - anche commerciale - lo aveva costruito attorno al mito Schumacher. Il dubbio, a questo punto, è: chi ha creato chi? Un dubbio legittimo, visto che altre operazioni non sono andate altrettanto bene. Il concetto del «progettista globale» nato attorno alla figura di John Barnard naufragò miseramente davanti alle pretese economiche e gestionali del Mago. Lo scambio forzoso fra Schummy e la coppia Berger-Alesi non ha, complessivamente, prodotto granché come risultati. Ma forse, anche se non sembrava, già a quell'epoca Briatore aveva progetti diversi. Un po' come Bernie Ecclestone, magari, che negli ultimi anni in Brabham aveva già la testa da tutt'altra parte. L'ultimo grande progetto di Flavio Briatore, che più che un progetto è una linea politica, è quello che riguarda i piloti. Se a Monza Jean Alesi non aveva ancora le idee chiare circa il proprio futuro (la pole position, e anche le dichiarazioni possibiliste di Be-

netton, non spostano decisioni già prese) la «colpa» è anche di Briatore. Che una volta di più ha scoperto l'uovo di Colombo, l'anello di congiunzione fra il pilota con la valigia e il campione superpagato di una volta. E cioè il pilota di sicuro talento ma tenuto a stecchetto, facendogli apparire la F.1 come un regalo fantastico per il quale non è morale, o lecito, chiedere anche una valanga di miliardi. Così si spiega il progetto Fisichella-Wurz. Certo che, per essere così digiuno di tecnica, Briatore ha avuto spesso fiuto per i piloti giovani. O almeno si è saputo appoggiare agli uomini giusti, come quel Willi Weber che gli portò in dote l'allora ventiduenne Michael Schumacher, dopo una sola gara con la Jordan. Oggi sembra che Briatore, anche fuori dalla Benetton, abbia ancora un futuro nella gestione dei piloti. Nel quadro, magari, di un piano più globale, che parta dalla F.3000 per arrivare ai Gp, sempre con la supervisione di Ecclestone. Ma per farlo bisognerebbe sottrarre i contratti a chi attualmente li detiene, o ricominciare da campo con facce nuove. Proprio Willi Weber commenta: «*Non lo so, mi sembra difficile. Magari, invece, Briatore si occuperà di più della Minardi*». Brrr. «*Comunque - aggiunge l'angelo custode di Schummy - non dobbiamo preoccuparci per lui. È uno in gamba, se la sa cavare*». Che Weber non si preoccupi è pressoché certo. Ma qualche problema in più Briatore ce l'ha di sicuro. Con lui, probabilmente, se ne andrà dalla Benetton anche la Mild Seven: fonti interne assicurano che il contratto con lo sponsor giapponese (procurato da Flavio) è stato rinnovato solo per quest'anno, e che sulla Benetton appariranno nel '98 i marchi della Bat. Lucky Strike o, molto più probabilmente, 555. Ma questo fa già parte del futuro targato David Richards (che non compra il team, ma subentra nella gestione), come ne fa parte il più giovane dei Benetton, Rocco. Flavio Briatore, a questo punto, è già nel passato della squadra. In pochi anni ne aveva fatto un top team: adesso lascia un'eredità difficile. ■



Fisichella tra i migliori ma sbaglia la partenza

A Spa era sicuro che Monza sarebbe diventata la grande occasione. Invece, il velocissimo romano ha concluso quarto dopo aver entusiasmato in qualifica col terzo tempo. Al via si è fatto sorprendere da Coulthard, scattato dalla fila dietro

▲ **PAOLO BOMBARA**

MONZA - Giove Pluvio ferrarista è partito in ferie. Dimenticato il temporale di Spa, questa volta è un bel caldo afoso che avvolge macchine e piloti al via. **Alesi** scatta bene dalla pole position davanti a **Frentzen**, ma chi impressiona veramente è **Coulthard** che riesce a bruciare in un colpo solo il compagno di squadra **Hakkinen**, **Villeneuve** e persino **Fisichella** e si installa al terzo posto. Un colpo da maestro. Meno vistoso ma egualmente essenziale è quello messo a segno da Michael **Schumacher** che riesce a superare **Berger**. Più veloce in gara, l'austriaco non riuscirà più a portare la minima stoccata per risuperare la Ferrari. Intanto tutto fila liscio o quasi alla temuta strettoia della prima variante, soltanto **Salo** arriva lungo e la taglia. Tanto i «panettoni» non ci sono più.

1. GIRO. **Alesi** transita al comando, davanti a **Frentzen**, **Coulthard**, **Fisichella**, **Villeneuve**, **Hakkinen**, **M. Schumacher**, **Berger**, **Irvine**, **Herbert**, **R. Schumacher**, **Hill** e **Trulli**. **Diniz**, ha un problema col selettore del cambio, quasi spegne il motore e perde due posizioni.

2. GIRO. Mentre **Alesi** allunga, le due McLaren si fanno sotto alle due Williams, minacciose. E dire che le prime hanno più carico di carburante delle seconde. Anche **Berger** è in scia a **Schummy**.

5. GIRO. Va in testacoda **Diniz** alla 1. variante, ma la sua uscita è dovuta ad un improvviso cedimento di una sospensione. Rientrerà ai box ma solo per ritirarsi. Intanto



Fotografie ORSI



Popolo rosso per lo scozzese

Una folla immensa aspettava la Ferrari. Ma sotto la bandiera a scacchi è transitato Coulthard, a lato: al via lo scozzese ha guadagnato tre posizioni. Frentzen, in alto, ha concluso terzo. Nell'altra pagina, Salo «taglia» la prima variante subito dopo la partenza

Schummy perde terreno nei confronti di **Hakkinen** sempre in scia a **Villeneuve**. **Herbert** è in scia a **Irvine**, così come **Magnumussen** lo è rispetto a **Trulli**, a sua volta in scia di **R. Schumacher**, 11esimo.

8. GIRO. Guadagnando in qualche tornata anche mezzo secondo a giro, **Alesi** si è già costituito un vantaggio di 2"9. **Katayama** va largo all'uscita della Roggia e sbatte contro le barriere rompendo il cerchio anteriore destro e danneggiando anche la macchina. Anche il giapponese rientra ai box, a passo d'uomo e tranciando piano piano il cerchio, per fortuna senza disseminare pezzi per strada.

12. GIRO. **Hakkinen** fa già capire che passo ha e stacca il (provvisorio) giro più veloce in gara in 1'26"5. Prestazione che migliorerà ancora molte volte in seguito. Il vantaggio di **Alesi** è sempre di circa 3". Il giro dopo rientra ai box **Verstappen** ma anche in questo caso è per un guasto. Il cambio gli si è bloccato da diversi giri in quinta ed un calo di pressione del sistema idraulico lo costringe in definitiva al ritiro.

16. GIRO. **Salo** e **Marques** sono i primi a rientrare ai box per rifornire. **Frentzen** stacca il giro più veloce e dimostra di





non voler lasciar prendere troppo il largo ad **Alesi**. **Schummy**, invece, ha già un distacco di 14"9. Il giro dopo, si ferma per rifornire anche **Barrichello** e quello dopo ancora **Magnussen**.

24. GIRO. **R. Schumacher** da inizio gara dietro ad **Herbert** e da qualche giro ormai veramente in scia all'inglese si agita alle spalle della **Sauber** ma, nonostante sia più veloce, non riesce mai a farsi realmente minaccioso. **Alesi** intanto ha ridotto un po' il passo, anche perché ha constatato un po' di sovrasterzo in certi punti e non vuole ripetere l'errore che lo ha fatto finire in testacoda nel warm-up. **Frentzen** invece sta spingendo fortissimo e ha ridotto il distacco a 7/8 decimi. Anche **Villeneuve** e **Hakkinen** stanno spingendo ed hanno praticamente agguantato **Fisichella**.

27. GIRO. Contatto. **Frentzen** è in scia ad **Alesi** e **Coulthard** è vicinissimo. Ma per le **Williams** è già ora di pensare a rifornire. **Villeneuve** si ferma

ai box il giro seguente (11"0) e quello successivo tocca a **Frentzen** (10"3). Rifornisce anche **Trulli** (10"8).

30. GIRO. **Coulthard** sta spingendo come un forsennato per rimontare su **Alesi**. All'Ascari si intraversa e rischia di gettare tutto all'aria, ma con un controllo di macchina incredibile rimette sulla retta via la **Mp4/12**. Il distacco tra **Alesi** e lo scozzese è poco superiore a 1"6.

31. GIRO. Si fermano ai box **Herbert** (10"0) e **Barrichello** (10"2), mentre va ai box **Fisichella** (9"0) che aveva ingrannato da qualche giro una marcia in più e rimontava 0"5 al giro rispetto al primo. Ma chi è veramente scatenato è **Coulthard** che stacca il suo giro più veloce in gara (1'25"9) e recupera 7 decimi ad **Alesi**.

32. GIRO. Si fermano contemporaneamente ai box **Alesi** e **Coulthard**. La sosta del primo dura 8"7 quella del secondo 7"8. Una differenza di quasi un secondo che basta per sconvolgere le sorti della gara.

Coulthard riesce dai box davanti ad **Alesi** ed i giochi sono fatti. In quel momento in testa c'è **Hakkinen** davanti a **M. Schumacher**, mentre vanno ai box **R. Schumacher**, **Hill**, **Morbidelli** e **Nakano**. Poi imitati da **Irvine** il giro seguente (7"9). **Hakkinen** ne approfitta subito per staccare un nuovo giro più veloce prima di rifornire a sua volta al 34. passaggio (9"2) assieme a **Berger**.

35. GIRO. Dopo aver occupato, lo spazio di un giro, il comando della gara, anche **Schummy** rifornisce (7"2) e così, finita la tornata delle soste ai box, **Coulthard** si ritrova al comando davanti ad **Alesi**, **Frentzen**, **Hakkinen**, **Fisichella**, **Villeneuve** e **Schummy**.

37. GIRO. Improvvisamente ripiomba ai box **Hakkinen**, con una gomma, difettosa, aperta in due. **Mika** ripartirà con un nuovo treno nelle retrovie. È 14esimo e ha perso in tutto dieci posizioni assieme ad ogni speranza di ben figurare. Si getta allora in una rimonta sfrenata girando su ritmi che nessun altro riesce ad avvicinare.

39. GIRO. **R. Schumacher** affianca sul rettilineo principale **Herbert**, lo passa di oltre mezza macchina ma arrivando alla staccata della 1. variante si sposta a destra per cercare la migliore traiettoria ignorando l'esistenza di **Herbert**. Con la sua ruota posteriore destra urta l'anteriore sinistra di **Herbert** che finisce in testacoda a oltre 335 km/h. La **Sauber** impazzita piroetta sfiorando i muri e finisce la sua corsa contro un muro di pneumatici. Senza danni per il pilota.

47. GIRO. Mentre **Coulthard** gestisce il primato davanti ad **Alesi**, c'è battaglia tra **Barrichello** e **Morbidelli** per il 13. posto. Intanto **Hakkinen**, dopo aver scavalcato **Nakano** e **Morbidelli**, passa anche **Trulli**. Ha **Hill** è mirino, ma l'inglese si leva di mezzo da solo al giro seguente rompendo il motore all'uscita della **Parabolica**. Nel finale, **Marques** complica la vita ai primi nella fase di doppiaggio, soprattutto a **Frentzen**. **Coulthard** rallenta l'andatura per non prendere nessun rischio e **Alesi** si fa un po' più sotto, ma nulla di più. ■



I PIT STOP

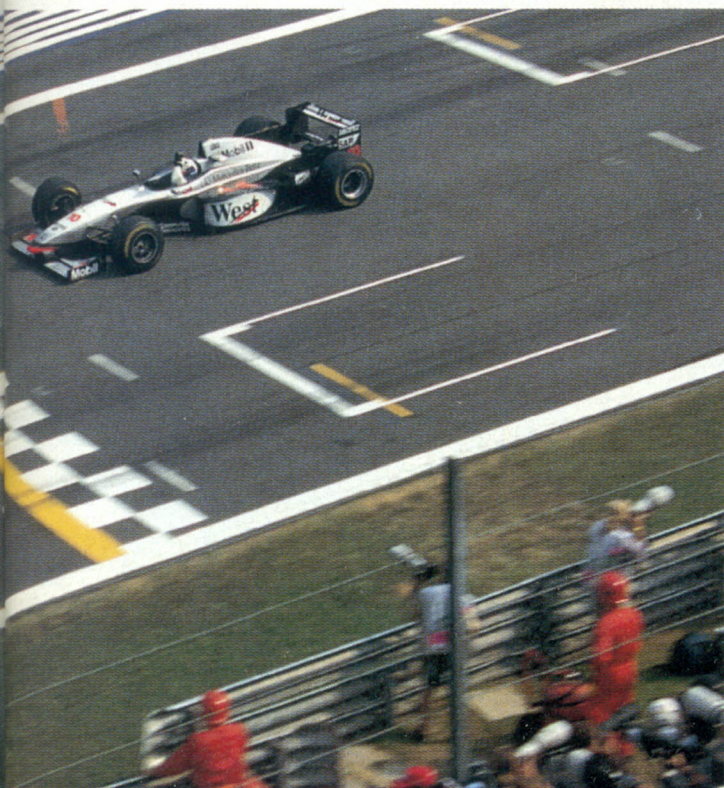
PILOTA	GIRO	TEMPO
M. Salo	16	20"020
T. Marques	16	24"031
R. Barrichello	17	21"390
J. Magnussen	18	21"086
J. Villeneuve	28	22"676
H. Frentzen	29	22"137
J. Trulli	29	22"751
J. Herbert	30	21"808
R. Barrichello	30	21"976
G. Fisichella	31	20"804
D. Coulthard	32	19"591
J. Alesi	32	21"424
R. Schumacher	32	26"034
D. Hill	32	20"985
S. Nakano	32	22"825
G. Morbidelli	32	30"171
E. Irvine	33	19"870
M. Hakkinen	34	20"944
G. Berger	34	21"418
M. Schumacher	35	18"904
T. Marques	34	22"660
M. Hakkinen	37	19"594
R. Schumacher	39	36"172

Sotto sequestro le centraline Renault

A fine gara i commissari tecnici hanno constatato una differenza nei programmi dell'acquisizione dati sui motori Renault di **Frentzen** e di **Alesi** rispetto a quelli omologati. I commissari sportivi hanno giudicato che la vicenda necessitava un'analisi più approfondita e le centraline delle due vetture sono state sequestrate. Non resta che attendere sviluppi, ma dovrebbe trattarsi di un vizio di forma di poco conto che non dovrebbe avere alcuna conseguenza. Questo è almeno il parere tanto della Renault, quanto delle squadre interessate che si sono dette estremamente tranquille in merito.

L'incidente di Herbert: nessun rapporto

La cosa ha stupito tutti a cominciare da **Herbert**. Ma l'incidente che ha visto protagonista l'inglese e **Ralf Schumacher**, e che avrebbe potuto avere conseguenze peggiori, non sembra aver impressionato minimamente i commissari sportivi. Questi infatti non hanno neppure chiamato a rapporto i due piloti per le spiegazioni del caso, come invece la prassi abituale anche per incidenti meno spettacolari e violenti. Strano, dopo che tanta severità era stata mostrata, ad esempio, nelle prove per chi non aveva «semplicemente» rispettato le bandiere gialle. In particolare nei confronti di **Villeneuve**.



E Re David risale sul trono

Coulthard si merita la lode vincendo il suo secondo Gp stagionale, ma anche il compagno Hakkinen rivela l'enorme potenziale della McLaren-Mercedes spiccando dei temponi nel finale. Positivi Frentzen e Alesi. Schummy in difesa

▲ **ALBERTO ANTONINI**

HILL

6

Evviva, ritornano le tradizioni: il motore Yamaha si ricorda di essere nato per i fuochi d'artificio e lo pianta in asso a sette giri dalla fine, quando era risalito fino alla nona posizione. Visti i parziali e soprattutto le velocità, c'era poco altro da fare.

DINIZ

5

Appena quattro giri e per giunta perdendo due posizioni rispetto alla griglia, che già non era esaltante. Ma per l'uscita di pista alla variante viene incolpato il cedimento della sospensione: e non sarebbe il primo del week-end.

VILLENEUVE

6

Aveva la possibilità di fare un bel passo avanti nel mondiale e invece muove appena un piede. Mai del tutto convincente,



Jarno Trulli cometa del circus!

Week end poco fortunato per Trulli: l'abruzzese nel primo turno delle libere del sabato si è girato in testacoda. Mentre cercava di ripartire, il suo V10 Mugen-Honda si è rotto lasciando un'impressionante scia di fuoco. Jarno non è riuscito a preparare al meglio la qualifica finendo dietro a... Nakano

patisce anche le strategie (e il compagno) di squadra. Probabilmente i circuiti superveloci non sono il suo pane, almeno quest'anno.

FRENTZEN **8**

Chi si rivede. Prima fila in qualifica, secondo miglior giro in gara, podio finale. La posizione perduta è colpa soprattutto del pit-stop troppo anticipato. Finalmente batte il compagno di squadra, e continua a inseguire Alesi per il terzo posto in classifica.

M. SCHUMACHER **7**

Due posizioni recuperate in partenza (e meno male), poi una trottata amichevole con Berger fino al migliore dei risultati possibili. Non è il miglior Michael della stagione; ma l'aveva detto, di farsi poche illusioni.

IRVINE **6**

A parte il fatto di non portare nessun utile in classifica, stavolta non è molto distante dal compagno di squadra. Il quarto giro più veloce è più un'attrattiva turistica in una gara simile, anche perché salta fuori all'ultimissimo giro.

ALESI **8**

Poteva essere di più, molto di più. Ma come troppo spesso, c'è qualcosa che si mette fra lui e la vittoria. Più che il rifornimento, deve incolpare il giro di rientro per aver perso la gara al box. Ma quello, di norma, si fa da soli.

BERGER **6**

Come faccia a dire «è stata una corsa difficile» non si capisce. Forse faceva fatica a stare sveglio. Di fatto gioca a fare l'om-

bra di Schumacher, pur essendo generalmente più veloce sul giro. Se fosse partito meglio non sarebbe successo.

HAKKINEN **9**

Ottimo e abbondante. Guadagna una posizione su Villeneuve al pit-stop, guida come un animale (in senso buono) negli ultimi giri, quando dopo il problema delle gomme non ha più nulla da perdere. Otto decimi di vantaggio sul secondo giro più veloce, in un Gp addormentato, dicono tutto.

COULTHARD **10**

Be', ancora lui. Non è il più veloce dei piloti McLaren, ma sicuramente è il più redditizio. La seconda vittoria stagionale e il quinto posto soffiato a Berger in classifica Piloti stanno a dimostrarlo. Ottima gestione di un mezzo complessivamente superiore.

R. SCHUMACHER **3**

Non è questione di inesperienza. Certe cose non si fanno neppure in Giappone, dove la gente gode a farsi male. Un conto è buttar fuori Fisichella in Argentina, un altro sbattere un avversario contro il muro su una pista da 250 di media. Se aveva tanta fretta poteva partire meglio.

FISICHELLA **7**

Non ha vinto, non ha stupito, ha perso una posizione al via: ma la sua è comunque una gara ad alto livello, poco aiutata dal mezzo. Ancora un punto e potrebbe raggiungere in classifica Eddie Irvine. E dare da pensare a qualcuno.

TRULLI **6**

Lui dice: non ci ho capito niente. A questo punto siamo assolutamente d'accordo. Qualificato dietro a Nakano, vive un momento di gloria nella bagarre del primo giro recuperando quattro posizioni. Poi naviga fin al decimo posto finale, senza brillare mai nonostante velocità non bassissime.

HERBERT **6**

In una gara che due anni fa aveva vinto, passa alla storia soprattutto come la vittima di Ralf Dracula Schumacher. In precedenza, l'aveva tenuto a bada a metà gruppo, fino ad accusare un problema con i freni. Altro non poteva fare.

MORBIDELLI **5**

Tre file dietro al compagno sulla griglia, più una gara che è sofferenza pura. Sottosterzo (ancora una volta), velocità bassissime nel primo e terzo settore, poco feeling con i cordoli. Monza gli era piaciuta poco nelle prove di una settimana prima: il tempo non ha fatto da paciere.

VERSTAPPEN **6**

Un momentino, appena uno sprazzo di gloria quando si libera di Diniz alla chicane. Poi, otto giri dopo, il ritiro per una perdita di pressione pneumatica. Ma in una gara così gli otto cilindri hanno poco da inventarsi.

SALO **6**

Leggermente superiore, in complesso, al compagno di squadra, e molto positivo alla partenza: ma nella sostanza la musica non cambia. Anche perché prima spiattella le gomme e poi rompe il motore e ci mette una vita a tornare al box. Dove pensavano che fosse stato rapito dagli alieni.

KATAYAMA **5**

Solito copione: parte penultimo, scambia le posizioni ai via con il compagno di squadra (cioè passa ultimo sul traguardo) e poi va a sbattere. Dopo due gare non da buttare, insomma, torna ben saldo sui propri valori.

MARQUES **5**

E anche qui c'è poco da raccontare: se non che purtroppo, con le Minardi in pista, Monza passa da due a quattro chicanes, due delle quali si muovono. A patto di non avere fretta, perché proprio la velocità non c'è.

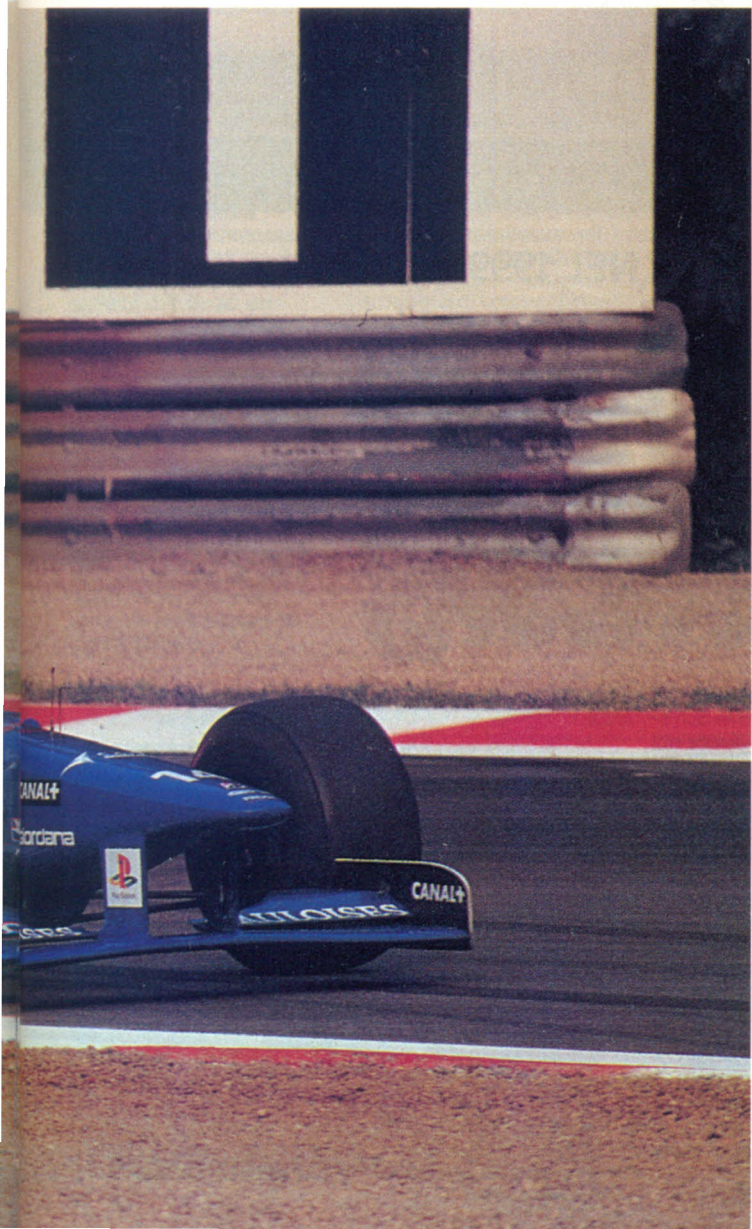
BARRICHELLO **5**

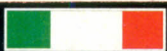
Più che discreto in qualifica, molto meno bene in gara: perde quattro posti al primo giro e poi scivola indietro. Alla fine è penultimo davanti a Marques, e non è una gran soddisfazione.

MAGNUSSEN **6**

La Stewart fa progressi: si rompe il cambio e non il motore. Ma lui, nelle prime fasi, fa onestamente il suo dovere tenendo la posizione di partenza. Sempre davanti al compagno di team.

COLOMBO





ORSI



PER LA CASA BAVARESE PRIMI TEST IN PISTA NEL 1999

Bmw prepara il rientro in F.1 con la Williams

Numero in staccata di Verstappen alla prima variante. Sotto una bellezza del paddock utilizza il nuovo telefonino nato da un accordo fra Tim e Ferrari col logo del Cavallino. Scontro fra muscolari: Sylvester Stallone e l'ingegner Castorino della Ferrari. In basso a destra Hakkinen dopo un'uscita di pista

Come già preannunciato un paio di mesi fa, la Bmw rientra in F.1. Mentre Autosprint va in edicola, il presidente della Bmw Ag Bernd Pischetsrieder ufficializza al Salone dell'auto di Francoforte l'accordo con la Williams per costruire non soltanto una «barchetta» per le gare Imsa e la 24 Ore di Le Mans, ma soprattutto per motorizzare la squadra inglese di F.1 a partire dal 2000 con un nuovo propulsore V10 il cui studio è già stato avviato dall'equipe diretta dall'ingegnere Paul Rosche. Nei piani della Casa bavarese ci sono i test nel '99 e il debutto nel mondiale nel 2000. L'operazione è stata conclusa direttamente dalla Bmw Ag che, stando ad alcune indiscrezioni, sarebbe interessata a un più diretto coinvolgimento nella Williams con il trascorrere degli anni. L'obiettivo, a

quanto sembra, è di arrivare a sfidare la Mercedes, che dovrebbe correre con il solo marchio della stella a tre punte nel '99, con il solo nome Bmw. I tedeschi che vantano un ottimo legame con la Michelin vorrebbero coinvolgere il gommista francese nuovamente nell'avventura in F.1. La Williams, nel frattempo, disputerà i prossimi due anni con i motori Mécachrome. Frank ha ottenuto dalla Bmw un supporto finanziario per sostenere i costi del V10 Mécachrome: i bavaresi sborserebbero cinque milioni di sterline (circa 15 miliardi di lire) senza apparire con il loro marchio sulle testate. Per quanto concerne il programma «barchetta» saranno costruiti 6 esemplari dalla Williams Engineering. Correranno in Imsa affidate alla scuderia Bigazzi, mentre il programma 24 Ore di Le Mans sarà gestito da Schnitzer.



fotografie COLOMBO

Gp del Belgio: Hakkinen squalificato

La vicenda della benzina non conforme usata sulla McLaren di Hakkinen al Gp Belgio si è conclusa con la decisione Fia di cancellare il risultato - terzo posto - ottenuto dal pilota finlandese a Spa. E con il conseguente cambiamento di classifica che assegnava un punto in più a Frenzen e Villeneuve (ai danni di Schumacher...) e un sesto posto a Gerhard Berger. Una cosa è chiara: se la McLaren non avesse interposto appello, facendo così sospendere il provvedimento, Hakkinen in Belgio sarebbe partito da fondo schieramento e la questione sarebbe finita lì. E invece sul caso si è innestata la vicenda dell'altra infrazione commessa da Mika, che ha ripreso la posizione dietro la safety-car dopo un testacoda. A Monza, Ron Dennis ha ribadito di essere convinto delle sue argomentazioni: «È come essere multati per guida pericolosa per un eccesso di velocità di due chilometri orari. La sostanza non conforme era in una percentuale di 1 invece di 0,8. Una differenza che non poteva influenzare le prestazioni».

Viaggia a pieno regime il progetto Reynard

Mentre si parla di un possibile ingresso della Bat in F1 come sponsor della Benetton, già per l'anno venturo, continuano i piani per la creazione di una nuova squadra che dovrebbe essere finanziata dal colosso delle sigarette e gestita tecnicamente dalla Reynard. La casa di Bicester che dovrebbe realizzare una F1 ed iniziare una messa a punto di rodaggio nel corso del '98 ha già iniziato la costruzione di una nuova fabbrica destinata proprio al programma F1 a Bampton sempre nei dintorni di Silverstone. Intanto la stessa Bat ha già fatto un suo ingresso discreto nel mondo della F1 col marchio Eagle Star sulle Arrows di Hill e Diniz. Il fatto interessante è che non si tratta di sigarette, ma di una società finanziaria appartenente al gruppo del tabacco, ed è un segno dei tempi. Con la pubblicità alle sigarette sempre più minacciata, i bene informati sostengono che in futuro le sponsorizzazioni si sposteranno sempre più verso le compagnie finanziarie. La Bat si è già fatta sotto, dimostrando anche che avrà la possibilità di giostrare coi marchi in quei paesi dove già ora non è possibile sponsorizzare il fumo.



Rocco e suo... fratello

Alessandro Benetton è stato chiaro. Ha fatto intendere ufficialmente che Briatore lascerà la squadra a fine stagione, smentendo ogni voce di cessione del team. «La nostra famiglia - ha precisato - non ha nessuna intenzione di vendere, ma anzi vuole essere sempre più coinvolta». E così fra breve arriverà ad Enstone, in veste di direttore commerciale Rocco Benetton, ventisettenne fratello minore di Alessandro. A digiuno d'esperienza di F1 e di corse, Rocco, sarà la pedina chiave della famiglia nella sede inglese, dove dovrebbe approdare nel ruolo di coordinatore David Richards e lo staff della Prodrive. Richards che aveva smentito di voler comprare la squadra,

entrebbe così (almeno inizialmente) non dalla porta, ma dalla finestra. In attesa forse di un possibile maggiore coinvolgimento l'anno venturo. «È troppo presto per parlarne - afferma in merito lo stesso Alessandro Benetton - ma né confermo né smentisco. Di certo bisogna considerare che abbiamo una struttura in Gran Bretagna e che ci sarà bisogno di manager competenti». Come da tempo ventilato da Autosprint, l'arrivo della Prodrive sembra ormai ineluttabile, e con ogni probabilità potrà accompagnarsi a quello della Bat col marchio 555. A questo proposito da dire che il contratto che lega la Benetton alla Mild Seven potrebbe chiudersi a fine stagione.

Benetton-Jordan ai ferri corti mentre Fisichella sta alla finestra

Continua la vertenza legale fra Jordan e Benetton a proposito del contratto di Giancarlo Fisichella. La settimana del Gp c'è stata un'udienza presso un tribunale di Londra e un'altra è fissata per mercoledì 10, quando questo numero di As sarà già in edicola. Eddie Jordan ha ribadito la sua intenzione di andare fino in fondo, anche se non si capisce ormai dove possa appoggiarsi: tutti riconoscono che la penale di riscatto è stata pagata a tempo debito entro il 15 luglio. Alessandro Benetton ha definito infondate e pretenziose le argomentazioni del team rivale, dicendosi sicuro che Giancarlo correrà per la sua squadra nel '98. E intanto, il pilota continua semplicemente a chiedere di essere lasciato fuori dalla faccenda...

Stallone: dopo Rambo ecco la F1

Credevamo che i paparazzi fossero un po' in ribasso. Invece l'arrivo a Monza di Sylvester Stallone è stato accompagnato, secondo dopo secondo, dall'abituale mitragliamento di flash. Sly è venuto per ufficializzare la realizzazione di un film sulla F1. Un contratto di accordo con Ecclestone è stato siglato proprio domenica mattina. «Un film sulla F1 con una grande star come Stallone è un'ottima cosa per la F1», ha commentato Bernie.

▼ **PADANIA.** Macché Italia: quello di Monza è il Gp padano. Almeno stando al quotidiano che si chiama, appunto, «La Padania» e dedicava un ampio inserto alla gara.

▼ **CODACONS.** L'associazione consumatori ha perduto la sua causa riguardo alla trasmissione tv dei Gran Premi. La tesi del Codacons era che attraverso le immagini televisive veniva diffusa pubblicità ai prodotti da fumo; la replica di giudici è, in sostanza, che si tratta di marchi commerciali, e che non è possibile proibire a un'azienda di diffondere la propria immagine.

▼ **VIPERA.** Look ancora più aggressivo per il musetto della Jordan: attorno all'occhio di serpente è stata disegnata una sorta di raggiera.



ORSI



Minardi categorico: «Punto tutto sul V10»

«Non posso ancora dire quale motore avrà a disposizione, ma sarà sicuramente un V10». Giancarlo Minardi non ha voluto sbilanciarsi ufficialmente nel corso della conferenza stampa, ma tutti i piani della squadra faentina sono focalizzati all'ottenimento di una seconda fornitura del V10 Ford Cosworth «Cliente», in funzione del quale è stato sinora realizzato il progetto – già avanzato – della monoposto per il '98. Seconda fornitura perché nel frattempo la casa americana ha già ufficializzato l'accordo con la Tyrrell. Si tratterà, come noto, dell'attuale motore della Stewart, che dovrebbe avere a disposizione un propulsore completamente nuovo. Evidentemente più potente dell'attuale Cosworth «cliente», il V10 Ford non è comunque il massimo come potenza e non ha certamente brillato sinora per affidabilità. Ma per Minardi si tratterà tuttavia di un bel salto di qualità in termini motoristici. Nel caso – che a Faenza neanche prendono in reale considerazione – che la trattativa con la Ford non andasse definitivamente in porto, l'alternativa sarebbe un V10 realizzato dalla stessa Hart.

Giallo Magny Cours nel calendario '98

La bozza di calendario '98 diramata fra le squadre – ma ancora non diffusa al pubblico e alla stampa – comprende sedici gare. Manca, come già anticipato, il Gp di Francia, ma persino fonti vicine alla Fia

ammettono che si tratta solo di un

tentativo di pressione politica nei confronti degli organizzatori di Magny-Cours, in seguito alla questione dei diritti televisivi scoppiata nell'ultima edizione del Gp. Per il resto, le gare sono le stesse di quest'anno. L'intenzione è però quella di assicurare un calendario di 18 corse. E al momento si ritorna a parlare del Sudafrica (due edizioni del Gp di Kyalami furono disputate nel '92 e '93), mentre pare che per i circuiti dell'Estremo Oriente, Corea e Malesia, si dovrà ancora attendere una stagione.

Zeltweg non piace alla gente che piace

Il prossimo appuntamento del mondiale, sull'A1-Circuit di Zeltweg, trova i piloti poco soddisfatti. Jacques Villeneuve, che ha già provato il tracciato, lo trova poco interessante: «È come se avessero semplicemente preso dei rettilinei piegandoli nel mezzo. Hanno del tutto cancellato la personalità della vecchia pista». Michael Schumacher è perplesso: «Mi sembra che manchi un po' il ritmo, che la percorrenza non sia fluida e non ci siano curve vere. E poi non capisco il disegno del tornante, che 'torna indietro' dopo l'apice creando una specie di rampino. Qualcosa sarà sicuramente da rivedere». Alex Wurz, pilota-collaudatore Benetton e sponsorizzato dalla A1 (azienda di telecomunicazioni), ha ovviamente una posizione più aziendalista: «Non si poteva conservare l'impostazione del vecchio tracciato: i costi per adeguare la sicurezza sarebbero stati enormi».



fotografie COLOMBO

Jarno Trulli e il popolare Gastone Giarolo, in alto, sono stati due dei tanti personaggi premiati, come tradizione, dalla Confartigianato. A sinistra la show girl Natalia Estrada prova la palestra itinerante allestita per Schumacher. Sopra il difensore del Milan Billy Costacurta con la compagna, ed ex Miss Italia, Martina Colombari, chiedono informazioni tecniche sulle Rosse. Marques, si è reso protagonista di molte uscite di pista, nelle prove e anche nel warm up, in alto a destra





ORSI

IN RIBASSO LE QUOTAZIONI DI TRULLI SPUNTA UN NOME A SORPRESA

Hill esita e Prost pensa a Zanardi

Aveva promesso di annunciare tutto entro Monza, invece la decisione di Damon Hill in merito al suo futuro è ancora in alto mare. Corteggiato da Prost e in «trattativa» con Jordan, Hill sta anche analizzando la possibilità di rimanere all'Arrows. Nella settimana precedente il Gp d'Italia, il campione del mondo in carica si era anche recato a Parigi per incontrare Prost e tutto sembrava sul punto di essere finalizzato, anche per il forte interessamento della Peugeot che farebbe carte

false pur di assicurarsi le sue prestazioni, magari anche con un sostanziale aiuto economico fornito dalla filiale britannica e da qualche sponsor legato alla Casa del Leone. Ma tra l'offerta e la domanda la differenza è ancora eccessiva e la trattativa ha subito una battuta d'arresto. «Damon sa benissimo quanto posso proporgli ed è consapevole del fatto che non supererò il tetto che mi sono fissato - afferma Prost - Sta a lui adeguarsi». Oltre a Hill e a Trulli, le cui prestazioni altalenanti stanno

facendo storcere il naso non tanto a Prost quanto alla Peugeot, la squadra francese valuta anche altre alternative. «A parte scegliere magari un altro pilota di F.1 potrei anche fare una scelta originale, come un pilota americano. Come Zanardi che sta andando molto bene. Però devo precisare che con Alessandro non ho per ora mai parlato personalmente». Per amore di verità da sottolineare che Prost ha incontrato invece Greg Moore in occasione del Gp del Canada.

Pace armata fra Fia e ambulanti

Parzialmente accolta la protesta dei venditori di Monza, che polemizzavano contro le nuove normative sulla vendita del merchandising. Hanno avuto alcune concessioni, ma ben difficilmente si tornerà indietro sull'obbligo di esibire, all'interno dell'Autodromo, solo prodotti con il marchio ufficiale Fia.

▼ **CORDOLI.** Quelli nuovi di Monza, molto ripidi e ondulati nella parte superiore, non hanno suscitato entusiasmo fra i piloti. Morbidelli e Coulthard sono stati fra i più critici: «Sembrano trampolini». Michael Schumacher (che li aveva proposti) ha invece stimato in quasi un secondo in più - evoluzione tecnica a parte - l'aumento dei tempi sul giro, dovuto al fatto che i piloti non possono più tagliare le chicane come prima.

▼ **GATTO NERO.** Jarno Trulli se ne è trovato davanti uno nelle prove libere del sabato mattina. Ma contrariamente alla superstizione, non gli ha creato problemi. A meno che la non esaltante prestazione non dipendesse proprio da questo...

▼ **FAN'S CLUB.** Quanti tifosi al seguito abbia Michael Schumacher non si sa. Neanche Willy Weber riesce più a contarli. Ma stranamente Jos Verstappen sembra seguire a ruota il tedesco nella classifica dei piloti con più sostenitori itineranti. Bandiere e striscioni inneggiati a "Jos the boss" fioriscono numerose in ogni circuito accompagnate spesso da stridenti sirene. E il suo fan club ufficiale ha registrato nei giorni scorsi l'adesione numero 10.000 (!) quattro anni dopo la fondazione del club stesso. Se qualche tifoso o tifosa italiana di Jos volesse aggiungersi alla lista ecco l'indirizzo: Stichting Fanclub Jos Verstappen, Baandertlaan 9, 6101 LZ Echt Paesi Bassi.

Panis è tornato in pista con una F.3

Olivier Panis è tornato al volante di un'auto da corsa. L'ha fatto mercoledì 3 settembre al volante di una F.3 a Le Castellet (nella foto), in una sessione che avrebbe dovuto rimanere segreta ma che invece è stata scoperta dalla stampa francese. Olivier non ha cercato nessuna prestazione particolare, ma sembra che abbia girato su un passo molto veloce, anche se nessun tempo sul giro è stato ufficialmente comunicato. Lo scopo era quello di abituarci nuovamente alla guida di una monoposto in attesa di risalire direttamente sulla sua Js45 a partire da questo



ALEZRA

martedì a Magny-Cours. In quest'occasione, Panis dovrebbe, tra l'altro, collaudare il nuovo cambio longitudinale. Da notare che, se la prova avrà un esito positivo, Olivier dovrebbe ritornare al volante della sua monoposto, al posto di Trulli, a partire dal Gp del Nürburgring. I medici che lo seguono hanno, infatti, posto il loro veto ad una partecipazione al Gp d'Austria. La sola settimana che separa le due gare è infatti giudicata insufficiente per un pieno recupero dopo l'inevitabile affaticamento.

PHOTO4



Si è schiantato un elicottero, ferito il pilota

Un frastuono. Un sinistro echeggiare di lamiere contorte. Poi la paura e il suono delle sirene a squarciare il cielo di una giornata di festa. È accaduto tutto in pochi attimi. Brevi frazioni di secondo. Terribili. Un elicottero in servizio navetta per il circuito è precipitato in fase di atterraggio. Per poco non s'è sfiorata la tragedia. L'incidente si è verificato nel prato adibito ad eliporto dell'autodromo di Monza, ad alcune centinaia di metri dal paddock in direzione della curva parabolica. In quel momento alla guida del velivolo c'era soltanto il pilota, Enrico Galeazzi 37 anni, nato a Magenta e residente a Siror in Trentino. Nell'impatto l'uomo, ha riportato un trauma cranico e la lussazione della spalla sinistra. È stato ricoverato all'ospedale San Gerardo di Monza e secondo i medici le sue condizioni non destano preoccupazione. Ancora da stabilire la dinamica dell'incidente. Secondo una prima versione pare che l'elicottero sia precipitato per l'interferenza di un altro velivolo. Lo spostamento d'aria potrebbe aver «schiacciato» contro il suolo il mezzo fino a renderlo ingovernabile. Una versione, comunque, che non è stata confermata. Nei giorni scorsi, proprio in relazione alla pericolosità dell'eliporto di Monza era stata inoltrata una denuncia da parte di un pilota francese.

C'È UN SUPER MOTORISTA NEL MIRINO DELLA FERRARI

His può tornare a Maranello

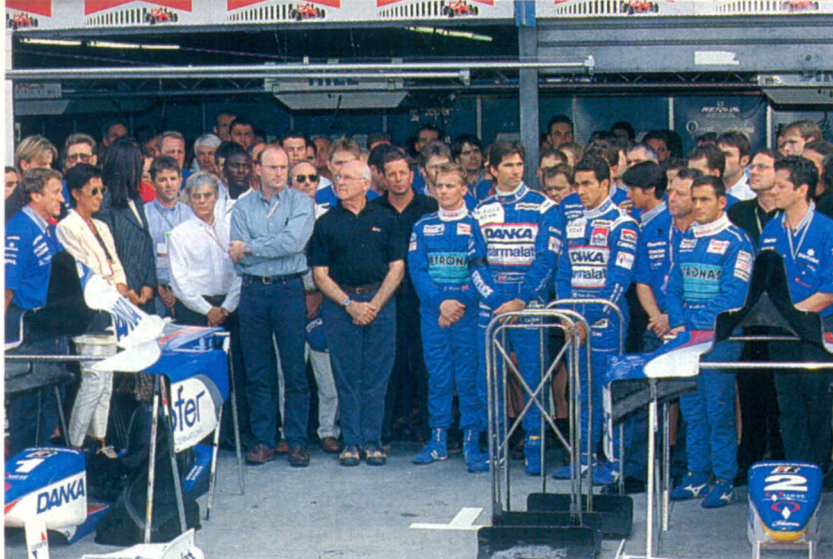
La Ferrari sta stringendo i tempi per completare la ristrutturazione della squadra con un pezzo pregiatissimo. Si tratta di Jean-Jacques His, il geniale progettista responsabile dello sviluppo alla Renault e che già ebbe una prima esperienza in seno alla Ferrari. Jean Todt, glissa e fa pretattica: «È la prima volta che sento parlare di questo argomento». His, tuttavia, ha sempre giudicato positiva la sua esperienza in Ferrari sia sul piano professionale sia su quello del perfetto adattamento al nostro Paese. Allora, se la Renault non dovesse proporgli qualcosa di veramente interessante sul piano tecnico per i prossimi anni, aldilà dell'impegno a breve termine sul V10 Rs9 evoluto per la Mécachrome, il motorista transalpino potrebbe lasciarsi tentare, ancora una volta, dalle sirene modenesi. Sirene che lo corteggiano con continuità e

offerte che, l'interessato, attualmente sta valutando. La chiave di volta potrebbe essere la decisione, o meno, della Renault di varare il rientro in F.1 nel 2000. Una decisione attesissima dalla Renault Sport e dallo stesso His, che ha già allo studio avanzato un nuovo rivoluzionario motore, ma che ancora non è stata varata dalla direzione generale dell'azienda. Se il no fosse definitivo, quel motore (o almeno il concetto di base) vedrà un giorno la luce a Maranello?



Bellezze al Celebrity

Folla oceanica al Celebrity di Binasco alla vigilia del Gp d'Italia con tante forme sinuose: quelle della Rossa e quelle delle tantissime ragazze in gara di bellezza tra loro. A sinistra, Minardi in festa con la maglia del Milan numero 23, che ha ricevuto in regalo da Massaro per il suo 50. compleanno. In alto l'elicottero schiantatosi a pochi metri dal paddock



Niente Volvo per l'Arrows

Tramonta la possibilità di battezzare con il marchio Volvo i motori dell'Arrows '98. E si allontana anche l'ipotesi di Mika Salo. Lui e la squadra si sono parlati per l'ultima volta poco dopo Spa, poi le trattative si sono praticamente interrotte. E, con i buoni uffici di chi a Maranello gli vuole bene, Mika ha trovato una porta aperta alla

Sauber. Il che chiuderebbe un'altra porta sia a Damon Hill che a Jean Alesi. Quanto all'Arrows, mantiene una possibilità teorica di rimanere con il campione del mondo. E di chiamare ancora Yamaha i motori realizzati a Kidlington dal reparto propulsori della Twr, sulla base del progetto di V10 elaborato da Geoff Godard.

Otto Gp col cartellino giallo Villeneuve ammonito fino al '98

Paura sabato per Fisichella. Non in pista ma alla torre dei commissari sportivi che lo hanno chiamato a fine prove per contestargli di non aver rallentato quando erano esposte le bandiere gialle in seguito al testacoda di Trulli. In quel momento, il romano ha staccato il suo giro più veloce (1'23"067) che ha poi migliorato di un millesimo al tentativo successivo con un nuovo treno di gomme. Buon per lui, perché i due giri veloci effettuati con le bandiere gialle e quindi anche quel 1'23"067 gli sono stati cancellati senza però influire sulla sua terza posizione sullo schieramento. Fisico è anche stato redarguito con una sospensione per una gara, con la condizionale valida sino a fine stagione. Un monito che non è servito d'esempio, perché nel corso del warm-up anche Villeneuve e Coulthard sono stati pescati nello stesso fallo ed entrambi sono stati puniti con la stessa condanna. Fisichella e Coulthard dovranno prestare attenzione nelle rimanenti quattro gare a rispettare le bandiere gialle, pena vedersi costretti a «saltare» una gara. Villeneuve, invece, dovrà stare attento anche nelle prime quattro gare del prossimo anno essendo la sua punizione sospesa sotto condizionale per ben 8 Gp.

fotografie COLOMBO



Lady Diana: Il Circus si è fermato

Qualcuno ha accusato la F.1 di aver finto, di essere ipocrita e di essersi fatta coinvolgere nell'ultimo saluto a Lady D semplicemente perché era di moda. Vero forse per certuni, ma non di certo per la colonia inglese (nella foto a sinistra) che, istigata dal baronetto Damon Hill (che ricevette dalle mani della principessa scomparsa il trofeo per il suo successo a Silverstone nel '94) ha voluto commemorare la memoria sabato con un minuto di silenzio a mezzogiorno, in contemporanea col funerale che si svolgeva tra Kensington e l'Abazia di Westminster. L'emozione era reale e di tutti, le squadre inglesi avevano tutte un segno di lutto. In particolare l'atmosfera più pesante si è respirata alla Stewart durante tutto il fine settimana. La F.1 è spesso crudele, robotizzata, ma ha saputo dimostrare anche di poter (e non voler) cedere ai sentimentalismi giusti od esagerati che siano. Tre anni fa, un tributo simile era stato attribuito a Senna a Montecarlo il Gp successivo alla sua scomparsa. Peccato che proprio a Monza, nessuno si sia ricordato di Villorosi.

Al Mugello test Ferrari e Minardi

Questa settimana la Ferrari è impegnata in una sessione di test al Mugello. Il programma fissato nel week-end (e suscettibile di cambiamenti) prevedeva di iniziare il martedì con Irvine e proseguire poi per altri due giorni con Michael Schumacher. Alla sessione potrebbe unirsi anche la Minardi per proseguire i collaudi della monoposto in configurazione '98.

Paddock sempre più blindato

Per gli addetti ai lavori l'accesso è sicuramente stato più facile, manco si fosse nel deserto di Jerez. Ma il paddock di Monza reso inavvicinabile al pubblico da nuovi pesanti cancelli ha tolto l'ultima residua occasione per gli appassionati di avvicinare (almeno con lo sguardo) i loro idoli. I piloti sono sempre più entità virtuali che esistono sulla carta patinata, sul video e sotto un impenetrabile casco quando sono in pista. Ma vuoi mettere il piacere di vederli personalmente, di applaudirli, di farsi fare un autografo? Già, ma da piccolo (di età) Bernie Ecclestone non è mai stato un giovane tifoso.

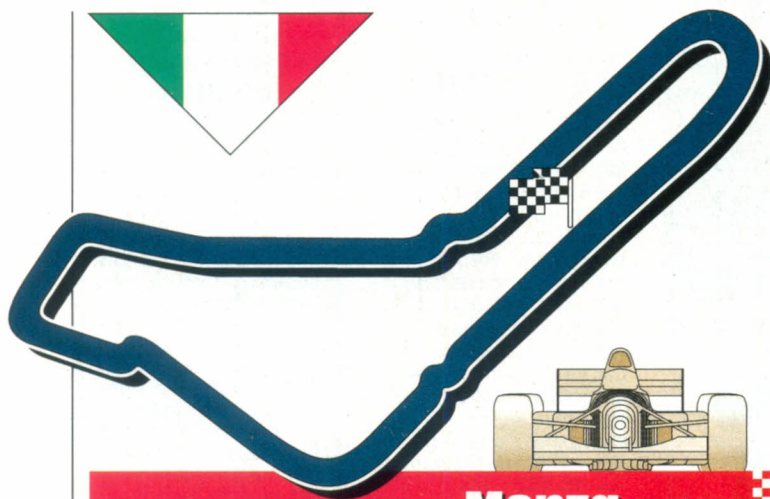
▼ **CAPELLINI.** A volte le previsioni più facili non sono le più azzeccate. I venditori di accessori avevano riempito le riserve di cappellini di Schummy, invece i più richiesti e primi ad essere esauriti erano quelli di Damon Hill.

▼ **RODMAN.** Monza è come sempre l'occasione per far passerella per molte celebrità. Soubrette, calciatori, Sgarbi e via discorrendo. Ma (Stallone a parte) l'ospite più in vista, anche per le dimensioni, è stato sicuramente il cestista Rodman, ospite d'onore della Ferrari.

ORSI



F.1 Gp Italia *il tabellone*



Monza m 5.770



Tredicesima gara del mondiale di F.1 7 settembre 1997

Circuito: Monza
Distanza: 305,785

Organizzatore: Ac Milano

Direttore di gara: Charlie Whiting

Partenza: 14.03

Spettatori: 115.000

Organizzazione: 8

Sicurezza: 8

Condizioni atmosferiche: caldo e afa per tutti i tre giorni



fotografie ORSI

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nuovo **Jean Alesi** (Benetton B197) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'22"990 alla media di 250,295 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo **Mika Hakkinen** (McLaren Mp4/12) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 49. giro in 1'24"808 alla media di 244,930 kmh.

SULLA DISTANZA

Nuovo **David Coulthard** (McLaren Mp4/12) ha stabilito il nuovo record percorrendo 53 giri pari a km 305,785 in 1.17"04"609 alla media di 238,056.

IN 22 AL VIA

1. FILA	
7 Jean Alesi (Benetton B197) 1'22"990 (250,295)	4 Heinz-H. Frentzen (Williams Fw19) 1'23"042 (250,138)
2. FILA	
12 Giancarlo Fisichella (Jordan 197) 1'23"066 (250,066)	3 Jacques Villeneuve (Williams Fw19) 1'23"231 (249,570)
3. FILA	
9 Mika Hakkinen (McLaren Mp4/12) 1'23"340 (249,244)	10 David Coulthard (McLaren Mp4/12) 1'23"347 (249,223)
4. FILA	
8 Gerhard Berger (Benetton B197) 1'23"443 (248,936)	11 Ralf Schumacher (Jordan 197) 1'23"603 (248,460)
5. FILA	
5 Michael Schumacher (Ferrari F310B) 1'23"624 (248,398)	6 Eddie Irvine (Ferrari F310B) 1'23"891 (247,607)
6. FILA	
22 Rubens Barrichello (Stewart SF1) 1'24"177 (246,766)	16 Johnny Herbert (Sauber C16) 1'24"242 (246,575)
7. FILA	
23 Jan Magnussen (Stewart SF1) 1'24"394 (246,131)	1 Damon Hill (Arrows A18) 1'24"482 (245,875)
8. FILA	
15 Shinji Nakano (Prost Js45) 1'24"553 (245,668)	14 Jarno Trulli (Prost Js45) 1'24"567 (245,628)
9. FILA	
2 Pedro Diniz (Arrows A18) 1'24"639 (245,419)	17 Gianni Morbidelli (Sauber C16) 1'24"735 (245,141)
10. FILA	
19 Mika Salo (Tyrrell 025) 1'25"693 (242,400)	18 Jos Verstappen (Tyrrell 025) 1'25"845 (241,971)
11. FILA	
20 Ukyo Katayama (Minardi M 197) 1'26"655 (239,709)	21 Tarso Marques (Minardi M 197) 1'27"677 (236,915)

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



FERODO™

RACING



THE FIRST NAME IN BRAKES

Internet info: www.ferodo.it

COSÌ AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. David Coulthard	McLaren Mp4/12	53	1.17'04"609	238.056	
2. Jean Alesi	Benetton B197	53	1.17'06"546	237.956	1"937
3. H.-Harald Frentzen	Williams Fw19	53	1.17'08"952	237.833	4"343
4. Giancarlo Fisichella	Jordan 197	53	1.17'10"480	237.754	5"871
5. Jacques Villeneuve	Williams Fw19	53	1.17'11"025	237.726	6"416
6. Michael Schumacher	Ferrari F310B	53	1.17'16"090	237.466	11"481
7. Gerhard Berger	Benetton B197	53	1.17'17"080	237.416	12"471
8. Eddie Irvine	Ferrari F310B	53	1.17'22"248	237.151	17"639
9. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/12	53	1.17'53"982	235.541	49"373
10. Jarno Trulli	Prost Js45	53	1.18'07"315	234.871	1'02"706
11. Shinji Nakano	Prost Js45	53	1.18'07"936	234.840	1'03"327
12. Gianni Morbidelli	Sauber C16	52	1.17'14"938	233.044	1 giro
13. Rubens Barrichello	Stewart Sf1	52	1.17'55"672	231.014	1 giro
14. Tarso Marques	Minardi M 197	50	1.17'35"247	223.103	3 giri

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Pedro Diniz	Arrows A18	4	Sospensione	19.
Ukyo Katayama	Minardi M 197	8	Uscita di pista	21.
Jos Verstappen	Tyrrell 025	12	Cambio	19.
Jan Magnussen	Stewart Sf1	31	Cambio	16.
Mika Salo	Tyrrell 025	33	Motore	15.
Johnny Herbert	Sauber C16	38	collisione	9.
Ralf Schumacher	Jordan 197	39	Sospensione	15.
Damon Hill	Arrows A18	46	Motore	9.

I GIRI PIÙ VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRI	TEMPO	MEDIA KM/H
Hakkinen (McLaren Mp4/12)	49	1'24"808	244.930
Frentzen (Williams Fw19)	47	1'25"600	242.664
Berger (Benetton B197)	47	1'25"653	242.513
Irvine (Ferrari F310B)	53	1'25"655	242.508
Villeneuve (Williams Fw19)	20	1'25"715	242.338
M. Schumacher (Ferrari F310B)	47	1'25"863	241.920
R. Schumacher (Jordan 197)	11	1'25"909	241.791
Fisichella (Jordan 197)	28	1'25"960	241.647
Coulthard (McLaren Mp4/12)	31	1'25"975	241.605
Alesi (Benetton B197)	52	1'26"067	241.347
Nakano (Prost Js45)	53	1'26"383	240.464
Herbert (Sauber C16)	27	1'26"572	239.939
Trulli (Prost Js45)	44	1'26"718	239.535
Hill (Arrows A18)	27	1'27"081	238.537
Morbidelli (Sauber C16)	26	1'27"257	238.055
Magnussen (Stewart Sf1)	21	1'27"447	237.538
Barrichello (Stewart Sf1)	20	1'27"571	237.202
Salo (Tyrrell 025)	12	1'28"004	236.035
Verstappen (Tyrrell 025)	9	1'28"227	235.438
Diniz (Arrows A18)	3	1'28"569	234.529
Marques (Minardi M 197)	7	1'29"116	233.089
Katayama (Minardi M 197)	3	1'29"133	233.045



Record di presenze a Monza: 205.000 spettatori nei tre giorni, ben 62.000 in più rispetto allo scorso anno. La McLaren, con la vittoria di Coulthard, ha raggiunto la quota di sette successi nel Gp d'Italia, avvicinandosi alla scuderia primatista, la Ferrari, che ha centrato per ben dodici volte la gara

BRIDGESTONE

Pneumatici da Pole Position



L'ALTALENA

COSI' DOPO 14 GIRI

1. Alesi in 20'23"565 (237,673); 2. Frentzen a 2'923; 3. Coulthard a 3'541; 4. Fisichella a 7'121; 5. Villeneuve a 8'508; 6. Hakkinen a 9'015; 7. M. Schumacher a 13'344; 8. Berger a 13'484; 9. Irvine a 17'847; 10. Herbert a 18'763; 11. R. Schumacher a 19'276; 12. Trulli a 21'095; 13. Magnussen a 23'148; 14. Hill a 23'719; 15. Barrichello a 25'933; 16. Salo a 29'831; 17. Nakano a 29'995; 18. Morbidelli a 30'604; 19. Marques a 58'836.

COSI' DOPO 27 GIRI

1. Alesi in 39' 9"175 (238,741); 2. Frentzen a 0"337; 3. Coulthard a 0"805; 4. Fisichella a 5"282; 5. Villeneuve a 6"075; 6. Hakkinen a 6"678; 7. M. Schumacher a 17"186; 8. Berger a 18"099; 9. Irvine a 22"984; 10. Herbert a 26"229; 11. R. Schumacher a 26"789; 12. Trulli a 34"747; 13. Hill a 38"858; 14. Nakano a 46"282; 15. Morbidelli a 49"321; 16. Magnussen a 1'04"762; 17. Barrichello a 1'12"062; 18. Salo a 1'16"283; 19. Marques a 1 giro.

COSI' DOPO 40 GIRI

1. Coulthard in 58'19"855 (237,404); 2. Alesi a 3"467; 3. Frentzen a 6"112; 4. Fisichella a 7"656; 5. Villeneuve a 8"360; 6. M. Schumacher a 15"717; 7. Berger a 17"810; 8. Irvine a 21"768; 9. Hill a 50"085; 10. Trulli a 51"361; 11. Nakano a 56"743; 12. Hakkinen a 1'03"138; 13. Morbidelli a 1'16"459; 14. Barrichello a 1 giro; 15. Marques a 2 giri.

VELOCITÀ IN PROVA

VENERDI'

N.	PILOTA	KM/H
7	Alesi	334.300
4	Frentzen	333.300
10	Coulthard	332.300
8	Berger	332.300
9	Hakkinen	331.200
3	Villeneuve	331.200
16	Herbert	330.200
22	Barrichello	330.200
12	Fisichella	329.200
23	Magnussen	329.200
14	Trulli	328.200
6	Irvine	328.200
11	R. Schumacher	328.200
15	Nakano	328.200
2	Diniz	326.200
17	Morbidelli	326.200
5	M. Schumacher	324.300
1	Hill	324.300
20	Katayama	320.400
18	Verstappen	316.700
21	Marques	316.700
19	Salo	315.700

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
10	Coulthard	340.600
7	Alesi	338.500
16	Herbert	337.500
12	Fisichella	336.400
9	Hakkinen	335.400
4	Frentzen	334.300
22	Barrichello	334.300
17	Morbidelli	334.300
11	R. Schumacher	333.300
8	Berger	333.300
3	Villeneuve	332.300
6	Irvine	331.200
5	M. Schumacher	330.200
2	Diniz	329.200
23	Magnussen	329.200
14	Trulli	327.200
1	Hill	327.200
15	Nakano	326.200
21	Marques	325.300
20	Katayama	323.300
19	Salo	321.400
18	Verstappen	317.600

Tredicesima in griglia, la Stewart di Magnussen, a lato, nel corso del 31. giro è stata costretta al ritiro per problemi al cambio. Stessa sorte è toccata a Pedro Diniz, sotto, fermato però dal cedimento della sospensione alla quarta tornata. Quello del brasiliano è stato il primo degli otto ritiri monzesi



ORSI



COLOMBO

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

N.	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI		SABATO		DOMENICA
					I	II	I	II	WARM-UP
7	Alesi	Benetton B197	Renault Rs9	GoodYear	1'25"474	1'24"847	1'23"262	1'22"990	1'25"836
4	Frentzen	Williams Fw19	Renault Rs9	GoodYear	1'25"102	1'23"991	1'23"658	1'23"042	1'25"962
12	Fisichella	Jordan 197	Peugeot A14	GoodYear	1'26"146	1'25"050	1'23"329	1'23"066	1'25"118
3	Villeneuve	Williams Fw19	Renault Rs9	GoodYear	1'25"226	1'24"837	1'23"194	1'23"231	1'25"683
9	Hakkinen	McLaren Mp4/12	Mercedes Fo110/5	GoodYear	1'25"096	1'26"010	1'23"346	1'23"340	1'24"234
10	Coulthard	McLaren Mp4/12	Mercedes Fo110/5	GoodYear	1'25"544	1'25"050	1'23"434	1'23"347	1'25"093
8	Berger	Benetton B197	Renault Rs9	GoodYear	1'27"054	1'25"559	1'23"898	1'23"443	1'26"028
11	Schumacher R.	Jordan 197	Peugeot A14	GoodYear	1'25"423	1'26"520	1'23"387	1'23"603	1'24"937
5	Schumacher M.	Ferrari F310B	Ferrari 046/2	GoodYear	1'26"224	1'26"992	1'23"815	1'23"624	1'26"228
6	Irvine	Ferrari F310B	Ferrari 046/2	GoodYear	1'25"339	1'25"754	1'24"236	1'23"891	1'26"907
22	Barrichello	Stewart Sf1	Ford Zetec-R	Bridgestone	1'26"421	1'26"999	1'24"379	1'24"177	1'25"860
16	Herbert	Sauber C16	Sauber-Petronas V10	GoodYear	1'25"845	1'26"462	1'24"316	1'24"242	1'26"115
23	Magnussen	Stewart Sf1	Ford Zetec-R	Bridgestone	1'27"719	1'25"448	1'24"436	1'24"394	1'27"343
1	Hill	Arrows A18	Yamaha OX11/C	Bridgestone	1'27"262	1'26"502	1'24"892	1'24"482	1'26"364
15	Nakano	Prost Js45	Mugen Honda Mf301 Hb	Bridgestone	1'26"727	1'26"910	1'25"034	1'24"553	1'25"608
14	Trulli	Prost Js45	Mugen Honda Mf301 Hb	Bridgestone	1'25"317	1'25"402	1'24"749	1'24"567	1'25"493
2	Diniz	Arrows A18	Yamaha OX11/C	Bridgestone	1'26"604	1'26"246	1'25"243	1'24"639	1'26"511
17	Morbidelli	Sauber C16	Sauber-Petronas V10	GoodYear	1'26"696	1'27"185	1'25"391	1'24"735	1'27"012
19	Salo	Tyrrell 025	Ford Cosworth Ed4	GoodYear	1'26"608	1'27"715	1'25"561	1'25"693	1'26"037
18	Verstappen	Tyrrell 025	Ford Cosworth Ed4	GoodYear	1'26"755	1'27"127	1'25"925	1'25"845	1'27"496
20	Katayama	Minardi M 197	Hart 830 Av	Bridgestone	1'26"891	1'29"484	1'26"709	1'26"655	1'28"279
21	Marques	Minardi M 197	Hart 830 Av	Bridgestone	1'28"388	1'28"388	1'27"929	1'27"677	1'38"060

CLASSIFICA DOPO LA TREDICESIMA GARA

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

MONDIALE PILOTI

1. M. Schumacher	6	2	-	6	10	3	10	10	-	6	3	10	1	67
2. Villeneuve	-	10	10	-	-	10	-	3	10	-	10	2	2	57
3. Alesi	-	1	-	2	-	4	6	2	6	1	-	-	6	28
4. Frentzen	-	-	-	10	-	-	3	6	-	-	-	4	4	27
5. Coulthard	10	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	10	24
6. Berger	3	6	1	-	-	-	-	-	10	-	1	-	-	21
7. Irvine	-	-	6	4	4	-	-	4	-	-	-	-	-	18
8. Fisichella	-	-	-	3	1	-	4	-	-	-	-	6	3	17
9. Panis	2	4	-	-	3	6	-	-	-	-	-	-	-	15
10. Hakkinen	4	3	2	1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	14
Herbert	-	-	3	-	-	2	2	-	-	4	3	-	-	14
12. R. Schumacher	-	-	4	-	-	-	-	1	2	2	2	-	-	11
13. Hill	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6	-	-	-	7
14. Barrichello	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6
15. Wurz	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4
16. Trulli	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3
17. Salo	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Nakano	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	2
19. Larini	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Ferrari	6	2	6	10	14	3	10	14	-	6	3	10	1	85
2. Williams	-	10	10	10	-	10	3	9	10	-	10	6	6	84
3. Benetton	3	7	1	2	-	4	6	2	10	11	-	1	6	53
4. McLaren	14	3	2	1	-	1	-	-	3	4	-	-	10	38
5. Jordan	-	-	4	3	1	-	4	1	2	2	2	6	3	28
6. Prost	2	4	-	-	3	6	1	-	-	3	1	-	-	20
7. Sauber	1	-	3	-	-	2	2	-	-	-	4	3	-	15
8. Arrows	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6	-	-	-	7
9. Stewart	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6
10. Tyrrell	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2

FI i numeri

▼ **COULTHARD.** Con rilevante aiuto dei suoi bravi meccanici, David Coulthard ha vinto meritatamente il Gp d'Italia; è la 3. vittoria per il britannico in 54 presenze, dopo i precedenti dell'Estoril nel 1995 con la Williams Renault e di Melbourne nel marzo scorso. La McLaren è a 106 successi in 546 gare, mentre i motori Mercedes sono alla 11. vittoria in 73 partecipazioni. Ricordiamo che proprio a Monza, nel 1955 con l'argentino Juan Manuel Fangio, i propulsori Mercedes avevano vinto per l'ultima volta.

▼ **NUMERO 10.** Come Coulthard anche Nino Farina, nel 1950 con l'Alfa Romeo, e lo svedese Ronnie Peterson, nel 1976 con la March-Ford, hanno vinto il Gp d'Italia con vetture che avevano il numero «10» di gara. Nella storia del campionato è la 29. volta che a vincere è il pilota partito dal 6. posto sullo schieramento; questo è anche il 173. successo di un pilota britannico.

▼ **FERRARI.** A 4 gare dal termine Michael Schumacher è sempre saldamente al comando della graduatoria piloti, alla media di 5,15 punti/gara, e la Ferrari è ancora prima tra i costruttori con 3,26 punti/partecipazione di media.

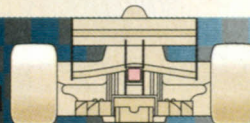
▼ **POLE.** La pole position è andata a Alesi, la 2. per il francese in 131 presenze. La Benetton è alla 15. pole in 247 gare e i motori Renault alla 132. in 282 partecipazioni. Questa di Jean è la pole più veloce dell'anno, con la media di 250,295 kmh contro i 241,112 kmh ottenuti da Gerhard Berger ad Hockenheim sempre con la Benetton-Renault, che evidentemente è la vettura più adatta i circuiti ultraveloci. Per l'autodromo di Monza, la pole con la media più elevata è quella del brasiliano Ayrton Senna su McLaren Honda a 257,415 kmh nel 1991 quando però il tracciato era leggermente diverso.

▼ **ALESI.** Alesi è alla 3. piazza d'onore della stagione, dopo Montreal e Silverstone, e alla 15. nella carriera iniziata nel Gp di Francia 1989.

▼ **FISICO.** Il pilota romano ha concluso a punti ancora una volta. Era dal 5. posto di Riccardo Patrese nel 1993 con la Benetton Ford che un italiano non andava a punti nel Gp nazionale.

▼ **GIRO.** Il giro più veloce in corsa è andato a Mika Hakkinen, il primo per il finlandese in 92 presenze; per la McLaren è la 71. prestazione velocistica in corsa.

a cura di
MAURO MORI



KONI

L'AMMORTIZZATORE REGOLABILE

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

la qualità
KONI
ora costa
meno



F.1 Gp Italia *le prove*

MONZA - Vai, magico Jean! Nel giorno in cui la Ferrari è affogata nel bicchiere d'acqua degli assetti e Schummy è parso l'ombra di se stesso, le svariate decine di migliaia di tifosi presenti in autodromo, hanno trovato comunemente di che soddisfare la loro sete di emozioni. Gliele ha regalate la sfida incrociata tra l'«unno» Frentzen con l'«odiata» Williams ed i due paladini della giusta causa: Giancarlo Fisichella, che già sta conquistando i cuori di tutti, e l'oriundo d'oro, Jean «Giovannino» Alesi che con la sua sola presenza nell'immaginario dei tifosi sembra quasi riuscire a ridipingere la sua Benetton di... rosso. È stata una battaglia serratissima, che ha



foto grafie COLOMBO

Che paura per il botto di Ukyo!

Venerdì Katayama è uscito alla parabolica, a destra, per la rottura di una sospensione. Violentissimo, in basso, il conseguente botto. Berger, sotto a destra, ha realizzato un dritto alla prima variante, mentre il compagno di squadra Alesi, a lato, ha salutato il pubblico entusiasta dopo la sua pole

Je suis Jean pole

A Monza Alesi aveva emesso un acuto anche nel '94 con la Ferrari. Stavolta si è ripetuto sopravanzando Frentzen, Fisichella e Villeneuve. In grande difficoltà per la scarsa velocità di punta le Ferrari, con Schumacher nono e Irvine decimo.

▲ **PAOLO BOMBARA**



visto i tre piloti alla fine racchiusi in un distacco di soli 7 centesimi di secondo, un divario così breve che non si fa neanche in tempo a pensarlo. L'ha spuntata l'esperienza del focoso Alesi, trascinato, spinto, sublimato da quel tifo che per lui è così stimolante e capace di galvanizzarlo. L'ha spuntata l'equilibrio generale della Benetton e la costanza da... martello del francese, velocissimo in tutti i settori del circuito, anche se non è stato il più rapido in assoluto in nessuno dei singoli «segmenti». Certo, quando i distacchi si fanno così serrati c'è sempre da recriminare per tutti: per Frenzen, che si è trovato la pista sporca per la sabbia sollevata da Marques nel suo ultimo tentati-

palo. La battaglia dei tre, ha avuto il merito agli occhi dei tifosi anche di contenere gli ardori di Villeneuve, «solo» quarto, in un giorno in cui la Rossa non è riuscita ad emergere neanche con Schumacher. La maestria del tedesco non è bastata per sopperire ad un assetto non soddisfacente, e Michael è apparso anzi un po' sottotono. Nell'affannosa ricerca delle giuste regolazioni, Schummy ha anche creduto di individuare problemi allo sterzo della sua vettura di gara, scegliendo il muletto. Problemi che non hanno trovato un riscontro nello smontaggio. Strana coincidenza, anche suo fratello Ralf ha perso la mattinata di sabato per lo stesso motivo, e anche alla Jordan non

hanno trovato niente fuori posto sullo sterzo della sua B197, limitandosi a sostituire tutte le sospensioni un po' per scaramanzia, un po' per tranquillizzare il pilota. Se ancora una volta «Fisico» ha brillato, per gli altri portacolori italiani, dalla Ferrari in giù, le qualifiche del Gran Premio d'Italia sono state un calvario. Trulli, che sin dai primi giri di prova aveva dimostrato di avere una buona carta da giocare, ha pas-

sticcato nelle fasi cruciali tanto da non riuscire neppure a stare davanti a Nakano. Morbidelli non ha mai avuto a disposizione una vettura ben bilanciata e la Minardi ha pagato il dazio che si attendeva su una pista con troppi rettilinei per i gusti del V8 Hart. Katayama ha anche avuto la sua bella dose d'emozione, venerdì, quando è uscito violentemente all'ingresso della Parabolica dopo che per un cedimento alla sospensione gli si era aperta la ruota anteriore destra. ■

vo di migliorare, o per Fisichella, rallentato un po' da un'altra vettura e reo d'aver commesso un lieve errore nel suo giro più veloce. Certo che con i «se» e coi «ma», in una giornata in cui sette piloti sono racchiusi in quattro decimi e dieci in meno di un secondo, tutti avrebbero potuto staccare la pole. Ma il solo ad esserci riuscito, ed è quel che conta, è Alesi, per la seconda volta nella sua carriera e proprio sulla pista dove tre anni prima aveva centrato la sua prima partenza al

I PIÙ E I MENO



JEAN ALESI

Per la seconda volta di fila, il più effervescente è lui. Meno male che prima di aprire le ostilità sosteneva che la sua stagione era stata globalmente piatta e che non si riteneva favorito. La realtà è che, in mezzo ad una selva di piloti spesso freddi come robot, un sanguigno come il siculo d'Avignone a Monza sa trovare nuove ali, nuovi stimoli. Si lascia letteralmente trasportare dai suoi ancora tanti tifosi. È sereno Jean, e quando lo è il piede parla.



JARNO TRULLI

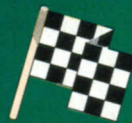
Monza ricorda Hockenheim. A tutti ma non a Jarno, un missile in Germania e questa volta in ottava fila, per giunta dietro a Nakano. Certo, un testacoda gli ha fatto perdere tempo nella messa a punto sabato mattina. Ma sbagliare è stato lui e non è la prima volta. Il talento c'è, ma urge un'iniezione di calma e lucidità.

FACCIA A FACCIA

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

Hill-Diniz	11-2	Trulli-Nakano	5-1
Villeneuve-Frenzen	9-4	Herbert-Larini	5-0
M. Schumacher-Irvine	13-0	Herbert-Morbidelli	5-0
Alesi-Berger	6-4	Herbert-Fontana	3-0
Alesi-Wurz	1-2	Verstappen-Salo	5-8
Hakkinen-Coulthard	7-6	Katayama-Trulli	1-6
R. Schumacher-Fisichella	5-8	Katayama-Marques	5-1
Panis-Nakano	7-0	Barrichello-Magnussen	12-1

POLE A CONFRONTO



CLASSIFICA ASSOLUTA

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

PILOTI IN ATTIVITÀ

Hill	20
M. Schumacher	17
Berger	12
Villeneuve	10
Coulthard	5
Alesi	2
Barrichello, Frenzen	1
NEL 1997	
Villeneuve	7
M. Schumacher	3
Alesi, Berger, Frenzen	1

È SUCCESSO

INCIDENTI

venerdì mattina
Magnussen: dritto alla variante Roggia, continua.
Alesi: dritto alla 1. variante, continua.
venerdì pomeriggio
Marques: dritto alla 1. variante, continua.
Coulthard: dritto alla 1. variante, continua.
Irvine: dritto alla 1. variante, continua.
Katayama: esce di pista alla Parabolica. Viene esposta la bandiera rossa.



Villeneuve: escursione fuori pista alla Roggia.
Berger: dritto all'Ascari, continua.
M. Schumacher: dritto alla variante Roggia, continua.
Alesi: testacoda alla Roggia, continua.
Magnussen: esce di pista.
Morbidelli: dritto alla Roggia, continua.
Verstappen: dritto alla Roggia, continua.
Trulli: testacoda alla 2. variante, continua.
Irvine: dritto alla 1. variante, continua.

Hakkinen: testacoda alla Roggia, fermo in pista.

sabato mattina
Trulli: testacoda all'Ascari, continua.

Trulli: semi-testacoda alla Parabolica, fermo in pista.

Alesi: escursione fuori pista.

Diniz: testacoda alla 1. variante, fermo in pista.

Herbert: testacoda all'Ascari ed urta le barriere. Viene esposta la bandiera rossa.

sabato pomeriggio
Trulli: testacoda all'Ascari, fermo in pista.

Berger: dritto alla 1. variante, continua.

Magnussen: urta un cordolo e va dritto alla 1. variante, continua.

Barrichello: dritto alla 1. variante, continua.

Salo: dritto alla 1. variante, continua.

Marques: dritto alla Roggia, continua.

Katayama: testacoda alla 1. variante, fermo in pista.

warm-up
Alesi: testacoda alla 1. va-

riante, urta le barriere, fermo in pista.

M. Schumacher: esce di pista a Lesmo 2, fermo in pista.

Marques: testacoda alla 1. variante, fermo in pista.

ROTTURE

venerdì mattina
Katayama: si rompe il prigioniero del portamozzo anteriore destro.

Coulthard: circuito idraulico frizione.

Fisichella: su un cordolo danneggia il fondoscozza

Marques: frizione.

venerdì pomeriggio
Villeneuve: freni.

Coulthard: motore.

M. Schumacher: sospensione posteriore.

sabato mattina
Trulli: pompa dell'olio rotta urtando un cordolo

Hakkinen: motore

R. Schumacher: un triangolo di sospensione danneggiato su un cordolo.

sabato pomeriggio
Katayama: cambio.

warm-up
Katayama: motore

Magnussen: motore

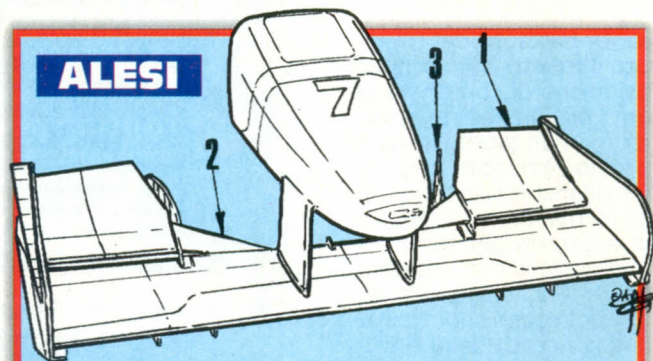
M. Schumacher: trasmissione

Hill: surriscaldamento



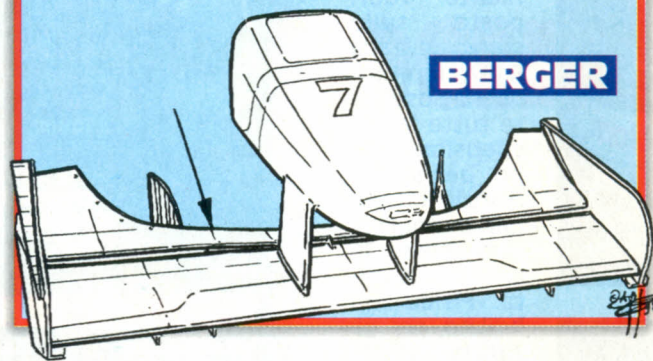
MONZA - La pista brianzola presenta praticamente lo stesso tema tecnico (aerodinamico) già visto al Gp di Germania a Hockenheim. Le varie squadre hanno avuto fra l'altro la possibilità di svolgere ben due sessioni di prove libere nel mese di agosto e mettere a punto le soluzioni tecniche da adottare per il Gp d'Italia. Fra le grandi squadre, quella che ha riservato maggiori sorprese è stata la Williams con il debutto del controllo elettronico della ripartizione della frenata, già lungamente collaudata nei test privati, seguita dalla Benetton e dalla Ferrari con innovazioni che non si limitano soltanto alla veste aerodinamica.

FERRARI. La squadra di Maranello ha compiuto il grande sforzo di costruire ben tre telai con la nuova tecnica, quella che garantisce una riduzione dei pesi di un 10-15%, un incremento della rigidità torsionale e maggiore capienza nel serbatoio della benzina. A Schumacher è andata l'ultima scocca realizzata, contraddistinta dal n. 180, mentre Irvine ha ereditato quella preparata per il tedesco al Gp del Belgio. Il terzo esemplare o, più precisamente, il primo della serie, utilizzato come muletto, era quello incidentato in prova a Budapest. Sono stati impiegati i nuovi alettoni anteriori e posteriori collaudati nelle prove private. All'avantreno vi è un solo flap di corda molto ridotta nella zona centrale e poi maggiore ai lati, dove vi è anche un piccolo nolder. Al retrotreno, i due profili superiori sono rimasti gli stessi, rispetto a quelli già impiegati a Hockenheim è cambiata tutta la parte inferiore. Innanzitutto, il profilo alare è piazzato in posizione rialzata tanto che è stato modificato il supporto sulla



Flap sdoppiati nel nuovo muso della B197

Alesi ha utilizzato un nuovo alettone anteriore dotato di due flap molto profondi, ma larghi solo circa 25 cm e raccordati con il profilo principale nella parte non soffiata da due triangoli (2). Sono rimaste le due paratie verticali (3) nella parte inferiore. Berger invece ha utilizzato lo stesso alettone già visto in Germania, cioè con il flap a tutta larghezza.



La formazione di Enstone ha portato a Monza un nuovo alettone anteriore, ma solo Alesi ha deciso di utilizzarlo, Berger è invece rimasto fedele alla vecchia soluzione. Sulla Williams ha debuttato il controllo elettronico della frenata

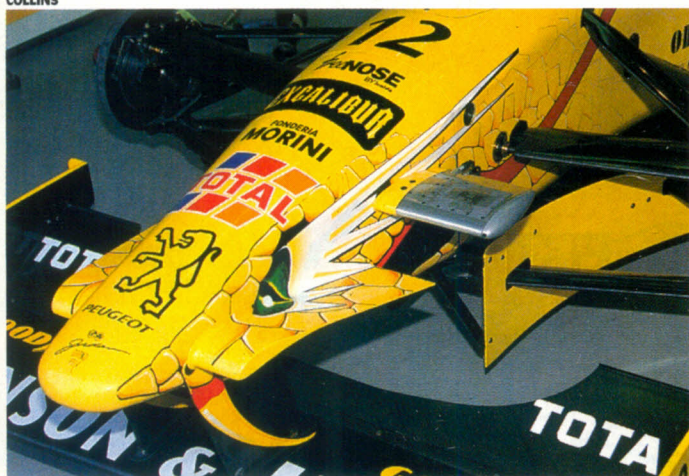
▲ **GIORGIO PIOLA**

struttura deformabile dietro il cambio. Inoltre la sua posizione rispetto alle paratie stesse è arretrata, dato che non è previsto un flap. La diversa distanza sia dal profilo estrattore che dal piano superiore dell'alettone ha aumentato l'efficienza di questo singolo profilo. Diversa è anche la posizione della luce posteriore che è ora piazzata in una sorta di carenatura nella parte superiore del profilo, come sulla maggior parte delle altre monoposto. A livello di vettura, va rilevato l'impiego, per la prima volta, di ammortizzatori Sachs, simili a quelli montati da tempo sulla Sauber. Sono riconoscibili per le dimensioni leggermente minori e per l'assenza dei cilindretti del gas separati. Venerdì sono stati piazzati nella zona piana davanti alle ruote posteriori dei sensori a raggi infrarossi per tenere sotto controllo le temperature dei pneumatici. Nelle prove private, vi era addirittura una mini telecamera, sempre a raggi infrarossi, che monitorava in tempo reale lo stato delle gomme. Sempre a proposito di sensori a raggi infrarossi, è cambiata la posizione di quelli per controllare la temperatura dei dischi dei freni. Va infine aggiunto che, dopo l'incidente in prova di Schumacher i triangoli superiori della sospensione posteriore sono stati irrigiditi con l'aggiunta di una pelle di fibra di carbonio.

WILLIAMS. Debutto del controllo elettronico della frenata rilevabile per la presenza di due bottoni aggiunti sul volante di entrambi i piloti. Frenzen ha collaudato dischi dei freni da 34 mm di spessore, mentre la maggior parte dei rivali ha utilizzato quelli da 32 mm. Leggeri modifiche anche agli alettoni sia anteriori che posteriori. In particolare, si sono visti nuo-

Due ali Benetton

COLLINS



La Jordan è stata l'unica monoposto a usare un alettone anteriore con un un solo profilo privo del flap staccato

vi flap all'avantreno anche se simili a quelli già visti ad Hockenheim.

BENETTON. Nuovo alettone anteriore per la B197 (montato con pochissima incidenza) caratterizzato da due flap molto profondi e raccordati al profilo principale con 2 piccoli elementi triangolari che lasciavano vuota la zona centrale. Lo ha utilizzato soltanto Alesi, mentre Berger ha adottato la soluzione già vista in Germania e caratterizzata da un flap più piccolo ma a tutta larghezza. Al retrotreno è stato montato un mini alettone biplano con 2 elementi di corda ridottissima sia sopra che sotto. In qualifica tutte le monoposto avevano due nuovi portamozzi posteriori ricavati dal pieno in titanio. Per la gara si è poi tornati ai vecchi portamozzi saldati.

MCLAREN. Non si sono visti nuovi elementi aerodinamici sulle McLaren, ma il lavoro di Newey si è concentrato sull'affinamento delle soluzioni già impiegate a Hockenheim. In particolare, al retrotreno è stato utilizzato un alettone biplano dotato di 2 profili in alto a corda ridotta e 1 solo in basso. Sono state conservate le alette davanti alle ruote posteriori.

JORDAN. Carico ridotto rispetto a Hockenheim sulle 197 che hanno utilizzato le alette portanti piazzate sul

muso modificate già a Spa, ma non impiegate poi in gara sulla pista belga. La Jordan è stata l'unica monoposto a utilizzare un unico profilo anteriore senza flap staccato, come era già avvenuto in Germania.

PROST. Non è stata portata a Monza la nuova sospensione anteriore vista invece in Belgio dotata di barre di torsione al posto delle molle. In qualifica, è stato abbandonato il nuovo alettone posteriore dotato di inedite paratie laterali utilizzato in Germania. Al suo posto ne è stato utilizzato uno con paratie tradizionali e profili di corda maggiore.

SAUBER. Sono stati impiegati alettoni tipo Hockenheim con quello anteriore dotato di paratie di chiara ispirazione Stewart. È stato ulteriormente modificato il divergente nella parte anteriore della scocca che ora ha una V più filante rispetto alla soluzione introdotta in Belgio.

MINARDI. Venerdì è stata provata una nuova sospensione anteriore dotata sempre di 3 elementi, ma con quello centrale più grande e con una grande molla coassiale per controllare il rollio. Non è stato portato il controllo elettronico della ripartizione di frenata.

ARROWS. Nuovo sistema di raffreddamento su ➔

DIRETTAMENTE DALLE CORSE PER LA TUA AUTO



IL PREZZO/QUALITÀ	
5,5 x 13	249.000
5,5 x 14	265.000
6 x 14	265.000
6 x 15	289.000
7 x 15	299.000
7 x 16	359.000

(IVA esclusa)

I CERCHI SPECIALI SPARCO



NEI COLORI BIANCO, SILVER, NERO.
MISURE DA 13, 14, 15, 16 POLLICI



DA NON CONFONDERE CON SEMPLICI CERCHI IN LEGA



DISTANZIALI SPARCO
Molto competitivi,
anche nel prezzo!

DADI E COLONNETTE

Sicuri come in gara,
indispensabili per il montaggio
di distanziali e cerchi maggiorati.

Dall'esperienza Sparco nelle corse la più ampia gamma di accessori tecnici per trasformare l'auto di tutti i giorni in una autentica supercar, per chi vuole scoprire il piacere della vera guida sportiva. Come iniziare? Con questi cerchi per esempio. Non semplici cerchi in lega, ma **autentici cerchi da competizione** protagonisti nei Campionati Rally in tutta Europa. Sottoposti a speciali trattamenti termico/meccanici per la massima robustezza e leggerezza e prestazioni al top.

sparco®

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

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

NUOVA

La Rossa ha alzato il profilo inferiore

L'alettone posteriore della Ferrari, che conserva sempre due soli elementi nella parte superiore e il profilo principale caratterizzato da una forte curvatura, presenta alcune modifiche. Le novità riguardano una diversa posizione della paratia (1), dato che non è previsto alcun flap. Soprattutto è cambiata la sua altezza rispetto al supporto in carbonio (2). Ora è circa 4 cm più in alto. Nuova la parte terminale della carrozzeria che prima finiva a filo del profilo. Riveduta anche la posizione della luce posteriore (4) sopra, e non più sotto, il profilo.

VECCHIA

Ammortizzatori della Sachs per la F310B

Sulle F310B hanno fatto la loro comparsa nuovi ammortizzatori. Si tratta del Sachs, simili a quelli delle Sauber. Sono riconoscibili per le ridotte dimensioni e per l'assenza dei cilindretti separati del gas.

→ tutte e 3 le vetture, come aveva anticipato lo stesso Barnard in Belgio. Modificata anche la distribuzione dei pesi, con un leggero spostamento in avanti.

STEWART. Le Sf1 hanno utilizzato di nuovo il mini alettone posteriore, unico esempio di un solo profilo senza flap nella parte superiore. In basso invece vi erano i soliti due profili utilizzati con una certa incidenza rispetto alla concorrenza. La Ford si è concentrata sulla distribuzione per cercare di migliorare l'affidabilità del suo 10 cilindri.

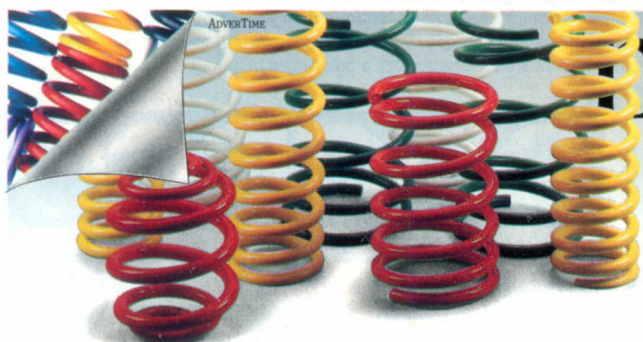
TYRRELL. Venerdì sono stati montati a metà dei semiasse dei sensori per verificare le sollecitazioni torsionali. Per il resto, le Tyrrell si sono presentate nella stessa configurazione vista in Germania, cioè con il nuovo alettone anteriore dotato delle piccole paratie laterali.

Prime prove per i freni edizione '98

MONZA - Alex Wurz ha provato prima del Gp d'Italia dei dischi in ghisa con risultati non molto lontani dai corrispondenti dischi in carbonio in edizione '98. Nella settimana precedente la gara, varie squadre hanno provato i freni già in previsione delle limitazioni per la prossima stagione, anche perché la pista di Monza è una delle più severe per gli impianti frenanti. La Jordan, per esempio, ha testato le pinze '97 realizzate però già in avional con pompe potenziate per sopperire alla minore efficacia. I dischi conformi alle limitazioni '98 (di 278 mm di diametro e 28 di spessore) sono stati provati da Jordan e Williams; la prossima settimana la Prost farà lo stesso test. Intanto sono pronti i primi prototipi di pinze per il '98 che saranno in avional con un massimo di 6 pistoni e di dimensioni maggiori delle attuali, arrivando al limite dimensionale del cerchio.

Le prove saranno effettuate entro il mese di ottobre, dato che a novembre sono proibite le prove private. Fermento si sta registrando anche tra i fabbricanti dei dischi, non solo per il pericolo che prima o poi la Federazione voglia abolire i dischi in carbonio, ma anche per la paura che prima o poi altri costruttori possano entrare in F. 1 come la giapponese Mitsubishi, ugualmente ci si potrebbe attendere un'avanzata massiccia della americana Hitco, acquistata recentemente dal colosso tedesco Sgi. Quanto al Gp, è da sottolineare il debutto in gara, solo sulla vettura di Frenzen, del controllo elettronico della frenata unitamente all'impiego di dischi di ben 34 mm di spessore. Il compagno di squadra Villeneuve ha preferito la maggiore affidabilità dell'impianto standard con dischi da 32 mm, come la maggior parte delle vetture che montano i dischi della francese Crabon Industrie. La McLaren, vincitrice del Gp, aveva dischi della Hitco come pure la Tyrrell. A livello di pinze, solo Ferrari aveva 8 pistoni in Berillio davanti e 4 dietro, Prost e Sauber hanno scelto 6 pistoni, sempre Brembo sia davanti che dietro. In casa Ap, la McLaren ha usato 6 pistoni davanti e dietro, mentre Williams e Tyrrell ne adottavano 6 davanti e 4 dietro.

COLLINS



motorquality

"KIT MOLLE"
Alte Prestazioni in Tutta Sicurezza.



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

Tecnologia per lo Sport.

Sogno

e son

Approdato alle Gt niente meno che con Mercedes, la grande avversaria ai tempi dell'Irc, il pilota italiano è tornato a vincere in maniera convincente, proprio sulla pista che lo aveva visto trionfare in un Gp di F.1. Ha dimostrato così: piede, carattere e lucidità

▲ **FABIO RAVAIOLI**

È strano vedere Alessandro Nannini con la tuta della Mercedes, dopo che per diversi anni ha guidato per l'Alfa Romeo. Allora le Freccie d'argento erano sue avversarie in pista. Ma la vita del pilota professionista è questa: oggi sei in rosso, domani in grigio...

«E che posso dire – esordisce con quel familiare accento senese che rende scanzonato anche il discorso più serio – sembra strano anche a me! Ho lasciato l'Alfa con grandissimo rimpianto, perché in cinque anni di corse era diventata come una famiglia. Mi manca soprattutto quell'atmosfera goliardica che si era instaurata nel team e che permetteva, dopo aver finito il lavoro, di mettersi tutti a tavola per ridere e scherzare davanti a un bel piatto di spaghetti».

– **E la tua amicizia con Nicola Larini?**

«Quella resiste, anche perché abbiamo degli affari in comune. Spero sinceramente che Nicola possa trovare un volante nel Gt, così potremmo vederci più spesso. Anche se mi farebbe un po' paura l'ipotesi di affrontare le trasferte con lui. Figurati, voleva che andassimo a Zeltweg sorvolando le Alpi con quel frullino d'aereo che s'è comprato. No grazie, gli ho detto, ho già dato!».

– **Quando l'Alfa decise di abbandonare l'Irc e sospendere l'attività sportiva eri rimasto a piedi, ma sorprendendo tutti hai firmato con la Mercedes per correre nel mondiale Gt. Com'è andata?**

«Come si dice: m'hanno fatto un'offerta che non potevo rifiutare! Scherzi a parte, guidare per la Mercedes è il sogno di molti piloti e mi sono sentito lusingato quando Norbert Haug mi ha telefonato chiedendomi se ero disponibile e spiegandomi che il mio nome era al primo posto nella lista dei piloti che avrebbe voluto ingaggiare».

– **Dall'allegria e dall'improvvisazione italiana all'organizzazione teutonica. E' un bel salto, come lo hai affrontato? Ammetto che non è stato per niente fa-**

Sul podio di Suzuka festeggiano Nannini, Schneider e, con le braccia alzate, Tiemann. Sotto, la Mercedes CLK Gtr con cui il "Nano" e i suoi compagni hanno sbaragliato il campo in Giappone, mentre sorpassa una Porsche Gt2



PHOTO4

cile. Il problema principale è la lingua, perché non capisco un'accento di tedesco. Sono sempre stato un po' pigro con le lingue; ora il mio inglese non è male, ma all'epoca della F.1 riuscivo solo a masticare qualche parola. Comunque, per tornare al presente, tutti fanno del loro meglio per mettermi a mio agio, specie Haug, che è una persona piacevolissima. Dal punto di vista professionale, poi, il metodo di lavoro è fantastico, qualcosa che non ho mai visto nelle squadre italiane; tutto ciò che fanno è

pianificato sin nei minimi dettagli e tutto funziona alla perfezione. La prova è che sono riusciti a costruire un'auto straordinaria come la CLK Gtr in soli tre mesi. Non riesco proprio a immaginare nessun'altro capace di una simile impresa».

– **Pensavi che una vettura costruita in così poco tempo avrebbe potuto essere competitiva con le Porsche e le McLaren-Bmw sin dalle prime corse?**

«In effetti ne sono meravigliato ancora oggi. Soprattutto se penso che l'ho guidata per la prima volta il giovedì prece-

desto



DPPI



dente la gara inaugurale. Un breve collaudo e poi a Hockenheim per le prove. Nonostante ciò, sin dai primi giri la vettura si è dimostrata velocissima e solo la sfortuna ci ha impedito di vincere nelle tre gare che hanno aperto la stagione».

- Dalle corse sprint a quelle di durata. È un cambiamento fondamentale di mentalità e stile di guida.

«Questo genere di corse non è nuovo per me, perché agli inizi della mia carriera ho partecipato con la Lancia al Mondiale Sport. Però sento che le gare sprint ➔

DIRETTAMENTE DALLE CORSE PER LA TUA AUTO



PASTIGLIE FERODO RACING DS 2000

LE VERE PASTIGLIE
DA COMPETIZIONE

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

ALCUNI ESEMPI PREZZO/QUALITÀ

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

(IVA esclusa)



DISCHI FRENO SPARCO AD ALTE PRESTAZIONI

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



TUBI FRENO DI TIPO AERONAUTICO

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



ALCUNI ESEMPI PREZZO/QUALITÀ

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

(IVA esclusa)

PER UNA FRENATA DAVVERO ENTUSIASMANTE

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

sparco®

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

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

mi si confanno di più e mi manca la bagarre che immancabilmente si scatenava; spesso una gara di tre o quattro ore diventa noiosa per gli spettatori, figuriamoci per noi piloti... Se dipendesse da me adotterei la formula della doppia gara sprint anche nel mondiale Gt. Queste vetture sono splendide a vedersi e molto divertenti da guidare, se solo potessimo spingerle al limite, senza stare a preoccuparci dei consumi e dell'affidabilità, ci divertiremmo tutti di più».

- C'è una gran differenza in termini di guida fra le Gt e le Turismo della Classe 1?

«Le Gt sono assolutamente più divertenti, perché il loro concetto base è più corsaiolo, col motore centrale e sospen-

sioni tipo formula. Il risultato è che sono molto vicine a una F.1 con la carrozzeria di una Gt e per guidarle e metterle a punto devi dimenticare tutta l'esperienza che hai maturato nel Turismo e rispolverare le reminiscenze delle monoposto».

«Beh, lo ammetto, mi sono commosso e m'è scappata pure una lacrimuccia. M'è tornata in mente quella giornata di tanto tempo fa, ero giovane, lanciato verso un luminoso avvenire, avevo ancora tutti i capelli...».

- Il tuo compagno di squadra è Marcel Tiemann, uno dei talenti emergenti dell'automobilismo tedesco. Come lo giudichi?

«È un ragazzo simpatico e naturalmente dotato. Di recente è venuto a trovarmi a Firenze per imparare l'italiano e devo ammettere che, almeno nello studio delle lingue, mi dà dei punti... Come pilota deve ancora maturare, soprattutto nella guida sul bagnato, ma mi sta dando delle

grandi soddisfazioni. A Suzuka ha guidato in maniera superba ed è in gran parte grazie a lui se ci siamo trovati in condizioni di essere l'equipaggio su cui la Mercedes ha puntato per vincere».

- E la vittoria di Suzuka per te ha assunto un significato particolare, visto che su quello stesso podio eri salito otto anni prima, quando vincesti il Gp del Giappone di F.1 con la Benetton.

«Beh, lo ammetto, mi sono commosso e m'è scappata pure una lacrimuccia. M'è tornata in mente quella giornata di tanto tempo fa, ero giovane, lanciato verso un luminoso avvenire, avevo ancora tutti i capelli... Ma sai che ti dico, che sono contento così, perché l'aver dimostrato di poter ancora correre e vincere ai più alti livelli dell'automobilismo, dopo aver quasi perso un braccio nell'incidente in elicottero, è stata la più grande vittoria della mia vita. E pensare che quando correvo in F.1 c'era chi diceva che Nannini non aveva carattere, e invece eccomi qua, vecchietto e con un braccio matto sono ancora capace di suonarle a tutti».

- Già, la F.1. Quante volte ci sono state voci su un tuo possibile ritorno. Hai guidato una Ferrari, poi la Benetton col servosterzo. Erano tentativi seri, oppure solo iniziative promozionali?

«Né l'uno, né l'altro. Non c'è mai stato nulla di serio in un mio ritorno alla F.1, perché le mie possibilità sono sempre state molto esili e ora sono inesistenti. L'unica cosa che volevo realmente era dimostrare di poter tornare a correre. E ci sono riuscito. Quando penso alla F.1 mi ricordo soprattutto dello stato di stress continuo in cui si viveva. Ora sono più rilassato e ho tempo per coltivare i miei interessi al di fuori delle corse automobilistiche».

- Immagino che ti ri-

ferisca al lavoro e agli hobby.

«Sì, le pasticceria di famiglia e una nuova catena di coffee-shop che porta il mio nome. Ne ho aperti già due, a Giacarta e Lisbona, e sono in trattative per altri due in Austria e Germania. Ma per tutte queste cose faccio affidamento al mio staff, io mi occupo solo delle strategie».

- E per quanto riguarda gli hobby?

«Non ci crederai, ma dopo dieci anni ho ricominciato a giocare a golf. E devo dire, con una certa soddisfazione, che sono già a un livello molto buono. Ma non mi chiedo qual'è il mio handicap, potrei trovarlo offensivo...».

L'automobilismo moderno è governato dalla tecnologia e dai soldi. È un mondo impersonale e disincantato, svuotato di gran parte dei valori umani, in cui non c'è più posto per gli eroi. Ma ci sono delle eccezioni e Alessandro Nannini è una di queste... ■

PHOTO4

BATTEGGIA finale

Alla conclusione del Civt mancano tre appuntamenti e si delineano le sfide che porteranno due piloti al titolo tricolore. Andiamo a scoprire chi sono i grandi favoriti...

▲ CARLO MARZETTI

La 1. divisione già decisa, anche se non con la matematica, e l'altra, la seconda, che promette emozioni fino a Vallelunga: ecco il quadro del Civt dopo Pergusa. Moccia (N4) si era presentato a Enna con 10 punti su Sgarzi (N4), un margine di per sé rassicurante. Con tranquillità e concentrazione ha ottenuto una doppietta che ha messo al tappeto i rivali. Al colpo da ko ha contribuito la professionalità del Challenge Team di Amato Ferrari, che si è presentato in pista con un'Alfa 145 in più di appoggio e ha conservato la consueta affidabilità. Proprio l'affidabilità in Sicilia è mancata all'Alfa 33 di Nugnes (N5) che ha perso il primato di 2. divisione. Tutto da rifare ora: Moroni (N8) che per tutta la stagione lo aveva tallonato, lo ha raggiunto ma senza muoversi dalla piazza d'onore, mentre per un punto è balzato in testa De Lorenzi (N6). Il romagnolo ha dato a Pergusa un bell'esempio di temperamento; non si è fatto condizionare da un capottamento in prova e anzi si è riscattato con un 2. posto e una vittoria nel momento in cui più servivano gli attributi.



1. DIVISIONE SULL'ALFA 145 DEL CHALLENGE TEAM

Moccia in fuga

fotografie COLOMBO



Classe N1. E' cominciata bene e finita male la trasferta di Pergusa per Moncini (Bmw M3 3.2), giunto sulle rive del lago nisseno come leader provvisorio di classe: dopo essersi assicurato sabato la quarta vittoria aveva portato sul rivale e compagno di team Del Castello il vantaggio a cinque punti. Ma il suo ritiro domenica ha consentito al campione in carica di riportarsi al comando di due punti, e per l'abruzzese ora la difesa del titolo è meno dura di quanto fosse dopo Bi-netto.

Classe N2. Tivaldo (Bmw M3 E36) ha preso il comando dopo la vittoria al Mugello e l'ha conservata con una tattica da regularista, che gli ha consentito anche di entrare nei Top 5 di divisione. Nella sfida tutta Bmw, Roncaglia aveva avvicinato il rivale a suon di vittorie, ma con la doppia battuta a vuoto in Sicilia ha vanificato la rincorsa, concedendo all'esordiente Ligresti, molto efficace da Imola in poi, di dare la scalata alla seconda posizione.

Classe N3. Insieme alla N5 è la vetrina delle auto di "vecchia generazione", infatti al vertice c'è la Bmw M3 old-fashion di Marazzi, che si trova a combattere con la Honda Civic di Rikili su due fronti, quello di classe e quello di divisione per il titolo simbolico di vice-campione alle spalle di Moccia. I due sono rimasti legati a filo doppio fin dalla prima gara, a Monza, quando una squalifica ha tolto al ro-



Luigi Moccia, a lato, è l'attuale leader della 1. divisione con l'Alfa 145 2.0 con cui capeggia la classe N4. Sopra, lo svizzero Peter Rikli terzo in divisione con la Honda Civic Vti dietro a Roberto Marazzi, sotto a sinistra, con la Bmw M3 curata da Tamburini è capolista della classe N3 per tre punti sull'elvetico.

mano la vittoria ottenuta in pista e l'ha consegnata all'elvetico. Marazzi senza il passo falso iniziale e un ritiro a Imola avrebbe potuto rendere forse più noiosa la classe, ma senz'altro più animata la Divisione. Pergusa rappresentava per Fortunato e Alessi l'ultima occasione di reinserirsi nella lotta, entrambi hanno alzato bandiera bianca, Alessi si è arreso dopo aver vinto la gara siciliana del sabato.

Classe N4. Moccia (Alfa 145) ha vinto quattro corse con due secondi, un terzo e un quarto posto. Se si guarda il ruolino di marcia degli avversari, spesso altalenante e a volte con caselle vuote, si capisce tutto della sto-

ria di questa stagione. I rivali non gli sono mancati, ma sono emersi a turno e hanno finito per togliersi punti a vicenda. A cominciare dai piloti delle Rover 200 Vi, i bravi Sgarzi e Matteuzzi, che hanno patito il rendimento altalenante delle vetture e qualche problema di affidabilità. Per continuare con Antonelli (Clio Williams), che quando ha corso lo ha fatto da protagonista vincendo tre corse e dominando senza fortuna un'altra (Mugello) per finire a Medici che avrebbe potuto inserire la 145 ufficiale nella lotta per il campionato se la vettura avesse raggiunto prima la competitività. ■

1. DIVISIONE

1. Luigi Moccia	Alfa 145 2.0	106
2. Roberto Marazzi	Bmw M3	78
3. Peter Rikli	Honda Civic Vti	75
4. Alessandro Sgarzi	Rover 200 Vi	74
5. Giorgio Tibaldo	Bmw M3 E36	65

CLASSE 1

1. Del Castello	Bmw M3 3.2	59
2. Emanuele Moncini	Bmw M3 3.2	57
3. Eugenio Corsini	Ford Escort C	20

CLASSE 2

1. Giorgio Tibaldo	Bmw M3 E36	65
2. Paolo Ligresti	Bmw M3 E36	54
3. Davide Roncaglia	Bmw M3 E36	47

CLASSE 3

1. Roberto Marazzi	Bmw M3	78
2. Peter Rikli	Honda Civic Vti	75
3. Raffaele Fortunato	Bmw 325	52

CLASSE 4

1. Luigi Moccia	Alfa 145 2.0	106
2. Alessandro Sgarzi	Rover 200 Vi	74
3. Vincenzo Ferlito	Alfa 75 3.0	50

SplitFire®

La Candela Brevettata Ad Alta Prestazione

Piú Potenza

Piú Performance

Meno Consumo



SPLITFIRE in Italia
è distribuita
in esclusiva da:



MOMO CORSE S.r.l. - Strada del francese, 97/50C - 10156 Torino - Italy - tel. 011-4705057 - Fax 011-4701507

Chiamata
gratuita

Numero Verde
1670-15201

MADE IN ITALY

2. DIVISIONE CON NADDEO SUBITO A TIRO

Lotta a tre

Classe N5. È la classe con la maggiore varietà tecnica ed il potenziale più esplosivo. Franco Nugnes (Alfa 33) ha ancora un margine di tutto riguardo sui più diretti rivali Montalto e Piscopo, ma le 155 dei due inseguitori sono in crescita in questa seconda parte di campionato. Si aggiunga anche che le Seat Cordoba di Bernasconi e Canni Ferrari e le Peugeot 306 di Vicarelli, Insigne e Nocci potranno dire la loro sulle piste più favorevoli. Con tanti motivi di incertezza può solo mangiarsi le mani Sergio Montalto: un paio di ritiri in meno, specie quello nella prima corsa di Pergusa, e si sarebbe ritrovato a lottare non solo per il titolo di classe ma anche per il primato di divisione.

Classe N6. Per De Lorenzi (Seat Ibiza 1.8 Gti) Pergusa non è stata solo la pista in cui nella classifica di divisione è passato da -10 punti dal vertice al primo posto con uno di vantaggio. È stata anche il momento in cui si è messo in tasca di fatto il titolo di classe, complici le giornate-no di Livio (Alfa 146), che con una netta progressione iniziata a Magione era parso in grado di contrastarlo. Ora il rivale più diretto in classifica è Papini, che essendo un altro pilota della scuderia Seat non dovrebbe ostacolarlo troppo, anche se qualche duello visto in Sicilia tra piloti delle Ibiza lascerebbe un punto interrogativo al riguardo...

Classe N7. Giancarlo Naddeo (Peugeot 106 Xsi) da tempo è al co-

2. DIVISIONE

1. Gianluca De Lorenzi	Seat Ibiza Gti	86
2. Roberto Moroni	Peugeot 106 R	85
Franco Nugnes	Alfa 33 16V	85
4. Giancarlo Naddeo	Peugeot 106 1.6	77
5. Carlo Casillo	Peugeot 106 R	65

CLASSE 5

1. Franco Nugnes	Alfa 33 16V	85
2. Sergio Montalto	Alfa 155 Ts	56
3. Fabio Piscopo	Alfa 155 Ts	53

CLASSE 6

1. Gianluca De Lorenzi	Seat Ibiza Gti	86
2. Roberto Papini	Seat Ibiza Gti	58
3. Stefano Livio	Alfa 146 1.8	50

CLASSE 7

1. Giancarlo Naddeo	Peugeot 106 1.6	77
2. Gianfranco Billo	Vw Golf Gti	49
3. Angelo Baiguera	Peugeot 106 1.6	34

CLASSE 8

1. Roberto Moroni	Peugeot 106 R	85
2. Carlo Casillo	Peugeot 106 R	65
3. Walter Santus	Vw Polo 16V	62



foto grafie COLOMBO



Sopra, la Seat Ibiza Gti di Paolo De Lorenzi nuovo capoclassifica della 2. Divisione: il romagnolo, protagonista in N6, a Pergusa ha vinto con una vettura capottata in prova! Il secondo posto è diviso fra Moroni leader di N8 con la Peugeot 106 Rallye e Nugnes che guida la N5 con l'Alfa 33 16V

mando del Civt quanto a vittorie stagionali, ben sei: Mugello, Imola 1, Imola 2, Binetto, Pergusa 1 e 2. Un tale ruolino di marcia gli ha già assicurato il titolo di classe, ma ormai è chiaro che il romano sta facendo una corsa lunga sul titolo di divisione. Può spuntarla? Giudicate voi stessi: dopo Binetto era staccato ventiquattro punti dall'allora leader Nugnes. Dopo Pergusa è a nove punti dall'attuale primo De Lorenzi... Pare avviato al secondo posto Billo (Golf Gti), mentre la rincorsa di Cappellini (106 Xsi)

che ha subito una battuta d'arresto a Pergusa.

Classe N8. Moroni (Peugeot 106 Rallye) si è installato al comando della classe col successo a Monza e riuscendo a spremere il massimo dalla vettura nella buona e nella cattiva sorte è riuscito a seminare ogni rivale e a mettersi relativamente al riparo, affidabilità permettendo, dai combattivi avversari. Concorrenza che è carente in costanza: così il velocissimo Santus (Vw Polo 16V) ha sveltato a Pergusa e Monza, nel secondo caso senza fortuna, ma ha avuto una fase centrale di stagione meno brillante; Tarabelli ha vinto di forza a Mugello e Magione ma in seguito ha frequentato poco il podio, "Toby" non ha preso parte a tutte le corse pur dimostrando a Imola 2 che la Opel Corsa Gsi è vincente. A insidiare i sogni di gloria di Moroni è rimasto solo Casillo, che ha fatto come il leader di classe una stagione all'insegna della concretezza. ■

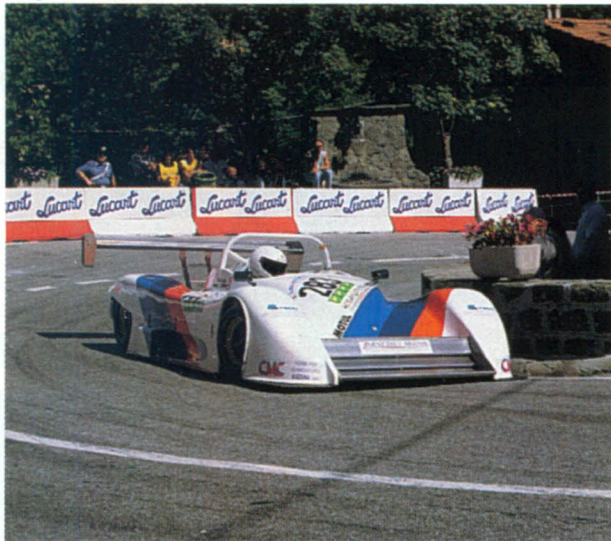
La Vecchia Sr. torna alle corse

Per aiutare il figlio Antonino nella conquista del Campionato Gruppo A Leandro La Vecchia è tornato a indossare tuta e casco. Il potentino, che fu pilota ufficiale Fiat con la X1/9 nel Mondiale Marche alla fine degli anni '70, era al via della Lima Abetone con una Lancia Delta.

▼ **PALOSCHI.** Per problemi di budget la Trento-Bondone potrebbe essere l'ultima gara di uno dei piloti più giovani del Civm Gianluca Paloschi (nella foto sotto). Il diciannovenne ascolano si è ben comportato anche all'Abetone, dove ha concluso al 4. posto dietro l'irraggiungibile «podio fisso» della A1300 composto da Salino, Brunner e Vedovello.

Non ce l'ha fatta «Ricky» Braconi, sotto, a superare Franz Tschager, a lato, superlativo nella salita Lima-Abetone. Fra i protagonisti della decima prova del Civm anche Rinaldo Marega, in basso con l'Opel Astra Gsi, che ha vinto la classe A2000 e Simone Faggioli, nell'altra pagina, che ha vinto la classe 2000 del Gr.N

foto: FOTOSPEEDY



SALITA ALL'ABETONE DOMINA L'ALTOATESINO

Tschager tiene tutti in pugno

ABETONE - È un Franz Tschager superlativo quello che ha dominato la decima edizione della corsa toscana. L'altoatesino ha reagito alla grande a una violenta picchiata nel 2. turno di qualifica, è andato sempre al limite e ha demolito il record precedente di oltre 5". Alcuni esperimenti di assetto sulla sua Osella Pa20 non hanno permesso a «Ricky» di lottare per il successo, ma con molta sportività il toscano è stato il primo a dire che il tempo di Tschager sarebbe stato in ogni caso inavvicinabile. Terza posizione, e primato in P/2, per Mirco Savoldi, alla sua migliore prestazione con la Lucchini spinta dal Bmw 2500. Non ha concluso la gara la quinta, che ha sbattuto nella prima parte del percorso. Con questa gara da scartare il calabrese, in piena lotta

per il titolo, non può più permettersi errori. Incolore la salita di casa per Mauro Nesti, 4. davanti ad Armando Mangini. Mario Faggioli ha terminato 6. nella generale e ancora primo in P/3, con Ferrari molto vicino. Prosegue l'imbattibilità stagionale di Antonino La Vecchia, in-

superato nell'assoluta di Gr. A. In Supersalita A/2 vittoria di Danti, anche se una errata scelta delle gomme anteriori gli è costata parecchi secondi e qualche posizione. Lo segue Roberto Schena con la Megane Kit, penalizzato soprattutto dalle gomme da stampo. Tra le Gruppo

A «normali» si è imposto Iacovella, solitario in A2500, mentre più sofferte sono state le prove di Marega in A2000 e di Salino, in A1300. Quest'ultimo, che ha preceduto la Suzuki Swift di Brunner per 3'90, rimane in testa al Campionato Gr. A. È tornato il sorriso a Rudi Bicciato, autore di una bella prestazione che gli è valsa il Gruppo N. Alle sue spalle le altre Escort Cosworth del rallyista locale Gori e di Gianni di Fant, al debutto nella cronoscalata pistoiese. Spettacolo per tutto il fine settimana l'ha offerto la 2500 con il botta e risposta «Eva»-Giobbi. Al sabato il più veloce, per 41 centesimi, era il pilota della Renault 5 Gt Turbo, ma in gara Giobbi, nonostante si fosse girato, rifilava lo stesso distacco al veneto, con problemi di temperatura acqua. Sale per la prima volta sul gradino più alto del podio in una gara del Civm Simone Faggioli, 1. davanti a Beninati e Rossano Saldi. Marchiol senza forzare ha tenuto dietro Loiacono in N1600. Nella classe delle piccole Nieddu è stato imprendibile, con Colli, Hafner e Tosini raccolti in 75 centesimi.

Enrico Azzini



mondocorse

ULTIME NOVITA' IN **VIDEOCASSETTA**

VELOCITÀ IN SALITA

Abetone (Pt), 31 agosto 1997

10. Lima-Abetone

gara valida per il Cvm e per la Coppa Italia Assoluta: 1. Tschager (Lucchini-Bmw) in 4'28"74 alla media di 107,167 kmh; 2. «Ricky» (Osella Pa205-Bmw) a 7"47; 3. Savoldi (Lucchini-Bmw) a 8"77; 4. Nesti (Breda-Bmw) a 9"67; 5. Mangini (Osella Pa205-Bmw) a 14"97; 6. Faggioli M. (Osella Pa205-Renault) a 24"64; 7. La Vecchia A. (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 25"62; 8. Pacini (Osella Bardahl-Bmw) a 26"43; 9. Ferrari (Osella Pa205-Renault) a 27"30; 10. Menegetti (Lucchini) a 31"51.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Nieldu in 5'54"34 alla media di 81,278 kmh; 2. Colla (Peugeot 106 Rallye) a 2"13; 3. Hafner (Peugeot 106 Rallye) a 2"42; 4. Tosini a 2"88; 5. De Bastiani a 4"01; 6. Belluso (Peugeot 106) a 26"43; 7. Depaolis a 37"30 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Spandri (Peugeot 106 Xsi) in 6'34"11 alla media di 73,076 kmh.

Classe 1600: 1. Marchiol (Honda Civic Vtec) in 5'45"31 alla media di 83,403 kmh; 2. Loiacono (Honda Civic Vtec) a 3"00; 3. Principi (Honda Civic Vtec) a 10"91; 4. Marino (Honda 205 Gti) a 26"51; 5. Bergamini (Opel Corsa Gsi 16V) a 28"81; 6. Cecchini C. (Opel Corsa Gsi 16V) a 47"09.

Classe 2000: 1. Faggioli S. (Renault Clio Williams) in 5'41"13 alla media di 84,425 kmh; 2. Bennati (Opel Kadett Gsi 16V) a 3"53; 3. Saldi (Opel Astra Gsi 16V) a 4"60; 4. Rovatti (Renault Clio Williams) a 14"41; 5. Russo (Renault Clio Williams) a 15"01; 6. Fini (Peugeot 309 Gti) a 26"03.

Classe 2500: 1. Giobbi (Bmw 325 Coupè) in 5'34"18 alla media di 86,181 kmh; 2. «Eva» a 0"41; 3. Bonvecchio a 5"12; 4. Vardanega a 8"22; 5. Paglia a 16"41 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Bicciato in 5'20"55 alla media di 89,846 kmh; 2. Gori a 4"13; 3. Di Fant a 6"64; 4. Ceccarelli (Lancia Delta Integrale) a 24"96; 5. Maffei a 33"38 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Salino in 5'33"89 alla media di 86,256 kmh; 2. Brunner (Suzuki Swift Gti) a 3"90; 3. Vedovello a 14"34; 4. Paloschi a 21"99; 5. Palazzo (Peugeot 106 Rallye) a 26"13; 6. Colò a 27"68; 7. Tigni (Peugeot 106) a 43"27; 8. Camparini a 52"33 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Giuntoli (Fiat Uno 70S) in 6'17"39 alla media di 76,314 kmh.

Classe 1600: 1. Martinetti (Peugeot 205 Gti) in 5'50"19 alla media di 82,241 kmh.

Classe 2000: 1. Marega (Opel Astra Gsi 16V) in 5'34"83 alla media di 86,241 kmh; 2. Baiardo (Opel Kadett Gsi 16V) a 6"92; 3. Gai (Peugeot 306 Gti) a 10"45; 4. Heinen (Opel

Kadett Gsi 16V) a 28"73.

Classe 2500: 1. Iacovella (Bmw M3) in 5'33"55 alla media di 86,344 kmh.

Classe oltre 2500: 1. Pellegrini (Lancia Delta HF) in 5'51"31 alla media di 81,979 kmh; 2. Vermigli (Mazda 323 Gtr) a 4"53.

Classe A/1 Supersalita: 1. Riva (Skoda Felicia) in 5'17"74 alla media di 90,640 kmh; 2. Rissone (Fiat Cinquecento Kit) a 50"09.

Classe A/1 Supersalita: 1. Danti (Skoda Octavia) in 5'00"91 alla media di 95,710 kmh; 2. Schena (Renault Megane Kit) a 13"07; 3. Braccini (Peugeot 205 Gti) a 43"26; 4. Cecchini M. a 43"95; 5. Federighi (Peugeot 205 Gti) a 45"36; 6. Olivari (Vw Golf Syncro) a 47"22; 7. Marchini (Fiat Uno Turbo) a 53"19; 8. Ceccarelli a 58"13; 9. Purpi a 1'01"12; 10. Martini (Renault Clio 16V) a 1'02"79; 11. Mingarelli (Renault Clio 16V) a 1'07"98; 12. Monti a 1'12"96 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe A/1 Supersalita: 1. La Vecchia A. (Alfa Romeo 155 V6 T1) in 4'54"36 alla media di 97,839 kmh; 2. Combo (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 12"82; 3. Anzeloni (Alfa Romeo 155 Gta) a 20"65; 4. Loffredo Gerardi (Alfa Romeo T5) a 1'06"31; 5. Lancioni B. (Ford Escort Rs Turbo) a 1'09"15; 6. La Vecchia L. (Lancia Delta) a 1'09"72.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe P/5: 1. Capucci (Ams-Peugeot) in 5'35"33 alla media di 85,886 kmh.

Classe P/3: 1. Faggioli M. (Osella Pa205-Renault) in 4'53"38 alla media di 98,166 kmh; 2. Ferrari (Osella Pa205-Renault) a 2"66.

Classe P/2: 1. Savoldi (Lucchini-Bmw) in 4'37"51 alla media di 103,780 kmh; 2. Menegetti (Lucchini) a 22"74; 3. Scola E. (Osella Pa205-Alfa Romeo) a 25"66; 4. Amadio R. (Lucchini-Alfa Romeo) a 37"04.

Classe P/1: 1. Tschager (Lucchini-Bmw) in 4'28"74 alla media di 107,167 kmh; 2. «Ricky» (Osella Pa205-Bmw) a 7"47; 3. Nesti (Breda-Bmw) a 9"67; 4. Mangini (Osella Pa205-Bmw) a 14"97; 5. Pacini (Osella Bardahl-Bmw) a 26"43; 6. Amadio L. (Osella Pa205-Alfa Romeo) a 36"82.

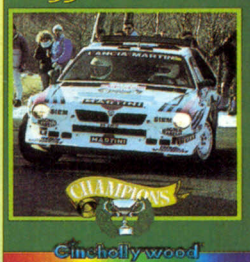
GARA CLUB

Assoluta: 1. Nesti (Osella Pa9) in 4'44"86 alla media di 101,102 kmh; 2. Jaria (Osella Pa10) a 4"55; 3. Abbattista (Lucchini) a 47"34; 4. Benelli (Osella Pa12) a 53"22; 5. Gori (Ford Sierra Cosworth) a 56"80; 6. Piliero (Ford Escort Rs) a 1'12"09; 7. Mammì (Opel Montad) a 1'17"16; 8. Cini (Opel Kadett Gte) a 1'20"16; 9. Lippi (Fiat 127 Sport) a 1'22"85; 10. Lambertini (Alfasud Ti) a 1'30"81; 11. Badii a 1'34"25; 12. Augusti a 1'37"96; 13. Di Nasso (Vw Golf Gti) a 1'44"22; 14. Mearini a 1'45"92; 15. Gherardi (Mg Metro) a 1'46"75; 16. Malmusi (Fiat Ritmo 105 Tc) a 1'50"11; 17. Giuntini (Fiat 128) a 1'55"88; 18. Mariotti (Fiat Ritmo 105 Tc) a 2'05"46; 19. Morogutti (Fiat 124 Abarth) a 2'15"53; 20. Fognani a 2'17"82 (tutti gli altri su A112 Abarth).

mondocorse

TOIVONEN

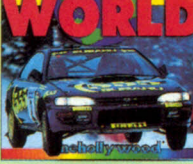
la leggenda continua



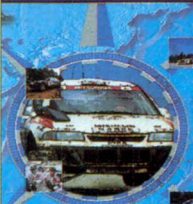
mondocorse

RALLY WORLD

CAMPIONI CURIOSITÀ E SEGRETI



05 FIA



mondocorse

- CAMPIONATO EUROPEO RALLY 1996 (CHV8359 - 50')
- CAMPIONATO ASSOLUTO RALLY 1996 (CHV8358 - 70')
- RALLY '96 - 2 LITRI E TRADIZIONE TERRA (CHV8360 - 90')

ATTENZIONE! Puoi trovare le videocassette Mondocorse anche da:

- Libreria dell'automobile - C.so Venezia, 43 (Milano) • Studio Emme - Via Monte Ceneri, 14 (Milano) • Sound & Vision - Via Cassinis (Staz. Rogoredo - MI) • Libreria dell'autodromo (Monza) • Video Clippers - Via Mazzini, 57 (Codogno - LO) • Video Movie - V.le Libertà, 8 (Suzzara - MN) • Rolling Store - Via Checchi, 27 (Gallarate - VA) • Video Queen (c/o Centro Comm. "La Francesca") - V.le Piemonte (Verdello - BG) • Gruppo Vignoni - Via Dante, 90 (Pontoglio - BS) • Centro Video Club - V.le Italia, 24 (Tirano - SO) • Terminal Video - Via del mobiliere, 1 (Bologna) • Afruni - Via Copernico, 83/85 (Forlì) • Diva Video - Via della Repubblica, 42 (Parma) • G.E.L. - Via del Commercio, 79 (Ferrara) • Brunetti Dischi - Via Torricoda, 157/R (Firenze) • Emporio Musicale Amiatino - C.so Masini, 34/B (Castel del Piano - GR) • Video Spring 2 - P.zza Giotto, 3 (Arezzo) • Discoteca Frattina - Via Frattina, 50/51 (Roma) • Video Dream - Via R. de Cesare, 91 (Roma) • R. Video - V.le Bari, 8 (Gallipoli - LE) • Gigante Dischi - Via Mazzini, 232 (Taranto) • Casablanca Video - V.le dei Platani, 156 (Ragusa) • Cine Films Video - Via C. Battisti, 139 (Messina)

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

AUTOSPRINT

DESIDERO ACQUISTARE LE SEGUENTI VIDEOCASSETTE:

Nome e Cognome _____

Via _____ CAP _____

Località _____ Prov. _____

- Pago anticipatamente l'importo di L. _____ + L. 6.000 per spese di spedizione
- allego assegno bancario intestato a Cinehollywood
- allego copia versamento su c/c postale n. 11397205 intestato a Cinehollywood
- Pagherò al postino l'importo di L. _____ + L. 9.000 per spese di spedizione
- Speditemi gratis e senza impegno il catalogo Mondocorse



Bontempelli domina la gara Michelin

Lorenzo Bontempelli ha messo a segno il secondo successo consecutivo in Coppa Michelin. Dopo Monza, il pilota dell'Oregon Team ha dominato anche la corsa di Zeltweg partendo dalla pole. Alle sue spalle si sono classificati Giacomini e Alban, mentre Blancardi ha bruciato Comandini nella volata per il quarto posto. La vittoria ha consentito a Bontempelli di portarsi al comando della classifica di coppa, scavalcando il brasiliano Fabricio Fecchine che si è dovuto accontentare del decimo posto dopo essere stato coinvolto in un incidente alla via con "Dinox".

▼ **ESTERO.** Una delle novità che più ha incontrato il favore dei partecipanti al monomarca Renault Mégane, è quella di effettuare alcune gare all'estero. Gli esperimenti di Spa e Zeltweg hanno avuto esito più che positivo al punto che Domenico Porfiri, responsabile dell'attività sportiva Renault Italia, sta già pensando di inserire altre due trasferte europee nel calendario del '98. Fra i circuiti papabili ci sono Le Castellet e il Nürburgring, ma non il nuovo circuito da Gran Premio, bensì il glorioso Nord-schleife. La corsa dovrebbe essere prevista su tre giri della pista di 25 km, per non rischiare di rimanere a secco con la benzina.

▼ **EXPO.** Si svolgerà a Roma nei giorni 3, 4 e 5 ottobre la quarta edizione del l'Expo Motori '97. Presenti alla manifestazione i preparatori laziali con le novità sia corse che di produzione. Inoltre non mancheranno spettacoli ed esibizioni con le quattro ruote. Per informazioni telefonare a Roma Motori 06/568555.

▼ **STORICHE.** Il 13 e 14 settembre il parco del Conero ospiterà un giro turistico riservato ad auto e moto storiche. Per informazioni sulla "Due Giorni del Conero" Tel.071/2866600.

ZELTWEG - L'eterno secondo sta per diventare primo, ma per qualche giorno dovrà trattenere il fiato. Dopo tre piazze d'onore in Coppa Clio, Luca Sciegli è vicinissimo ad aggiudicarsi il suo primo titolo nel monomarca Renault, nel frattempo convertitosi alla Mégane. Il pilota valtellinese ha conquistato sull'A1-Ring il suo quarto successo stagionale, ipotizzando la vittoria in campionato. Con tre prove ancora da disputare, Sciegli ha portato a 25 lunghezze il vantaggio sui diretti inseguitori (Franco Caruso e Giuseppe Cirò), un margine che gli permetterà di affrontare i prossimi appuntamenti con tranquillità. Sempre che la sua vettura - che è stata prelevata dopo la corsa per verifiche tecniche approfondite su richiesta dei commissari tecnici De Felice e Nosco - risulti conforme. I sospetti convergono sui duomi degli ammortizzatori anteriori. La gara sulla pista austriaca è stata vibrante, con 44 vetture a contendersi le posizioni. Tutti temevano la staccata della Castrol Curve, in fondo al rettilineo di partenza, ma a dispetto di chi prevedeva ammassate catastrofiche, il serpentine delle Mégane è sfilato indenne. E nonostante le insidie della pista, i 14 giri della corsa si sono dipanati senza incidenti, il che fa onore alla sportività di tutti i piloti. Subito dopo il via l'attenzione si è concentrata sugli uomini che componevano il sestetto di testa, i quali dal primo all'ultimo giro, si sono sfidati a fil di sportello, con esemplare correttezza. Nelle prime battute era il poleman Cirò a prendere il comando delle operazioni, tallonato da Pittaluga, Caruso, Sciegli e Maurizio Campani; poco dopo ai cinque si accodava Lenzi. Nel tentativo di resistere agli inseguitori, Pittaluga commetteva un veniale errore nel corso del secondo giro e scivolava in quinta posizione; ne approfittava Sciegli per mettersi alle costole di Cirò. Per sette tornate il pilota del team Iceberg Jeans bracciava quello dell'Auto In, poi sferrava l'at-



FOTOSPEEDY

MÉGANE VINCE IN AUSTRIA E IPOTECA LA COPPA Per Luca Sciegli champagne in frigo



FOTOSPEEDY

tacco e sfilava il rivale in accelerazione all'uscita della Remus Curve nel corso della 9. tornata. Mentre Pittaluga, Caruso e Lenzi davano vita a un'eccezionale battaglia per il quarto posto. All'11. giro Cirò cercava un varco alla Gösser Kurve, ma per evi-

tare di tamponare Sciegli frenava bruscamente e la sua auto si scomponneva; tanto bastava a Pittaluga e Campani (finalmente autore di una prestazione all'altezza delle sue capacità) per superarlo in tandem e prendere la scia del battistrada. Nel finale Pit-

taluga (il talento emergente della Coppa) azzardava un paio di affondi, ma con freddezza Sciegli non gli apriva neppure uno spiraglio e tagliava il traguardo con un vantaggio di pochi centimetri sui due inseguitori.

Fabio Ravaoli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Zeltweg (A), 31 agosto 1997

Mégane Elf Sportcup

Settima prova della serie

Finale: 1. Sciegli, 14 giri in 26'30"006, media 136,871 kmh; 2. Pittaluga a 0"165; 3. M. Campani a 0"881; 4. Cirò a 1"272; 5. Caruso a 1"551; 6. Lenzi a 1"992; 7. Di Risio a 4"479; 8. Sigala a 7"734; 9. Liera a 10"104; 10. N. Campani a 14"136; 11. Peroni a 16"629; 12. Bontempelli a 17"288; 13. Alban a 21"558; 14. Manzini a 21"558; 15. Cioci a 22"204; 16. Pulcini a 22"981; 17. Mancini a 26"391; 18. Guerrini a 27"959; 19. Fecchine a 28"168; 20. Giacomini a 29"361; 21. Burlotti a 33"766; 22. Cesarini a 34"561; 23. Bacci a 39"887; 24. Pellegrino a 41"972; 25. Nardozi a 44"009; 26. La Neve a 47"348; 27. Rossi a 57"891; 28. Fontecchia a 59"631; 29. Bortignon a 59"780; 30. Tiricola a 1'10"548; 31. Cardelli a 1'14"527; 32. Peruchetti a 1'16"032; 33. De Micheli a 1'19"878; 34. Radaelli a 1'29"914; 35. Mestre a 1 giro; 36. Blancardi a 2 giri; 37. Farioli a 3 giri; 38. Musso a 3 giri.

Giro più veloce: Caruso, 1'52"182, media 138,567 kmh.

Coppa Michelin: 1. Bontempelli, 7 giri in 13'24"428, media 135,268 kmh; 2. Giacomini a 2"250; 3. Alban a 6"803; 4. Blancardi a 9"258; 5. Comandini a 9"338; 6. Bacci a 13"071; 7. Farioli a 13"838; 8. Spoldi a 15"194; 9. Pellegrino 20"457; 10. Fecchine a 21"505; 11. De Micheli a 23"982; 12. La Neve a 24"133; 13. Fontecchia a 27"253; 14. Mestre a 27"299; 15. Musso a 31"448; 16. Peruchetti a 38"565; 17. Cardelli a 38"764; 18. Tiricola a 39"393; 19. Radaelli a 41"422; 20. Bortignon a 43"078; 21. Cherici a 1'01"652; 22. Bugané a 1 giro; 23. Tonda a 2 giri.

Giro più veloce: Giacomini, 1'52"807, media 137,799 kmh.

Classifica Coppa Mégane dopo 7 gare: 1. Sciegli 74; 2. Caruso 49; 3. Cirò 49; 4. Pittaluga 43; 5. Lenzi 31; 6. Burlotti 24; 7. Mancini 20; 8. M. Campani 20; 9. Guerrini 19; 10. Menghini 17.

Classifica Coppa Michelin dopo 3 gare: 1. Bontempelli 35; 2. Fecchine 28; 3. Stefana 20; 4. Blancardi 18; 5. Alban 16; 6. Farioli 16; 7. "Dinox" 15; 8. Giacomini 13; 9. Bacci 7; 10. Comandini e Giorgi 6.



PHOTO4

VARANO - Già nelle trasferite di Pergusa e Rijeka ci aveva provato senza riuscirci, ma a Varano, finalmente aiutato dalla fortuna che nelle gare precedenti gli aveva voltato le spalle, Giuseppe Burlotti è riuscito a prenderci la soddisfazione di salire sul gradino più alto del podio. Il giovane pilota bresciano è stato, assieme a Cristofaro, il protagonista indiscusso della penultima prova della Saxo Cup, maturando il successo fin dalle prove, quando realizzava la pole, e attaccava poi senza mai mollare un De Cristofaro che certamente non è stato da meno. Il romano infatti è stato abilissimo nell'infilare il poleman già poche centinaia di metri dopo la partenza ed all'uscita della parabolica era la sua vettura a guidare un agguerrito gruppetto in fila indiana di cui facevano parte Burlotti, Riccardo e Raimondo Raimondi, Masini,

Larini, Fulgenzi ed il rientrante Cima. Molti dei tentativi di attacco in testa e nel centro del gruppo venivano puntualmente giudicati un po' troppo azzardati tanto da far esporre a ripetizione la bandiera bianco ne-

SAXO A VARANO PRIMO CENTRO DEL BRESCIANO

Finalmente Burlotti capita a ...fagiolo

ra. A subire la punizione più dura per la sua irruenza è stata Stefania Braggiotti, che dopo un paio di incontri ravvicinati con i suoi avversari si è vista escludere dalla gara. Intanto al comando De Cristofaro dava l'im-

pressione di non temere eccessivamente l'incalzante Burlotti, che tra l'altro nelle prime fasi ha accusato qualche problema di accensione che non gli ha permesso di essere incisivo. A nove giri dal termine accade

l'imprevedibile, con il doppiato Cassi che si gira e rimane fermo in mezzo alla pista subito dopo la esse. De Cristofaro, che arriva immediatamente dietro, per evitarlo è costretto ad una pericolosa escursione sull'erba conquistando così il primo posto ai danni del romano che comunque è abilissimo nel rientrare immediatamente sbarrando la strada al gruppetto degli inseguitori. Ormai in testa Burlotti non cede il benché minimo spazio al suo antagonista e gli ultimi giri di gara vedono il gruppo mantenere saldamente le posizioni già acquisite con Riccardo Raimondi che tiene a bada il fratello Raimondo mentre Andrea Larini, autore tra l'altro del giro veloce, precede un altro dei pretendenti al titolo, Fernando Fulgenzi. Tobia Masini è stato pesantemente penalizzato per tutta la gara da un motore che faceva i capricci nelle curve lente ed ha dovuto accontentarsi dell'ottavo posto davanti ad Assirati e Mugelli.

Francesco Ippolito

ALQUATI



Giuseppe Burlotti, sopra, ha vinto la penultima prova della Saxo Cup, disputatasi a Varano. In alto l'uscita sul prato di De Cristofaro, poi giunto secondo sul traguardo. Nell'altra pagina in altro il dominatore della gara Mégane di Zeltweg, Scieghi, e sotto la movimentata partenza austriaca

F.FORD TERZO È SCASSELLATI CHE HA CORSO CON DUE DITA INGESSATE

Il poleman Bertolero non sbaglia

VARANO - Brividi ed emozioni nel quinto appuntamento del Challenge F.Ford di Henry Morrogh. Un contatto duro al primo giro fra Ettore Lagazio e Marco Rizzoli costringe il direttore di gara ad esporre la bandiera rossa. Nessun danno per i piloti ma le monoposto sono inservibili. Lagazio riesce comunque a prendere il secondo via dai box con la T-Car. Al semaforo verde scatta bene dalla pole Simone Bertolero ma lo braccano da vicino il leader del Challenge Scassellati (che corre a Varano con due dita ingessate) e la rivelazione Giorgio Sanna. Sono scintille in testa e Scassellati riesce a passare Bertolero alla parabolica, comunque quest'ultimo non molla e lo ripassa in uscita della stessa curva 3 giri dopo. Altro colpo di scena poco dopo, Scassellati ha un problema con la terza marcia al ferro di cavallo e scivola in quarta posizione. Nel frattempo Toia e Sanna si contendono il secondo posto a colpi di staccate. Di tutto questo ne approfitta Bertolero (nella foto) che si invola solitario al comando. Le ultime emozioni le regala Scassellati che rimonta fino alla terza piazza, consolidando il suo primato in classifica generale.

FORMULA FORD

31 agosto 1997

Assoluta: 1. Bertolero 17 giri in 15'14"163; 2. Sanna a 2'044; 3. Scassellati a 3'444; 4. Toia a 6'124; 5. Bergamaschi a 15'654; 6. Copinot a 15'869; 7. Donnini a 23'181; 8. Fiorenzi a 28'342; 9. Lagazio a 28'819. **Giro più veloce:** Scassellati in 52'865 alla media di 122,506 kmh.

La classifica del Challenge dopo la quinta prova: 1. Scassellati punti 71; 2. Bergamaschi e Sanna 41; 4. Rizzoli 38; 5. Bertolero 25; 6. Copinot 21; 7. Donnini 18; 8. Toia 16; 9. Sabbatini 12; 10. Fiorenzi 11; 11. Buonomo e Sakai 10; 13. Keohane 6; 14. Morelli e Vecchi 5.

Daniele Sgorbini

PHOTO4

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 31 agosto

Citroën Saxo Cup

sesta gara della serie

Assoluta: 1. Burlotti, 23 giri in 22'27"636 alla media di 110,593 kmh; 2. De Cristofaro a 2'473; 3. Raimondi a 6'240; 4. Raimondi a 6'599; 5. Larini a 7'147; 6. Fulgenzi a 8'992; 7. Cima a 10'686; 8. Masini a 12'056; 9. Assirati a 12'453; 10. Mugelli a 13'436; 11. Gentili a 20'858; 12. Morelli 23'147; 13. Panzani a 23'815; 14. Galluzzo a 31'044; 15. Pergetti a 42'459; 16. Scarpis a 45'022; 17. Bulgarini a 47'101; 18. Langella a 52'530; 19. De Menna a 1'05'993; 20. Venieri a 1 giro; 21. Polmonari a 1 giro; 22. Voltolina a 1 giro; 23. Marchesi a 2 giri; 24. Giraldi a 3 giri; 25. Cassi a 11 giri.

La classifica del Trofeo: 1. Larini p. 122; 2. Riccardo Raimondi 111; 3. Fulgenzi 102; 4. Raimondo Raimondi 88; 5. Burlotti 87. **Under 25:** 1. Masini 122; 2. Mugelli 114; 3. Gentili 104. **Femminile:** 1. De Menna 137; 2. Voltolina 130; 3. Braggiotti 85.

F.Arcobaleno di nome e ...di fatto

VARANO - È azzeccato il nome della Formula Arcobaleno, dato che nel secondo appuntamento della serie, a Varano, se ne sono viste proprio di tutti i colori. Alla partenza, in quattro sono rimasti al palo per il medesimo motivo: la rottura dell'invertitore della retromarcia. La sorte è amara anche per il vincitore della prima prova Ceré: all'ottavo giro la sua centralina fa le bizze e deve rientrare ai box. I meccanici sostituiscono la centralina per rimandarlo in pista dato che, a causa dei tanti ritiri, è ancora possibile piazzarsi. Intanto i superstiti lottano fra di loro: a contendersi la prima posizione restano Pileci, Moncada e Pansini. Anche quest'ultimo accusa noie tecniche e a vincere va Pileci. L'ultimo colpo di scena è l'esclusione di Ceré a causa della sostituzione della centralina, ma l'ex kartista ricorre in appello e la classifica rimane sub judice. Alla fine soltanto in due concludono a pieni giri e quattro si classificano. Era sconsolato Davide Pavia, il tecnico creatore delle Formula Arcobaleno, al termine della gara. «Non riesco proprio a spiegarmi queste rotture alla retromarcia, non era mai successo, oggi invece tutte in una volta...». Per Angelo Corbetta, team manager di Ceré e Pileci: «Bisognerebbe togliere le carenate sulle ruote. Basta infatti un minimo contatto per farle andare in frantumi e i detriti lasciati in pista sono pericolosi».

FORMULA ARCOBALENO

Varano (Pr), 31 agosto 1997
Assoluta: 1. Pileci 17 giri in 15'13"035; 2. Moncada a 2'484; 3. Pansini a 3 giri; 4. Ceré a 5 giri.
Giro più veloce: Ceré in 51"380 alla media di 126,119 km/h.

DRIVER'S TROPHY NELLA SESTA PROVA DELLE SERIE

A Varano monologo di Peroni fra le Sport



VARANO - Piergiuseppe Peroni, abitualmente impegnato nell'italiano Prototipi, è stato il prim'attore nel sesto appuntamento stagionale del Driver's Trophy. Peroni, sceso a Varano con una Lucchini Bmw, ha vinto senza difficoltà il raggruppamento riservato ai prototipi. La gara non è stata avara di emozioni grazie alla lotta ingaggiata da Mauro Prospero, anche lui su Lucchini, e da Danny Zardo con la nuovissima Tampolli che ha dovuto cedere la piazza d'onore per un'escursione fuori pista al «Ferro di cavallo». Quarto Moschini che per tutta la gara ha dovuto guardarsi da Ernesto Saccomanno che è finito quinto assoluto e primo fra le Sport 2. Nelle Sport 3 il successo è andato invece a Danilo Gardi con una Lucchini-Ford. Grandi emozioni anche nelle gare delle Formula 3. Prima del via i commissari decidono di verificare le punzonature delle gomme: dei controlli rimane «vitti-

ma» Angelo Amadori, nono tempo in griglia. A lui si aggiunge anche, con un gesto a sorpresa, il poleman Roberto Giannini che, dopo aver subito un reclamo di De Bono sempre per le gomme, rinuncia a prendere il via. Quando finalmente si parte scatta al comando Filippo Francioni; ancora meglio fa De Bono che dalla seconda fila arriva a insidiare il battistrada. Abbandona invece subito Cetrone a causa di un testacoda alla prima variante. Dietro invece inizia a farsi largo con forza Sergio Ghiotto, partito dall'ultima posizione transita quinto addirittura al secondo passaggio. Se Francioni può andarsene tranquillamente verso la quarta vittoria stagionale, dietro di lui la lotta non si placa fra De Bono e i due fratelli Ghiotto. Alla fine Franco Ghiotto, girandosi alle parabolica, fa un regalo al fratello Sergio che corona la sua rimonta con il terzo posto. La gara delle Special Car 700 ha prevalso Espo-

sto dopo che la 126 del dominatore Carlino ha ceduto al penultimo giro. Nel maxi raggruppamento delle Turismo under 1600 dominio assoluto di De Giorgis, mentre fra le over 1600 vittoria per Michele Gianni con la M3, mentre il poleman Ferraris è stato costretto al ritiro a metà gara.

Daniele Sgorbini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 31 agosto 1997

Driver's Trophy

sesta prova della serie
Sport Club: 1. Peroni (Lucchini P3 95-Bmw) 17 giri in 13'54"194; 2. Prospero (Lucchini P3 95-Bmw) a 4'741; 3. Zardo (Tampolli 9730-Alfa Romeo) a 5'339; 4. Moschini (Brp 96-Alfa Romeo) a 43'762; 5. Saccomanno (Lucchini P3 95-Alfa Romeo) a 44'198; 6. Vallebona (Lucchini P3 95-Bmw) a 44'487; 7. Serafini a 45'940; 8. Curti a 1 giro; 9. Togni a 1 giro; 10. Rosati (Lucchini Sp90-Alfa Romeo) a 1 giro; 11. Gardi (Lucchini-Ford) a 1 giro; 12. Dolfi a 1 giro; 13. Poggetti a 1 giro; 14. Ballestri a 1 giro; 15. Corolli a 3 giri; 16. Chiminelli (Lucchini P3 95-Alfa Romeo) a 3 giri; 17. Perazza (Lucchini P3 95-Alfa Romeo) a 9 giri (tutti gli altri su Lucchini-Alfa Romeo).

Giro più veloce: Peroni in 47"521, alla media di 136,360 km/h.

Formula 3 Club: 1. Francioni (Dallara 393/4-Fiat) 17 giri in 13'45"688; 2. De Bono (Dallara 939-Alfa Romeo) a 2'910; 3. Ghiotto S. a 3'073; 4. Ghiotto F. a 8'174; 5. Negrotti a 29'575; 6. Rambelli a 39'040; 7. Delrosso (Dallara 392-Alfa Romeo) a 44'178; 8. Conti (Dallara 392-Alfa Romeo) a 57'796; 9. «Boga» a 1 giro; 9. «Gioga» (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1 giro; 11. Bietresato (Eufrà-Alfa Romeo) a 2 giri; 12. Jacoboni (Dallara 392-Volkswagen) a 8 giri (tutti gli altri su Dallara 394-Fiat).

Giro più veloce: Sergio Ghiotto

in 47"691, alla media di 135,874 km/h.

Special Car 700: 1. Esposito 17 giri in 18'28"123; 2. Carlino a 30'316; 3. Fantozzi (Fiat 500) a 39'589; 4. Sperati a 2 giri; 5. Morini a 5 giri (tutti gli altri su Fiat 126).

Turismo fino a 1600
Special Car 1000-1600-2000: 1. De Giorgis (Fiat Ritmo) 17 giri in 16'23"722; 2. Vita (Honda Civic Vtec) a 30'803; 3. Stronati (Honda Civic Vtec) a 33'413; 4. Piccioni a 1 giro; 5. Franconeri a 1 giro; 6. Fagotti a 1 giro; 7. Chiarelli (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 8. Bertoli (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 9. Lici (Alfa Romeo Gtv) a 1 giro; 10. Braccini (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 11. De Bernardi (Alfa Romeo 33) a 1 giro; 12. Passeri (Alfa Romeo 33) a 2 giri; 13. Medici a 3 giri; 14. Camporeale a 3 giri; 15. Biolghini a 4 giri; 16. Micharikopoulos (Alfasud Sprint) a 5 giri; 17. Renzi (Peugeot 205 Rallye) a 5 giri.

Giro più veloce: De Giorgis in 56"414, alla media di 114,865 km/h.

Gr. B-S1-Clio-A1/A2/A3: 1. Gianni (Bmw M3) 17 giri in 15'54"095; 2. Pasini (Porsche Carrera Rs) a 19'863; 3. Marotta (Peugeot 405 Mi 16) a 43'360; 4. Morino (Bmw M3) a 55'619; 5. De Giorgis (Bmw M3) a 56'570; 6. Fantilli (Vw Golf Gti) a 1 giro; 7. Santarsieri (Alfa Romeo 33) a 1 giro; 8. Maniero (Ford Sierra Rs 500) a 1 giro; 9. Chiarato (Peugeot 309 Gti) a 1 giro; 10. Bergamaschi (Alfa Romeo 33) a 1 giro; 11. Guarini (Bmw 325) a 1 giro; 12. Facchetti (Renault Clio Williams) a 1 giro; 13. Zaccaria (Opel Kadett Gsi) a 2 giri; 14. Baroni (Renault Clio Coppa) a 2 giri; 15. Benuisiglio (Ford Escort Cosworth) a 3 giri; 16. Saccomanno (Lancia Delta Integrale) a 4 giri; 17. Ferraris (Bmw M3) a 5 giri; 18. Bottazzi (Alfa Romeo 33) a 7 giri.

Giro più veloce: Ferraris in 53"762, alla media di 120,531 km/h.

VARANO - L'interminabile sfida che dall'inizio della stagione vede opposti nel Trofeo Lotus Elise Luigi Giannini e Alberto Pedemonte (nella foto in quest'ordine) ha vissuto a Varano un altro episodio cruciale culminato con la vittoria sul campo del pilota romano e la successiva esclusione sia di Giannini che di Pedemonte nelle verifiche tecniche sollecitate da un reclamo del pilota genovese. La gara è stata dominata da un eccellente Giannini che ha trovato in Pedemonte l'avversario più coriaceo. Giannini dalla pole non ha sbagliato nulla e già all'accendersi del verde ha preso il comando delle operazioni seguito da Pedemonte e dal velocissimo Pagni. Il toscano però, dopo aver

Nel secondo appuntamento del Trofeo Formula Arcobaleno ha vinto a sorpresa Pileci, sotto davanti al gruppo, battendo Moncada e Pansini

ALQUATI



COPPA GT IL POLEMAN TAPPARO FERMO AL VIA E...

Pifferi suona la marcia trionfale

VARANO - Dopo aver sfiorato il colpaccio in più di un'occasione, finalmente la Maserati ha conquistato il successo assoluto in una gara di Coppa Gt Special. La vettura schierata dalla Pro Race sulla pista emiliana ha dominato per mano di Alessandro Pifferi che ha saputo approfittare della confusione iniziale per prendere subito il largo, allungando di misura sui diretti inseguitori. All'accensione del verde il colpo di scena decisivo con la Porsche del poleman Tapparo che rimane ferma allo scattare del verde e così già alla parabolica in testa transita Dazzan seguito da Spagnoli. Ma Schenetti, con l'altra Maserati, attacca subito il pilota perugino che però dopo pochi giri lo ripassa approfittando anche di un fastidioso sovrasterzo che ha afflitto Schenetti per tutta la gara. Nei primissimi giri la pista inondata d'olio ha creato notevoli difficoltà a tutti i piloti ed è stato davvero bravo Pifferi ad inquadrare subito la si-

tuazione scegliendo traiettorie inusuali che gli hanno consentito di acquisire un vantaggio di oltre sedici secondi sui diretti inseguitori. Proprio alle sue spalle invece si è consumata la lotta per la piazza d'onore che nei

primi giri ha visto protagonisti Spagnoli e Dazzan, con il portacolori della Mac Racing che è riuscito ad avere la meglio sull'avversario lanciandosi all'inseguimento della Maserati. Da dietro, intanto, è risalito molto bene anche

«Romoletto» che dopo aver passato Dazzan ha attaccato Spagnoli. La troppa irruenza, complice anche la pista viscosa, hanno però giocato un brutto scherzo al pilota laziale che nell'attacco centrava la portiera sini-

stra della Porsche del rivale rimettendoci a sua volta la gomma anteriore destra e per i due il ritiro era inevitabile. A quel punto Dazzan ha tranquillamente gestito il suo secondo posto e da metà gara in poi, incalzato anche da un velocissimo Padovani, ha iniziato a recuperare sulla Maserati di testa ed alla fine il suo distacco dal vincitore è stato di poco meno di due secondi. Da sottolineare anche la bella prova di Padovani che, con la Porsche classe Gts3, sulla pista di casa è stato velocissimo e alla fine è stato premiato con il terzo posto. In difficoltà invece Schenetti che ha accusato un accentuato sovrasterzo. Appassionante la battaglia per il quinto posto assoluto tra Zanichelli e De Castro con quest'ultimo che ha pressato l'avversario per tutta la gara senza però riuscire nell'attacco decisivo. Il milanese, che comunque continua a guidare la classifica assoluta, ha preferito così accontentarsi del sesto posto precedendo un eccellente Bergonzoni. In Gts4 infine l'immane testa a testa tra la Ferrari 348 di Benusiglio (in crisi di freni) e la Porsche 944 di Corongi si è risolto a favore di quest'ultimo che ha così accorciato le distanze nella graduatoria di categoria.

(f.i.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 31 agosto 1997
Coppa Gt Special
sesta prova della serie
Assoluta: 1. Pifferi (Maserati Ghibli) 34 giri in 31'43"802 alla media di 115,726 kmh; 2. Dazzan (Porsche Carrera Rsr 3.8) a 1"921; 3. Padovani (Porsche Carrera Rs 3.6) a 7"069; 4. Schenetti (Maserati Ghibli) a 13"110; 5. Zanichelli (Porsche Carrera Rs 3.6) a 21"340; 6. De Castro (Porsche 911 Carrera Cup) a 21"634; 7. Bergonzoni (Maserati Ghibli) a 1 giro; 8. Corongi (Porsche 944 Tc) a 2 giri; 9. Benusiglio (Ferrari 348 Ts); 10. Zoccalli (Porsche Carrera Rs); 11. Persiani a 5 giri; 12. Viridis a 6 giri.
Classifica della coppa: 1. De Castro 101; 2. Padovani 92; 3. Benusiglio 68,5; 4. Dazzan 66,5; 5. Pifferi 66.

fotografie PHOTOG



Il successo nella sesta prova della Coppa Gt è andato a Pifferi, in alto con la Maserati Ghibli. Sopra, Romoletto centra la portiera della Porsche di Spagnoli e il ritiro è inevitabile per i due. Nell'altra pagina in alto, Michele Gianni che ha dominato fra le Turismo over 1600 del Driver's Trophy

LOTUS ELISE GIANNINI E PEDEMONTTE ESCLUSI DI CLASSIFICA RICORRONO IN APPELLO

A tavolino Nobili si trasforma in ...re

Inquadrato nel mirino la Lotus di Pedemonte lanciava il suo attacco alla parabolica mettendo all'esterno l'avversario. I due si toccavano e a pagarne le conseguenze era Pagni che dopo un testa coda ripartiva attardato. Attenzione concentrata quindi sul duello di testa con Giannini che è riuscito a tenere dietro il rivale fino alla bandiera a scacchi, conquistando il quinto successo stagionale. Per il terzo posto invece è da sottolineare la bella lotta che ha visto protagonisti Roberto Tonetti e Renato Nobili. Alla fine, grazie anche al cedimento della frizione sulla macchina di Tonetti, è

stato Nobili (alla sua terza gara quest'anno) a conquistare il terzo gradino del podio. Ottima anche la prova di Giorgio Porello, quarto davanti a Comandini. Poteva andare meglio a Danny Zardo che, dopo una eccellente prima parte di gara, è stato poi tradito dalla pista viscosa rendendosi protagonista di un testa-coda che gli ha fatto perdere

posizioni. Nel dopo gara, infine, un reclamo ha portato in verifica le vetture di Giannini, Pedemonte e Pagni. Dopo un'attenta analisi a notte inoltrata sulla Lotus di Giannini e quella di Pagni i commissari riscontravano un cablaggio non conforme al campione fornito dall'assemblatore dei Kit sportivi (Conrero) mentre Pedemonte veniva escluso

per aver ritirato la propria vettura dalle verifiche senza l'assenso dei commissari sportivi. Inevitabile l'appello dei tre piloti coinvolti e il congelamento della classifica di gara e di campionato che rimangono così sub giudice.

(f.i.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 31 agosto 1997
Lotus Elise Trophy
settima prova della serie
Assoluta: 1. Nobili a 2"145; 2. Tonetti a 2"536; 3. Porello a 3"703; 4. Comandini a 5"916; 5. Pagni a 8"426; 6. Zardo a 19"841; 7. Conti a 24"095; 8. Sartori a 46"023; 9. Zardo a 1 giro; 10. Benedini a 14 giri.
Classica del trofeo: 1. Giannini 75; 2. Pedemonte 70; 3. Porello e Tonetti 63; 5. Pagni 56.



Dal Civt Califano passa alla SuperF

Il driver campano Amerigo Califano ha debuttato nella serie Superformula tagliando il traguardo all'ottavo posto in gara 1 e ritirandosi, poi, nella seconda frazione.

▼ **POLE.** Terza pole per Manuel Gao. Nonostante non avesse mai corso sul catino di Pergusa il pilota di Cascais ha ottenuto il miglior tempo nelle qualificazioni utilizzando un solo treno di gomme.

▼ **PODIO.** Prima vittoria, e anche prima pole, a Varano per Simone Bertolero in F. Ford. Il pilota poeta (infatti, oltre che di sport, è appassionato di letteratura e di poesia), sul podio era al settimo cielo: «Sono felicissimo che la mia prima vittoria sia arrivata proprio nel giorno in cui Valentino Rossi ha vinto il mondiale. Sono un suo fan accanito». E Bertolero ha mostrato a tutti la sua predilezione per le imprese di Rossi, quando nel giro d'onore si è tolto il casco per gridare a squarciagola la sua gioia...

▼ **DEBUTTO.** Ha fatto il suo debutto a Varano nel Driver's Trophy la Tampolli, la nuova vettura impegnata con Mancini nell'Italiano Prototipi. Al suo debutto ha subito impressionato con Danny Zardo al volante. Zardo, partito dalla seconda fila, si è subito messo alla caccia dei primi e se non fosse stato per un'escursione sull'erba, avrebbe perlomeno ripreso Prospero. Alla fine comunque soddisfazione sia per il pilota che per Renato Tampolli.

▼ **F.CHALLENGE.** Si svolgerà presso il Paladriatico di Caorle, in provincia di Venezia, il 28 settembre la Formula Challenge Tuttomotori. Per informazioni tel. 0423/300600.

▼ **CALENDARIO.** Gli ultimi due appuntamenti della Coppa Superformula saranno Varano il 14 settembre e Albacete, in Spagna, il 19 ottobre.



PHOTO4

MINI COOPER KO MILANI, GIULIANI E SAKAMOTO

Ne approfitta Capriati e per lui è il primo centro

VARANO - Il settimo appuntamento con il Mini Cooper Trophy ha portato alla ribalta un nome nuovo: quello di Nicola Capriati, che a Varano ha conquistato il suo primo successo nel Trofeo Rover. Il pilota del Team Adolfo ha saputo approfittare delle disavventure di Milani, Giuliani e Sakamoto, assestando il colpo vincente nella seconda parte di gara quando ha avuto ragione prima di Sakamoto, poi ritirato per noie tec-

niche, e poi di Giuliani che, in difficoltà per un problema elettrico, nel finale ha dovuto gettare la spugna e rientrare al box. Inizialmente la gara è vissuta sul duello tra il poleman Milani e Giuliani che lo ha tallonato fin dall'accensione del verde. Milani ha tenuto la testa della gara fino al quarto passaggio quando, dopo aver affrontato la esse, si è intraversato sull'olio ed è finito fuori pista capotando sulla terra. Tanto spavento

ma nessuna conseguenza per il pilota milanese. Immediatamente dietro, l'olio ha tradito anche il pilota sulla vettura di Autosprint, Daniele Fulcheri che, dopo un testa coda, è finito e nella sabbia. A quel punto Giuliani ha avuto via libera ed ha cercato di allungare seguito come un'ombra da Sakamoto, Capriati, Germoni e Coscarella. E proprio Capriati è stato il primo a rompere gli indugi attaccando con successo la seconda po-

ALQUATI



L'ex tricolore di F.3 Enrico Bertaggia, sopra, a Pergusa si è piazzato terzo fra le Superformula. Il successo è invece andato a Manuel Gao, nell'altra pagina al centro, che si è matematicamente laureato campione. Nicola Capriati, a lato davanti a Giuliani, ha vinto a Varano la settima prova del Mini Cooper Trophy. Sotto, ko per l'olio in pista sia Milani sia il pilota di Autosprint Daniele Fulcheri

sione di Sakamoto che ha dovuto lasciare strada prima al barese e successivamente a Germoni. Coscarella, intanto, trovava lo spazio per insidiare Germoni ed il romano alla curva parabolica doveva così cedere la posizione al rivale che si insediava al terzo posto. A quel punto l'attenzione è stata tutta per Capriati il quale senza indugi ha lanciato il suo attacco a Giuliani che ha poi dovuto cedere il primato. Il successivo ritiro del capoclassifica ha poi spianato la strada a Capriati che però fino all'ultimo ha dovuto guardarsi le spalle da un velocissimo Coscarella. (f.i.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 31 agosto 1997
Mini Cooper Trophy
 settima prova della serie
Assoluta: 1. Capriati, 23 giri in 24'24"679 alla media di 101,756; 2. Coscarella a 1'866; 3. Germoni a 6"113; 4. Milla a 13"951; 5. Verga a 19"295; 6. Ragozzino a 20"067; 7. «Odeon» a 21"564; 8. Venturi a 25"478; 9. Concetti a 25"581; 10. Famà a 34"884; 11. Zadotti a 37"576; 12. Giovanetti a 39"106; 13. Bucciero a 48"529; 14. Bravo a 1 giro; 15. De Luca a 1 giro; 16. Giuliani a 1 giro; 17. Sellani a 3 giri; 18. Ancarani a 3 giri; 19. Donati a 4 giri; 20. Germoni a 7 giri; 21. Leogrando a 11 giri; 22. Sakamoto a 12 giri.
La classifica del Trofeo: 1. Giuliani p. 92; 2. Milani 64; 3. Sakamoto 49,5; 4. Coscarella 41; 5. Germoni 39,5; 6. Capriati 37; 7. Turizio 33; 8. Cantera 29; 9. N. Famà e Venturi 19.



COLOMBO

SUPERFORMULA SUL CIRCUITO SICILIANO

Fuori Rangoni con Giau campione

PERGUSA - Manuel Giau è diventato il campione Superformula 1997 dopo una esaltante doppia vittoria sulla pista di Pergusa. Grazie a questo successo e alla debacle di Luca Rangoni, l'unico pilota in grado di impensierirlo. Il portoghese ha conquistato matematicamente il titolo con due

prove di anticipo. In Gara 1 Giau scattava dalla pole prendendo un consistente vantaggio nei confronti dei suoi inseguitori. Il pilota del team di Nino Famà volava sull'anello di Pergusa sul quale non aveva mai corso, mentre dietro di lui si faceva sotto Paolo Coloni, al suo debutto stagionale. Il figlio del patron della serie a metà corsa rinunciava all'attacco a causa di un calo fisico, mentre nelle ultime battute si rimetteva nella scia del leader tagliando il traguardo con mezzo secondo di distacco. Terzo posto per Enrico Bertaggia che rintuzzava gli attacchi di Andrea Belluzzi. Solo quinto Luca Rangoni, coinvolto nella bagarre iniziale e finito in testa coda alla variante «Vivaio». In Gara 2 Luca Rangoni nel giro di formazione rompeva la frizione, intuendo che quello siciliano è un week end da dimenticare. Out il suo diretto rivale Giau comandava le operazioni



COLOMBO

dall'inizio alla fine. Coloni si stabilizzava in seconda posizione mentre ancora una volta Bertaggia si ritrovava negli specchietti retrovisori Belluzzi, che puntualmente tenta di passarlo all'ingresso della chicane «Proserpina». Dietro di loro duellano per le posizioni di rincalzo Manfredini,

Fontan Perez e Segatori. Al quarto giro Giau salutava la compagnia allungando sensibilmente, tentava di replicare Coloni che dopo una tornata si insabbiava alla chicane «Zagabria», lasciando via libera a Bertaggia che è secondo sotto la bandiera a scacchi. Terzo posto per il

funambolico Belluzzi che si lasciava dietro Manfredini, Fontan Perez e Segatori.

Sandro Donato Grosso

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 31 agosto 1997

3. Golden Cup Superformula quinta prova della serie

1. Gara: 1. Giau 15 giri in 24'34"772 alla media di 181,249 kmh; 2. Coloni a 0"563; 3. Bertaggia a 9"155; 4. Belluzzi a 8"557; 5. Rangoni a 16"963; 6. Manfredini a 21"604; 7. Fontan Perez a 57"667; 8. Califano a 2 giri.

2. Gara: 1. Giau 15 giri in 24'41"057 alla media di 180,479; 2. Bertaggia a 4"237; 3. Belluzzi a 5"214; 4. Manfredini a 7"784; 5. Fontan Perez a 32"353; 6. Segatori a '43"920.

Classifica della coppa: 1. Giau 149 punti; 2. Rangoni 71; 3. Belluzzi 58.

motormahia

Mostra di auto, moto e veicoli a motore, esibizione e spettacolo
2-5 ottobre 97

FORMULA CHALLENGE
1° Trofeo *motormahia*

spettacolare Gara di Rally con la partecipazione di

emozionante Giro di Rally a fianco dei piloti Fiorio e Zamparini

Fiorio
Zamparini
Gallio
Re
Ogliari
Biasuzzi
Maneo
Caviglioli

con il patrocinio ACI

con la collaborazione di RACING TRE

Varese
località
Schiranna
Informazioni
0331/634378

BIANCHI



RALLY BENAZZO IN SOLITARIO DOMINA IL GRUPPO N Cantamessa s'inchina all'... Impreza di Uzzenì

ASTI - In tanti lo hanno abbracciato all'arrivo. Parliamo di Luca Cantamessa, 2. assoluto dopo una gara, il rally del Grappolo e del Tartufo, tutta giocata sul filo dei secondi. La lotta ingaggiata con la sua «piccola» Clio Williams nei confronti dell'«aeroplano» Subaru Impreza di Franco Uzzenì è di quelle che fanno fremere il pubblico, favorevole in questi frangenti a parteggiare per «Davide» piuttosto che per «Golia». In questo caso Luca si è trovato di fronte un «marpione» come Franco Uzzenì, capace di mettere l'avversario sotto pressione e abile ad approfittare dell'unico errore commesso dal pilota della Meteco, un «lungo» sulla 6. prova, e ad imporsi con merito. La già entusiasmante lotta a due poteva essere una bellissima contesa a tre, se alla coppia avesse potuto unirsi Tiziano Borsa. Il biellese è invece stato rallentato sin dalle prime fasi di gara da problemi di cambio e non ha mai potuto inserirsi nella lotta di vertice, strappando «coi denti» l'ultimo posto sul podio. «Pienone» di iscritti per una manifestazione che finalmente riporta un parco partenza in quel di Asti, un tempo non molto lontano la provincia con il più

alto numero di rally. Sin dalle prime prove Uzzenì e Cantamessa prendono le «distanze» dal resto del plotone, scambiandosi la prima posizione un paio di volte. Escono subito di scena le attesissime Subaru Impreza Gr. N di Accornero (problemi al cambio) e di Ferreri, per un capotone sul secondo tratto cronometrato. A metà gara Cantamessa ha 2° su Uzzenì, terzo è Ratiglia, mentre Garosci è quarto e Borsa arranca in 5. posizione. A nulla valgono le vittorie Cantamessa nelle ultime due speciali, con

Borsa che risale al 3. posto, mentre Ratiglia è «out» per il distacco di una ruota. Benazzo, primo in Gruppo N andando a «spasso» per latitanza di avversari.

Massimo Dellepiane

RALLY

Asti, 30-31 agosto 1997

14. Rally il Grappolo, 9. Rally del Tartufo

gara valida per la Coppa Italia 1. zona
Assoluta: 1. Uzzenì-Bondesan (Subaru Impreza) in 1.00'52"; 2. Cantamessa-Fedeli (Ford Clio Williams) a 2"; 3. Borsa-Berra (Ford Escort Cosworth) a 1'06"; 4. Garosci-Piovanò (Toyota Cel-

ica) a 1'31"; 5. Saglio-Faticchi (Ford Clio Williams) a 2'39"; 6. Zonca-Laurini (Lancia Delta HF) a 2'43"; 7. Viotti-Sabatini (Lancia Delta HF) a 3'08"; 8. Parodi-Curtetti (Ford Clio Williams) a 3'24"; 9. Rao-Bay (Ford Clio Williams) a 3'26"; 10. Benazzo-Francalanci (Ford Escort Cosworth).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Nicastro-Rossi (Peugeot 106 Rallye) in 1.11'51"; 2. Beniscontro-Quattrocchio a 4"; 3. Amorisco-Parra (Peugeot 106 Rallye) a 32"; 4. Gianizzi-Gatto a 36"; 5. Merlito-Tirone a 1'09"; 6. Roero-Barbera a 2'21"; 7. Franco-Roagna a 2'22"; 8. Iraldi-Pescarmona (Peugeot 106 Rallye) a 2'25"; 9. Bertolino-Gramaglia a 2'43"; 10. Mascarino-Boscu a 3'33"; 11. De Petris-Cocca (Peugeot 106) a 3'38" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Guani-Favretto (Honda Civic) in 1.09'49"; 2. Fioravanti-Foglia a 1'14"; 3. Margaroli-Graffietti a 2'27"; 4. Cedroni-Conti a 3'47"; 5. Piazzo-Manno (Peugeot 106 Rallye) a 4'04"; 6. Robino-Bassi (Peugeot 106 Rallye) a 4'33"; 7. Penacca-Botto a 3'41"; 8. Reggio-Massasso (Citroën Saxo) a 9'29"; 9. Baruzzi-Blandrino (Peugeot 106 Rallye) a 9'31"; 10. Montanti-Baccaglioni (Peugeot 205 Gti) a 10'39" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Boetto-Santi (Opel Astra 16v) in 1.06'27"; 2. Angeli-Sottimano (Peugeot 309 16v) a 29"; 3. Curone-Raggi (Peugeot 309 16v) a 1'07"; 4. Chiappero-Almar a 2'23"; 5. Botta-Sabena a 2'29"; 6. Fogliati-Carena a 2'48"; 7. Massocco-Lemasson (Opel Kadett Gsi 16v) a 3'59"; 8. Gianmarino-Cazzulino a 5'08"; 9. Orlando-Villani (Opel Kadett Gsi) a 5'33"; 10. Bianco-Mortera a 6'28"; 11. Gandolfi-Vacchieri (Peugeot 309 16v) a 6'28"; 12. Camino-Arione a 6'29"; 13. Versiglia-Cafola (Alfa Romeo 145 Qv) a 7'41"; 14. Morogiraud (Peugeot 309 Gti) a 7'55"; 15. Baravalle-Magliano (Peugeot 309 Gti) a 8'02"; 16. Covini-Faeti a 8'16"; 17. Zottis-Iolli a 8'19"; 18. Fongo-Bramafarina a 9'18"; 19. Montanaro-Gorrot a 9'40"; 20. Zaccaro-Richetta (Peugeot 309 Gti) a 10'20"; 21. Passone-Salvan a 10'34" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Duretto-Gonella

in 1.10'00"; 2. Morgani-Bellini a 46"; 3. Silbano-Bono a 1'26"; 4. Bedendi-Porta (Fiat Uno Turbo) a 4'07"; 5. Steffenino-Crocco a 4'43"; 6. Moretto-Florincello a 5'02" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Benazzo-Francalanci in 1.05'15"; 2. Beltrame-Rabbione a 1'09"; 3. Pinzano-Mancin a 3'35"; 4. Defilipi-Colombo (Ford Sierra Cosworth) a 5'04"; 5. Mastrazzo-Visconti a 10'04" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Tachis-Garbero (Fiat Cinquecento) in 2.19'36".

Classe 1300: 1. Cavaglia-Maccagno (Opel Corsa) in 1.15'20"; 2. Bidoglia-Fabris a 41"; 3. Cacciamani-Canuto a 1'36"; 4. Barbero-Amerio a 1'43"; 5. Miglioretti-Massaro a 2'26" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Caruso-Romagnolo (Peugeot 205 Gti) in 1.10'42"; 2. Orso-Battaglia (Peugeot 106 Xsi) a 1'27"; 3. Aghe-Grande a 1'40"; 4. Licari-Galoni (Peugeot 205 Gti) a 1'98"; 5. Ippolito-Sanpietro a 2'13"; 6. Gabella-Mancini (Citroën Ax Gti) a 2'32"; 7. Zenoni-Bogliaccino (Fiat Uno 70) a 3'13"; 8. Ugo-Andero a 4'51"; 9. Pavan-Giusto (Peugeot 205 Gti) a 6'05"; 10. Sterpone-Stupino (Peugeot 205 Gti) a 7'01" (tutti gli altri su Opel Corsa).

Classe 2000: 1. Cantamessa-Fedeli in 1.00'54"; 2. Saglio-Faticchi a 2'37"; 2. Parodi-Curtetti a 3'88"; 4. Rao-Say a 2'24"; 5. Sulmoni-Biondo (Opel Astra 16v) a 5'56"; 6. Puggetta-Cuneo a 7'28"; 7. Crovella-Parena (Peugeot 405 Mi 16) a 8'16"; 8. Sparagione-Cuniolo (Peugeot 309 Gti) a 13'06" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Stella-Alres in 1.11'01"; 2. Morello-Daniele a 35"; 3. Tardito-Villafrate a 2'44"; 4. Omedé-Bertola a 5'55"; 5. Curino-Mazzocchi a 9'18" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

Classe oltre 2500 1. Uzzenì-Bondesan (Subaru Impreza) in 1.00'52"; 2. Borsa-Berra (Escort Cosworth) a 1'06"; 3. Garosci-Piovanò (Toyota Celica) a 1'31"; 4. Zonca-Laurini (Delta HF) a 2'43"; 5. Viotti-Sabatini (Delta HF) a 3'08"; 6. Disegna-Faganelli (Escort Cosworth) a 4'24"; 7. Ala-Tessiere (Sierra Cosworth) a 6'29".

SPORTFOTO



PHOTO4



Franco Uzzenì, a sinistra, si è imposto nel rally del Grappolo superando di 2 secondi Cantamessa. Sopra, Benazzo dominatore del Gr.N. In alto, Saglio esce di strada: il piemontese ha comunque ripreso la corsa, concludendo quinto



LAGANÀ STACCATO DI OLTRE UN MINUTO Errani in Molise non sbaglia niente

CAMPOBASSO - «Abbiamo tirato fino alla fine e non abbiamo sbagliato niente». Il commento di Stefano Casadio, navigatore di Riccardo Errani, è la sintesi del 14. Rally del Molise. L'equipaggio emiliano, su Ford Escort Cosworth, ha osato, forse anche quando non ce ne era bisogno. Gli avversari di sempre, Franco Laganà e Alessandra Guglielmi, su su Subaru Impreza, già nella prima speciale di Colle Serano, aveva subito una penalità di 10 secondi. La loro vettura era infatti giunta con un minuto di ritardo alla partenza ubicata nell'Ente Fiera a causa di un cambio gomme. I problemi tecnici hanno accompagnato l'equipaggio della scuderia siciliana per tutto il rally del Molise. Problemi all'interfono e, ancora nella sesta speciale, problemi all'accensione della macchina. «Tutto negativo - ha commentato Laganà al termine dei 92 chilometri percorsi - 140 secondi di penalizzazione che abbiamo accumulato non ci hanno lasciato scampo». D'altra parte Errani e Casadio sono stati impeccabili, la loro condotta di gara è stata esemplare. «Siamo stati a provare le prove speciali - ha detto Casadio - per una settimana. Certo sapere che i nostri diretti avversari in Coppa Italia partivano con 10 secondi di penalizzazione ci ha aiutato solo in parte, ma noi il percorso lo conoscevamo in tutte le sue difficoltà». Nel frattempo resta ancora aperta la lotta in coppa Italia. Solamente tre punti dividono Errani da Laganà. L'equipaggio emiliano è stato, tranne che nella terza e quarta prova, sempre al comando, senza praticamente sbagliare nulla. Eccezionale la terza prova speciale, nel bosco di Sessano, dove Laganà ha coperto i quasi 18 chilometri del percorso sotto i dodici secondi (11'56"). Tra gli equipaggi molisani quello che ha ottenuto il miglior

piacimento è stato Pinna-Santella su Renault 5 Gt Turbo che si è piazzato all'ottavo posto. Il Gruppo N è andato a Pisacane-Volpi su Renault 5 Gt Turbo. Quarantacinque gli equipaggi che hanno preso il via, ventisei quelli che hanno tagliato il traguardo.

Sandro di Lallo

RALLY

Campobasso, 30-31 agosto 1997

14. Rally del Molise

gara valida per la Coppa Italia 5. Zona

Assoluta: 1. Errani-Casadio (Ford Escort Cosworth) in 1.02'45"; 2. Laganà-Guglielmi (Subaru Impreza) a 1'12"; 3. Evangelista-Fionda (Lancia Delta) a 1'53"; 4. Grazioli-Tronconi (Opel Kadett Gsi) a 5'17"; 5. Scolaro-Barbato (Peugeot 309) a 5'30"; 6. Gallina-Gallina (Lancia Delta Hf) a 7'09"; 7. Pisacane-Volpi (Renault Clio Williams) a 7'29"; 8. Pinna-Santella (Renault R5 Gt Turbo) a 7'35"; 9. Capuano-Scartabelli (Renault Clio Williams) a 7'39"; 10. Ravaglioli-Villa (Renault Clio Williams) a 8'47".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Orlandi-Evangelista (Peugeot 106 Rallye) in 1.12'00"; 2. Di Salvo-Squadrito (Peugeot 106 Rallye) a 43"; 3. Ci-maglia-Potera (Peugeot 106 Rallye) a 2'15"; 4. Recchiuti-D'Onofrio (Peugeot 106 Rallye) a 2'58"; 5. Sponsilli-Sciarretta (Peugeot 106 Rallye) a 3'27"; 6. Panichella-Panichella (Peugeot 106 Rallye) a 12'01".

Classe 2000: 1. Pisacane-Volpi (Renault Clio Williams) in 1.10'14"; 2. Capuano-Scartabelli (Renault Clio Williams) a 10"; 3. Silvestri-Poloni (Renault Clio Williams) a 1'45"; 4. Nucita-Foscolo (Peugeot 106 Xsi) a 1'48"; 5. Damiani-Di Cintio (Peugeot 205 Gti) a 3'20"; 6. Solitro-Palena (Opel Astra) a 4'39"; 7. Bertuccio-Cucè (Peugeot 106 Rallye) a 4'51"; 8. Cinquino-Santella (Peugeot 205) a 12'26".

Classe oltre 2500: 1. Pinna-Santella (Renault 5 Gt Turbo) in 1.10'20"; 2. Imbrò-Corso (Lancia Delta Hf) a 2'08"; 3. Angelucci-Panella (Fiat Uno Turbo) a 6'01"; 4. Bertocci-Cavicchi (Lancia Delta Integrale) a 6'11".

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Grazioli-Tronconi (Opel Kadett Gsi) in 1.08'02"; 2. Scolaro-Barbato (Peugeot 309) a 13"; 3. Ravaglioli-Villa (Renault Clio Williams) a 3'30"; 4. Pacifico-Camillo (Peugeot 309) a 8'19".

Classe oltre 2500: 1. Errani-Casadio (Ford Escort Cosworth) in 1.02'45"; 2. Laganà-Guglielmi (Subaru Impreza) a 1'12"; 3. Evangelista-Fionda (Lancia Delta) a 1'53"; 4. Gallina-Gallina (Lancia Delta Hf) a 7'09".

NEVER STOPS



£. 63000



£. 55000



£. 95000



£. 60000

Rinviato il rally del Tarò

Rinviato «sine die» il quarto Rally del Tarò, manifestazione a validità nazionale e prova del campionato emiliano-romagnolo alla quale erano iscritti un'ottantina di equipaggi. La gara, che si sarebbe dovuto disputare il 31 agosto, è stata rinviata a causa della mancata concessione dell'autorizzazione da parte della Prefettura di Parma. La scuderia Sanmichele, alla quale il provvedimento è stato comunicato soltanto venerdì 29 agosto alla vigilia delle verifiche da parte della Prefettura, spera di poter organizzare la corsa entro la fine del '97.

▼ **FERRARA.** Una caduta davanti a casa e la conseguente lesione a un tendine, non ha permesso ad Italo Ferrara di essere al via del rally del Grappolo. L'alessandrino, che «una tantum» ama tornare nelle vesti di pilota abbandonando quelle di organizzatore del rally Coppa d'Oro, risultava infatti iscritto con la Escort Gr. A della Meteco.

▼ **SAGLIO.** Dopo il rally «Il Grappolo e Tartufo» la classifica ufficiale assoluta di Coppa Italia 1. zona vede ancora in testa Saglio, con 59 punti davanti a Uzzeni con 55 e Sorsa con 40.

▼ **SULMONI.** Tra gli iscritti del rally «Il Grappolo e Tartufo» anche un equipaggio svizzero, Sulmoni-Biondo, alla guida di una Opel Astra Gr. A che è attualmente al 2. posto nel proprio campionato. Gli elvetici hanno chiuso al 14. posto assoluto e al quinto della classe 2000.

▼ **GOMME.** Squalifiche a fine gara al rally Il Grappolo e Tartufo. A causa delle gomme irregolari sono infatti stati estromessi di classifica gli equipaggi Molesti-Chemello; Monticone-Monticone; Cestari-Molinari e Cestari-Galli.

▼ **RADICCI.** Nella classifica della salita Fasano-Selva, valida per il Cívni, è stato involontariamente ommesso il nome del vincitore della classe P/4 Gruppo Cn Vito Radicci, su Lucchini.



SPORTFOTO

SLALOM NELLA PROVA DEL TRICOLORE DI ALBINO

La Delta S4 di Lusenti batte la Viali di Zandonà

SLALOM

Albino (Bg), 31 agosto 1997

7. Slalom Albino-Casale

gara valida per il campionato italiano

Assoluta: 1. Lusenti (Lancia Delta S4) 137,17; 2. Zandonà (Viali 3) 138,61; 3. Visinoni (Fiat 500) 148,26; 4. Belviso (Lancia Delta Hf) 140,32; 5. Pandolfi (Fiat 500) 148,87; 6. Tomasini (Opel Kadett Gte) 149,60; 7. Perosino (Fiat X 1/9) 150,58; 8. Dezza (Ford Escort Rs) 151,13; 9. Loda (Fiat 127) 151,54; 10. Incerti (Fiat Uno 70) 153,91.

Caccia al pilota: 1. Pasini 184,94; 2. Coria 189,25; 3. Alberti 192,33; 4. Zenucchi 195,63; 5. Bassi 196,47; 6. Frigerio 197,07.

Trofeo Cinquecento: 1. Cavallini 172,09; 2. Campus 172,23; 3. Radicci 174,28; 4. Lo Voi 186,70.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tomasini (Opel Corsa 16V) 165,43; 2. Brignoli (Opel Corsa Gsi) 171,08; 3. Sospetti 172,26 (Peugeot 205); 4. Signori (Opel Corsa Gsi) 174,37; 5. Franzoni (Peugeot 205 Gti) 178,13.

Classe 1600: 1. Belotti (Renault Clio Williams) 161,75; 2. Belforti (Opel Kadett Gsi) 164,78; 3. Car-

rara (Peugeot 309) 165,29; 4. Miragliotta (Opel Kadett Gsi 16V) 175,95.

Classe oltre 2000: 1. Magoni 160,56; 2. Baroni 162,16; 3. Carrara 162,42; 4. Fillini 165,62; 5. Bolzoni (Ford Escort Cosworth) 167,75; 6. Turisi (Mazda 323 Gtr) 167,85; 7. Grasso (Renault 5 Gt Turbo) 178,47; 8. Casalini (Fiat Uno Turbo) 103,29 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Magoni (Peugeot 205 Rallye) 165,63; 2. Andreoli (Honda Civic) 170,98; 3. Carlessi (Fiat 500) 181,55.

Lo slalom Albino-Casale, valido per il campionato italiano, ha visto vincitore Lusenti con la Lancia Delta S4. Sul podio sono saliti anche Zandonà e Visinoni, a sinistra con la Fiat 500. Sotto, Luigi Sambuco che, a Moliterno, ha dominato lo slalom valido per il challenge della Basilicata. Nell'altra pagina, Franco Cremonesi, su Osella, non ha avuto rivali nello slalom Molini di Triora-Langan, valido per la Coppa Csaì e per il Superslalom

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Chiodini (A112) 158,25; 2. Locatelli (A112) 172,98.

Classe 1150: 1. Loda (Fiat 127) 151,54; 2. Ambrosiani (Fiat X 1/9) 156,54.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 151,13; 2. Rigamonti (Renault Clio 16V) 161,75.

Classe oltre 2000: 1. Lusenti (Lancia Delta S4) 137,17; 2. Belviso (Lancia Delta Hf) 148,32; 3. Tomasini (Opel Kadett Gte) 149,60; 4. Ravelli (Lancia Delta 16V) 152,98.

PROTOTIPI

Classe P-1 1300: 1. Visinoni (Fiat 500) 148,26; 2. Pandolfi (Fiat 500) 148,87; 3. Brusa (Renault 5 Maxiturbos) 155,70; 4. Cabliari (Mini 90) 154,44; 5. Monzio (Fiat 500) 161,36.

Classe P-2 2050: 1. Perosino (Fiat X 1/9) 150,58.

GRUPPO SPORT

Classe 2000: 1. Zandonà (Viali 3) 138,61; 2. Massola (Osella Pa9) 155,48.

TORNA A VINCERE PRECEDENDO VINACCIA E MORLINO

Sambuco il migliore in Basilicata

SLALOM

Moliterno (Pz), 31 agosto 1997

Assoluta: 1. Sambuco (Fiat X1/9) 152,99; 2. Vinaccia (Fiat X1/9) 154,92; 3. Morlino (Renault 5 Gt/T) 158,94; 4. Laudato (Fiat 127) 162,78; 5. Santoriello (A112) 168,47; 6. Giuliano (Renault 5 Gt) 167,50; 7. NovIELLO (Peugeot 205 Gti) 171,50; 8. Cuomo (Prototipo) 170,04; 9. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 170,60; 10. Di Bari (Renault 5 Gt) 171,65.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Smith (Peugeot 106 Rallye) 176,34; 2. Piscitiello (Peugeot 205 Rallye) 178,21; 2. Pasquariello (Peugeot 205 Rallye) 179,18; 4. Volini (Peugeot 205 Rallye) 180,25.

Classe 1600: 1. Della Rocca (Opel Corsa Gsi 16V) 190,56.

Classe 2000: 1. Lombardi (Peugeot 205

Gti) 170,60; 2. Cappelli (Opel Kadett Gsi 16V) 180,31.

Classe oltre 2000: 1. Morlino 158,94; 2. Giuliano 166,74; 3. Di Bari 171,27 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Franzese (Peugeot 205 Rallye) 187,25.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Della Monica (Fiat 126) 196,05.

Classe 1000: 1. Santoriello (A112) 165,93; 2. Valente (A112) 177,72.

Classe 1150: 1. Laudato (Fiat 127) 162,78.

Classe 2000: 1. NovIELLO (Peugeot 205 Gti) 169,75.

PROTOTIPI

Classe 2050: 1. Sambuco (Fiat X1/9) 148,85; 2. Vinaccia (Fiat X1/9) 152,84; 3. D'Amato (Fiat 126) 190,09.

Classe 2000: 1. Cuomo 170,04.

Caccia al pilota: 1. D'Andrea 214,44; 2. Perriolo 219,39.

IERACE



SU OSELLA-ALFA ROMEO

A Molini Cremonesi macina gli avversari

SLALOM

Molini di Triora (Im),
31 agosto 1997

14. Slalom Molini di Triora/Langan

Gara valida
per la Coppa Csal
di 1. zona
e per il Superslalom

Assoluta: 1. Cremonesi (Osella-Alfa Romeo) pen. 171,54; 2. Panaro (Ams Sport) 178,90; 3. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 181,52; 4. Locatelli (Fiat 127 Sport) 189,46; 5. Ro. Lanteri (Renault 5 Gt Turbo) 189,89; 6. Cumino (Ford Escort Rs) 191,14; 7. Basso (Opel Kadett Gte) 192,60; 8. Franzero (A112 70 Hp) 193,98; 9. Lissi (Ford Escort Rs) 194,36; 10. Pisano (Lancia Delta HF Integrale) 194,92.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. G. Corona 208,56; 2. Ro. Lanteri 208,97; 3. Guidotti 214,12; 4. Bolognini 222,30; 5. Mala 224,75.

Caccia al pilota: 1. «Scott» (Fiat Cinquecento Sporting) 238,11.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. S. Lanteri 206,14; 2. F. Lanteri (Peugeot 106 Rallye) 207,90; 3. De Maria (Citroën AX Sport) 209,25; 4. Briatore 211,42; 5. Filiberto 214,92; 5. Tardanico 229,37 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. M. Praticò (Citroën AX Gti) 205,84; 2. Schellino (Opel Corsa Gsi) 212,01.

Classe 2000: 1. M. Corona (Peugeot 205 Gti) 197,26.

Classe oltre 2000: 1. Ro. Lanteri 189,89; 2. Vigo 196,97; 3. Tortora 199,07; 4. Cavallaro 204,66; 5. Bonaveri 214,65 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Giordano (Opel Corsa Gsi) 200,34; 2. Gangemi 201,87; 3. Rolando 215,47 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Serembe (Peugeot 205 Gti) 198,33; 2. Paolucci (Lancia Delta 16V) 198,44; 3. Stella (Fiat Uno Turbo) 222,37.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Tassisto 200,79; 2. F. Dami 203,90; 3. G. Dami 205,61; 4. Firpo 213,41; 5. Iannello 222,67 (tutti su A112 Abarth).

Classe 1150: 1. Locatelli 189,46; 2. Franzero (A112 70 Hp) 193,98; 3. Pastorino 198,01; 4. Fazio 200,81; 5. Baldini 202,16; 6. E. pratico 202,98; 7. Magliolo (A112 70 Hp) 203,91; 8. Re. Lanteri (A112 70 Hp) 213,15 (gli altri su Fiat 127 Sport).

Classe 2000: 1. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 181,52; 2. Cumino 191,14; 3. Basso (Opel Kadett Gte) 192,60; 4. Lissi 194,36; 5. Papinutto (Peugeot 205 Gti) 200,91 (gli altri su Ford Escort Rs).

Classe oltre 2000: 1. Pisano (Lancia Delta HF Integrale) 194,92; 2. Tornatore (Renault 5 Gt Turbo) 210,26; 3. Odello (Fiat Uno Turbo) 212,01; 4. Repetti (Alfa Romeo Alfetta Gtv 6) 217,97; 5. Amazio (Lancia Delta 4Wd) 232,56.

PROTOTIPI

Classe 1200: 1. Esposito (Fiat 126-128) 199,18; 2. Cullii (Fiat 500-Suzuki) 203,23; 3. Militello (Fiat 126-Yamaha) 212,70.

Classe 2050: 1. Barletta (Talbot Sunbeam) 201,32; 2. Dell'Ultri (Fiat X1/9) 228,51.

SPORT

Classe 2000: 1. Cremonesi (Osella-Alfa Romeo) 171,54; 2. Panaro (Ams Sport) 178,90.

SPORTFOTO



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



The Car

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



The Watch

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



Hamilton

America's Timekeeper Since 1892

Distribuito da S.M.H. Italia Spa

Per Informazioni

Numero Verde

167-200404

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

A Magione Peroni a tutta birra

FORMULA CHALLENGE

Magione (Pg),
31 agosto 1997

F. Challenge Trofeo Macota

gara nazionale

Gruppo 1: 1. Coaccioli 6 giri in 5'34"097 alla media di 74,349 kmh; 2. Giuliani a 3"727; 3. Periozzi a 4"804; 4. Simonini a 16"824 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Gruppo 2: 1. Fogliani (Peugeot 205 Rallye) in 5'21"199 alla media di 77,335 kmh; 2. Saltapani (Citroën Saxo) a 9"939.

Gruppo 3: 1. Paletta (Peugeot 205 Gti) 6 giri in 5'46"174 alla media di 71,755 kmh; 2. Agostinelli (Peugeot 205 Gti) a 6"012; 3. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) a 6"533.

Gruppo 4: 1. Necchi (Peugeot 205 Gti) 6 giri in 5'22"608 alla media di 76,997 kmh; 2. Bocciolini (Bmw M3) a 1"070; 3. Calzuola (Peugeot 205 Gti) a 15"652; 4. Miani (Bmw M3) a 14"224.

Gruppo 5: 1. Mantellini (Alfa Romeo 75) 6 giri in 5'14"332 alla media di 79,024 kmh; 2. Consani (Opel Kadett Gsi 16v) a 0"355; 3. Tarozzi (Alfa Romeo 75) a 3"073.

Gruppo 6: 1. Tosi (Peugeot 205 Rallye) 6 giri in 5'33"324 alla media di 74,522 kmh; 2. Monducci (Fiat Uno) a 7"569; 3. Tenerini (Autobianchi A112) a 18"366.

Gruppo 7: 1. Rizzi Emili (Fiat X1/9-Dallara) 6 giri in 5'12"857 alla media di 79,397 kmh; 2. Giani (Fiat X1/9-Dallara) a 3"434; 3. Pucci (Fiat X1/9) a 25"831; 4. Carli (Fiat Ritmo) a 1 giro.

Gruppo 8: 1. Bartolucci (Alfa Romeo Gt) 6 giri in 5'27"408 alla media di 75,868 kmh; 2. Rodriguez (Alfa Romeo 33) a 1"736.

Gruppo 9-Finale A: 1. Peroni (Lucchini Sp85-Ford) 6 giri in 4'40"718 alla media di 88,487 kmh; 2. Crispiani (Proto Junior-Suzuki) a 18"993; 3. Alessandrini (Osella Pa9-Alfa Romeo) a 23"123; 4. Branducci (Lucchini P2 CN-Alfa Romeo) a 28"960.

Gruppo 9-Finale B: 1. Pulvinari (Proto Junior Suzuki) 6 giri in 4'57"648 alla media di 83,454 kmh; 2. Rosati (Proto Junior Kawasaki) a 20"700.

Caccia al pilota: 1. Batistini 6'18"968 alla media di 65,546; 2. Agasucci a 5"770; 3. Monaldi a 8"688; 4. Cripalpaldi a 8"956; 5. Marchetti a 13"809; 6. Rosa a 14"930; 7. Marconi a 17"922.

SLALOM SUL PODIO È SALITO ANCHE CIPOLLA

In Sicilia assente Riolo Ferrara la spunta su La Mantia



SPITALERI

GALLA



Nello slalom di Trabia, in Sicilia, bella la lotta fra La Mantia, su Fiat X 1/9, e Michele Ferrara: alla fine l'ha spuntata quest'ultimo, sopra su A 112. Sul terzo gradino del podio è salito Cipolla, a lato

POCHISSIMI GLI ISCRITTI ALLO SLALOM DI PANNARANO

Casale tiene ...Testa e dimostra la sua classe

SLALOM

Pannarano (Bn), 31 agosto 1997

2. Slalom Città di Pannarano

gara nazionale

Assoluta: 1. Casale (Fiat X 1/9) 126,93; 2. Testa (Fiat 600) 134,80; 3. Casillo (A112) 135,25; 4. Prisco (Fiat 127) 136,53; 5. Lengua 137,01; 6. Pirone (Renault Gt) 138,71; 7. De Lucia (Peugeot 205) 138,93; 8. Nicoloro (Lancia Beta) 141,45; 9. Lacoviello (A112) a 144,35; 10. Luzzi (A112) 144,63.

GRUPPO N

Classe oltre 2000: 1. Nicoloro (Lancia Beta Montecarlo) 141,45.

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. De Lucia Diego (Peugeot 205 Rallye) 138,93.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Casillo (A112) 135,25; 2. Panella (A112) 45,44.

Classe 1150: 1. Prisco (Fiat 127) 136,53; 2. Iacovillo (A112) a 144,35; 3. Luzzi (A112) 144,63; 4. D'Arienzo Gennaro (A11) 145,78.

Classe 1600: 1. Casale Francesco (Fiat X 1/9) 126,93.

Classe oltre 2000: 1. Pirone (Renault 5 Ct) 138,712.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Testa (Fiat 600) 134,80; 2. Lengua (Fiat 850) 137,01.

SLALOM

Trabia (Pa), 31 agosto 1997

1. Autoslalom Città di Trabia

gara nazionale

Assoluta: 1. Ferrara (A112 Abarth) 184,83; 2. La Mantia G. (Fiat X1/9) 186,41; 3. Cipolla (Renault 5 Gt Turbo) 188,52; 4. Cassanti (Lancia 037) 189,02; 5. Burgio (Peugeot 205 Gti) 189,15; 6. Pappalardo (Fiat 127) 190,48; 7. Tafuri (Renault 5 Gt Turbo) 191,05; 8. Troia (Osella Bmw) 191,06; 9. Irato (Fiat X1/9) 191,12; 10. Cannizzo (Renault 5 Gt Turbo) 191,16.

Classe 500: 1. Cannata 226,10.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Di Gregorio (Peugeot 205 Rallye) 209,50.

Classe 1600: 1. Ienna (Peugeot 205 Gti) 197,96; 2. Maltese (Peugeot 205 Gti) 202,02; 3. Baglieri (Opel Corsa Gsi) 206,05.

Classe 2000: 1. Licitra (Renault Clio Williams) 191,26; 2. Centineo (Peugeot 205 Gti) 202,35.

Classe oltre 2000: 1. Cipolla 188,50; 2. Tafuri 191,05; 3. Cannizzo 191,16; 4. Tosa 191,99; 5. Fallisi 154,44; 6. Forti 197,01 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe 1600: 1. Burgio (Peugeot 205 Gti) 189,15; 2. Anzalone (Peugeot 205 Rallye) 193,26; 3. Burgo (Alfa Romeo) 196,24; 4. Lo Faso (Peugeot 205 Rallye) 200,61; 5. Naselli (Peugeot 205 Rallye) 206,82.

Classe oltre 1600: 1. Li Fonti (Opel Kadett Gsi) 194,80; 2. Canzone (Opel Kadett Gsi) 195,54; 3. Mannino (Bmw M3) 198,85; 4. La Mendola (Opel Kadett Gsi) 203,13; 5. Milazzo (Vw Golf Gti) 206,76.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. D'Antoni 195,96; 2. Lo Monaco 204,28; 3. Pandolfo 206,19; 4. Monti 215,69; 5. Armano 217,90; 6. Martorana 255,96 (tutti gli altri su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Spadaro (A112 Abarth) 204,47; 2. Dattolo (Fiat 127) 200,95.

Classe 1150: 1. Ferrara 184,83; 2. Pappalardo 190,48; 3. Glammetta 192,41; 4. Monti (Fiat 127 S) 195,98; 5. Poma (Fiat 127) 201,83; 6. Cristadoro 202,64; 7. Gugliuzza (Fiat 127) 204,86; 8. Grisanti 206,01; 9. Battaglia 213,22; 10. Tinnervia 218,38; 11. Fassantino 247,91 (tutti gli altri su A112 Abarth).

Classe 1300: 1. Irato 191,12; 2. Piazza 192,62; 3. Battaglia 202,08; 4. Graceffa (Fiat 127) 220,30; 5. La Mantia 236,05.

Classe 1600: 1. Di Stefano (Fiat X1/9) 202,03; 2. Atola (Fiat X1/9) 206,33; 3. Bonora (Fiat 128 Gianini) 240,56.

Classe 2000: 1. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 191,75; 2. Cillari (Lancia Beta Montecarlo) 194,34.

Classe oltre 2000: 1. Cassanti (Lancia 037) 189,02; 2. Riccobono (Ford Sierra Cosworth) 197,20; 3. Garuti (Porsche 911) 223,28.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Santonocito (Fiat 126) 199,41; 2. Amorello (Fiat 600) 204,28; 3. Panepinto (Fiat 126) 217,88.



Mannarino e Vernuccio hanno conquistato il rally Valle Camonica, valido per la Coppa Italia 2. zona

Valle Camonica a un fortunato Mannarino

BORNO – Eugenio Mannarino in coppia con Daniele Vernuccio su Toyota Celica St205 Gt Four si è aggiudicato il Rally di Valle Camonica. Il vincitore è sempre stato in testa alla gara, ma è stato facilitato dal ritiro di Dionisio-Magi su Toyota Celica St1854Wd, da una foratura occorsa ai secondi classificati Mazzoli-Morandini su Subaru Impreza e da un'uscita di strada Nodari-Pozzoli su Ford Escort, poi giunti terzi.

RALLY

Borno (Bs), 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Mannarino-Vernuccio (Toyota Celica St205 Gt Four) in 53'53"; 2. Mazzoli-Morandini (Subaru Impreza) a 29"; 3. Nodari-Pozzoli (Ford Escort Cosworth) a 1'44"; 4. Gimondi-Bonfanti (Ford Escort Cosworth) a 2'17"; 5. Oltradrati-Lombardi (Renault Clio Williams) a 2'39"; 6. Dianesi-Antonelli (Toyota Celica St185 4Wd) a 3'04"; 7. Zerla-Cheri (Lancia Delta Hf) a 3'08"; 8. Guerra-Crescini (Bmw M3) a 3'21"; 9. Gallio-Mometti (Mitsubishi Lancer) a 3'35"; 10. Pasqualli-Pasquali (Fiat Uno Turbo) a 4'48".

Gulli junior brinda ad Alba

FORMULA CHALLENGE

Alba (Cn), 7 settembre 1997
1. Raggi: 1. Sabena (Peugeot 205 Gti) 3'08"73. **2. Raggi:** 1. Tardito (Fiat Uno Turbo) 3'07"04. **3. Raggi:** 1. Costa (A112 Abarth) 3'00"94. **4. Raggi:** 1. Rizzi (Fiat X1/9 Dallara) 2'57"74. **5. Raggi:** 1. Viotti (Renault 5 Gt Turbo) 3'00"34. **Raggi 5/A:** 1. Michela (Opel Kadett Gte) 3'10"80. **6. Raggi:** 1. Pisano (Lancia Delta Hf Proto) 3'06"91. **Raggi 6/A:** 1. Benvegna (Lancia Delta Hf) 3'01"81. **7. Raggi:** 1. C. Gulli (Vst proto) 2'47"57.

In Val di Cecina Grassini dominatore

CASTELNUOVO VAL DI CECINA – Successo dell'equipaggio Grassini-Galleni su Ford Escort Cosworth nel Rally Alta Val di Cecina, valevole per la Coppa Italia 4. zona. Ai posti d'onore, sono finiti Bini (Subaru Legacy) e Franchi (Clio Williams). In Gr.N, la vittoria è andata a Bettarini su Ford Escort Cosworth.

RALLY

Castelnuovo Val di Cecina (Pi), 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Grassini-Galleni (Ford Escort Cosworth) in 1.00"19; 2. Bini-Marchi (Subaru Legacy) a 47"; 3. Franchi-Castiglioni (Renault Clio Williams) a 3'52"; 4. Bettarini-Antonelli (Ford Escort Cosworth) a 4'34"; 5. Fidanza-Fical (Ford Escort Cosworth) a 5'13"; 6. Maruccci-Bigliarini (Renault Clio Williams) a 5'45"; 7. Lenzi-Buscioni (Peugeot 205 Gti) a 6'15"; 8. Tempesti-Manfrè (Opel Astra 16v) a 6'19"; 9. Alegrì-Carasci (Ford Escort Cosworth) a 7'29"; 10. Miedico-Bimbi (Peugeot 309 Gti 16V).

Monforte svetta tra le Porsche

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Mugello (Fi), 7 settembre 1997
Supercup Gt: 1. Grassi-Mastropietro (993 Supercup) in 2.03'40"939 alla media di 145,032 kmh; 2. Gervasoni-Bicciato (993 Supercup) a 1 giro.
Supercup Cts: 1. Monforte (964 Rsr) in 2.02'49"317 alla media di 146,047 kmh; 2. Scarpetta (964 Rsr) a 2'36"53.
Carrera Rs: 1. "Jolly" (964 Carrera Rs) in 2.05'29"309 alla media di 135,421 kmh; 2. Schmid (964 Carrera Rs) a 8"348.
Carrera Cup: 1. Giovenzana-Villa (Carrera Rs Cs) 56 giri in 2.04'00"797 alla media di 142,107 kmh; 2. Bottini (993 Carrera Rs Cs) a 48"42.

a cura di MARISA IMBROGNO **domenica sprint**

Caliceti è profeta in patria

VERGATO – Vittoria del bolognese Mario Caliceti, con la Sighinolfi-Bmw, alla 8. Vergato-Cereglio di Coppa Italia della montagna, davanti a «Ricky» Bracconi e Gorico. In Gr.A ha bissato facilmente la vittoria il rallista Bertuzzi, mentre il Gr.N è andato a Bonvecchio sul locale Cecchini.

VELOCITÀ IN SALITA

Vergato (Bo), 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Caliceti (Sighinolfi-Bmw) in 4'30"61 alla media di 107,757 kmh; 2. «Ricky» (Osella Pa20-Bmw) a 2"88; 3. Gorico (Lucchini Sp90) a 11"18; 4. Peroni (Osella Pa9) a 15"59; 5. D'Alpaos (Lucchini Sp88) a 26"35; 6. Bertuzzi (Renault Clio Maxi) a 35"07; 7. Capucci (Ams-Peugeot) a 44"26; 8. Saccomanno (Lancia Delta Hf) a 55"04; 9. Barbieri (Bmw M3) a 56"67; 10. Crotti (Symbol Evol.) a 57"39.

Nella battaglia di Goito emerge Maroni

FORMULA CHALLENGE

Goito (Mn), 7 settembre 1997
1. Raggi: 1. Merzi (Peugeot 205 Rallye) 2'38"118. **2. Raggi:** 1. Lotti (Opel kadett Gte) 2'32"428. **3. Raggi:** 1. Polvara (Fiat Panda) 2'23"347. **4. Raggi:** 1. Alborghetti (Fiat Ritmo 105) 2'33"521. **5. Raggi:** 1. Dondi (Opel Kadett Gte) 2'26"313. **6. Raggi:** 1. Vettore (Lancia Delta Hf) 2'21"255. **7. Raggi:** 1. Maroni (Proto Junior Suzuki) 2'10"595.

Novak conquista Badia

VELOCITÀ SU TERRA

Badia Calavena (Vr), 7 settembre 1997
GRUPPO 1
Classe 1600: 1. Griso (Alfa Romeo 33); 2. Frizzo (Talbot Sambar); 3. Carrarini (Fiat Ritmo).
GRUPPO 2
Classe 2000: 1. Novak (Fiat Ritmo); 2. Schizzarotto (Volkswagen Scirocco); 3. Rizzo (Fiat Ritmo).
Gruppo 5 (Promotion): 1. Ziglio F. (Tom Car); 2. Ziglio W. (Tom Car); 3. Bernardelle (Tom Car).

Tschager a segno sul Bondone

TRENTO – La vittoria in cima al Bondone ha compensato Tschager di un week-end travagliato, nel quale l'altoatesino non era riuscito a concludere nemmeno una manche di prova. Piazza d'onore per Nesti, seguito da Strenghetto.

VELOCITÀ IN SALITA

Trento, 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Tschager (Lucchini-Bmw) in 10'04"56 alla media di 103,017 kmh; 2. Nesti (Breda-Bmw) a 1"77; 3. Strenghetto (Sighinolfi-Bmw) a 13"06; 4. Savoldi (Lucchini-Bmw) a 17'21; 5. Bologna (Osella Pa205-Bmw) a 25"14.

Spoldi nel Trofeo Aica al Mugello

SCARPERIA – Spoldi si è imposto in volata nel Trofeo Aica di F.Junior dopo una gara molto combattuta. I 41 piloti scesi in pista non hanno esitato a darsi battaglia, tanto che non sono mancati spettacolari incidenti, come quello che ha coinvolto nel finale della gara Rovini e Rivolta finiti entrambi a ruote all'aria.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Spoldi (Reggiani); 2. Cristaldi (Benvisuto); 3. Cazzaniga (Corsini); 4. Corsini (Corsini); 5. Mercatelli (Cavallini).

Il signor Rossi si scatena a Schignano

SLALOM

Schignano (Bg), 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Rossi (Herbert) 136,90; 2. Zandonà (Viali 3) 136,92; 3. Butti (Lancia Delta Proto) 140,82; 4. Carullo (Opel Kadett Gsi) 141,93; 5. Pagliari (Osella) 142,40; 6. Zusi (Zusi Prot.) 142,45; 7. Zaniboni (Fiat X1/9) 143,88; 8. Ceresa (Opel City) 144,46; 9. Dezza (Ford Escort) 146,50; 10. Giussani (Ford Sierra Cosworth) 147,63.

Cassibba imprendibile a Caccamo

TERMINI IMERESE – Giovanni Cassibba, al volante della Osella Pa205, si è imposto nella cronoscalata Termini-Caccamo. Il pilota comisano ha tenuto un ritmo velocissimo risultando imprendibile anche per Andrea Raiti, autore di una gara perfetta, che si è dovuto accontentare della seconda piazza.

VELOCITÀ IN SALITA

Termini Imerese (Pa), 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Cassibba (Osella Pa205) in 4'40"71; 2. Raiti (Lucchini-Alfa Romeo) a 17"98; 3. Carotzolo (Osella Pa20) a 22"91; 4. Riolo (Ford Escort Cosworth) a 23"75; 5. Naselli (Gisa) a 33"39.

Cremonesi sbanca Vezzano

SLALOM

Vezzano (Liguria) (Sp), 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Cremonesi (Osella Pa9) 135,38; 2. Trolese (Peugeot 106 Rallye) 147,76; 3. De Martini (Fiat X 1/9) 148,54; 4. Gardella (Peugeot 205 Rallye) 150,25; 5. Travaglin (Renault 5 Gt Turbo) 151,96.

Nel Cilento scorribanda di Sambuco

SLALOM

Agropoli (Sa), 7 settembre 1997
Assoluta: 1. Sambuco (Fiat X 1/9) 168,71; 2. Incerti (Fiat Uno 70) 173,20; 3. Paolino (Renault 5 Gti) 175,06; 4. Laudato (Fiat 127) 175,41; 5. Cataldo Esposito (Peugeot 205 Gti) 176,08.

A Montebello gran colpo di... Fortuna

SLALOM

Montebello Jonico (Rc), 7 settembre 1997
Classifica finale: 1. Fortuna (Osella-Bmw) punti 115,00; 2. Loddò (La 3) 119,53; 3. Dragone (Fiat X 1/9) 121,75; 4. Pino (Fiat X 1/9) 126,86; 5. Fallara (Fiat 127) 130,57.

TOTAL BENZINE SPECIALI. INSIEME PER VINCERE

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

RALLY Deila vs Travaglia

IL BALLOTTA

Qualcuno abbia la premura di avvertire Pigi Deila e Renato Travaglia che si stanno giocando il tricolore 2 Litri. Magari anche con cortese sollecitudine. Da come parlano, da come si muovono, da come si nascondono sembra davvero che non abbiano alcuna intenzione di spararsi addosso. Sono uno contro l'altro. Ma fanno finta di niente. Baci e abbracci. Da bravi compagni di squadra. Pure troppo. Avvisiamoli. A San Martino di Castrozza, la Peugeot (il loro team) festeggerà la vittoria del campionato. Ci saranno tanti invitati. E brilleranno per la loro presenza anche i due protagonisti. Pronti a fare dichiarazioni. Felici o scontenti a seconda dell'esito dell'ultimo atto della stagione. Il valzerone finale, il ballo conclusivo di una serie dove attualmente comanda Deila con 3 punti di vantaggio su un Travaglia che per conquistare il suo terzo titolo in carriera può tranquillamente piazzarsi al secondo posto. Mai dire mai, comunque. I rally non sono materia scientifica. Gli imprevisti si nascondono ovunque e i tratti cronometrati possono talora tra-

sformarsi in una vera e propria via Crucis. Cose ovvie. Come vedere il Papa alla domenica in piazza San Pietro. Molto meglio sentire che cosa dicono gli interessati. Compagni di ventura, amici di sera e di giorno, uomini che non si danno addosso. Mai. Nemmeno in situazioni del genere. Ma fino a un certo punto. Li abbiamo messi faccia a faccia, scoprendo che...

- Quante sono le probabilità di vincere il campionato 2 Litri?

Deila: «Il 50 per cento, io sono messo peggio di Renato».

Travaglia: «Il 50 per cento».

- Chi è il più forte?

Deila: «Sto attraversando un ottimo momento, tutto gira al meglio. Mi sento in forma...».

Travaglia: «Rispetto tutti gli avversari, specialmente Pigi. Se tuttavia si va a vedere l'esito delle speciali quando io non ho avuto problemi...».

- I maligni sostengono che se nel 2 Litri ci fosse stato Paolo Andreucci, le cose sarebbero andate diversamente...

Deila: «Paolo è un ottimo pilota, ma ogni campionato ha la sua storia ed è difficile poter fare un raffronto».

Travaglia: «E sei io disputassi il campionato Assoluto, chissà...».

- Chi si merita di vincere il campionato?

Deila: «Bella domanda. In molti meriterebbero di vincere. Anche Fiorio, ad esempio, che corre e fa miracoli con la BMW...».

Travaglia: «Sono due anni che vinco il titolo. Quest'anno ho ottenuto 5 vittorie, un secondo e un terzo posto. In due occasioni mi sono ritirato: una volta per colpa mia, l'altra per una guasto. È difficile dare una risposta. Credo molto in quello che faccio, ma a volte ci sono delle componenti che sfuggono».

- Le Peugeot 306 S16 a vostra disposizione sono uguali?

Oppure una va più forte dell'altra?

Deila: «Sì sicuramente. Non c'è motivo per privilegiare uno rispetto all'altro. E poi se così fosse stato il campionato si sarebbe già concluso e non ci troveremmo a San Martino a combattere per il titolo».

Travaglia: «Le nostre vetture sono sempre state uguali. È la ruota che gira: nel '96 ha avuto più guai Deila, quest'anno io. Adesso spero che tutto vada per il meglio».

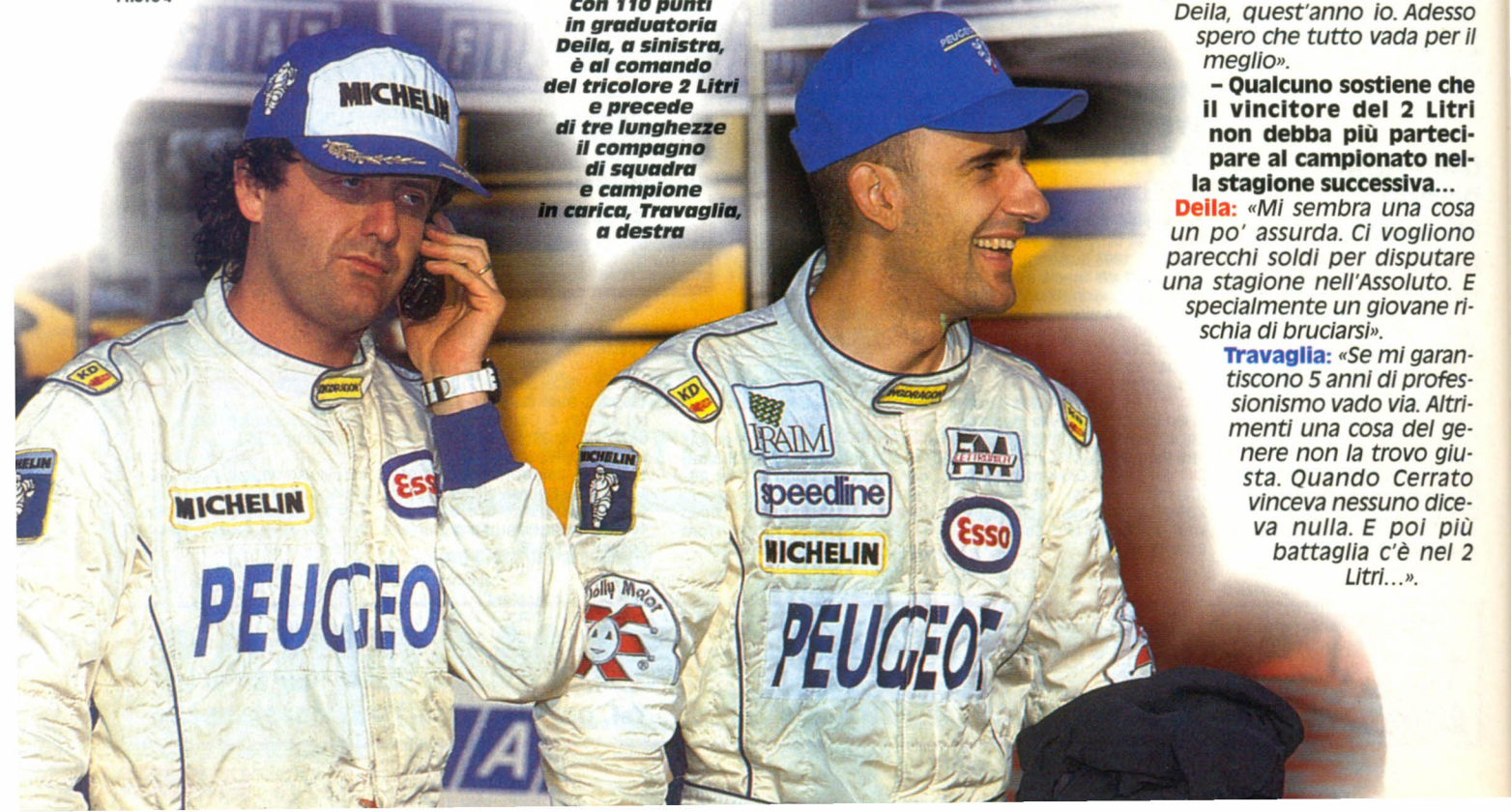
- Qualcuno sostiene che il vincitore del 2 Litri non debba più partecipare al campionato nella stagione successiva...

Deila: «Mi sembra una cosa un po' assurda. Ci vogliono parecchi soldi per disputare una stagione nell'Assoluto. E specialmente un giovane rischia di bruciarsi».

Travaglia: «Se mi garantiscono 5 anni di professionismo vado via. Altrimenti una cosa del genere non la trovo giusta. Quando Cerrato vinceva nessuno diceva nulla. E poi più battaglia c'è nel 2 Litri...».

PHOTO 4

Con 110 punti in graduatoria Deila, a sinistra, è al comando del tricolore 2 Litri e precede di tre lunghezze il compagno di squadra e campione in carica, Travaglia, a destra



GGIO

Faccia a faccia tra i due protagonisti del tricolore 2 Litri pronti a giocarsi il titolo a San Martino di Castrozza. Compagni di squadra, i due evitano lo scontro, ma...

▲ **ANDREA CORDOVANI**

- La Peugeot tiene in debita considerazione i propri piloti?

Deila: «Ho un ottimo rapporto con Paolo Fabrizio Fabbri. Diciamo che sono stato una sua scommessa. Sono orgoglioso della scelta fatta. Ma debbo essere sincero: non consiglierai mai a un ragazzo di intraprendere la carriera rallistica. Ora come ora ci sono troppe porte chiuse».

Travaglia: «Da Peugeot Italia ho avuto tantissimo. Ora mi auguro di vincere il campionato e di correre a Sanremo».

- Ma non è noioso correre sempre con gli stessi avversari?

Deila: «No. Il campionato mi è piaciuto tanto. C'è un bel clima con avversari validi e leali. E poi con gare cortissime che devi subito affrontare col coltello tra i denti...».

Travaglia: «Il 2 Litri è stato avvincente e spettacolare. Soprattutto per il pubblico».

- Che cosa passa il convento per il futuro?

Deila: «Spero di rimanere in Peugeot dove mi sono trovato benissimo e dove sarei contentissimo di rimanere».

Travaglia: «Ah saperlo! Posso dire che mi trovo bene dove sto attualmente».

- In caso di vittoria quali saranno i festeggiamenti?

Deila: «Faccio subito una festa e mi ubriaco. Dovessi trionfare sarebbe per me una grossa rivincita. Ci spero. A Travaglia basta il secondo posto? Già, ma nelle gare può succedere di tutto».

Travaglia: «Farò una cena a lume di candela con mia moglie, Aronne e Selene, i miei due figli, magari andranno dai nonni. Deila ha detto che prenderà una bella sbornia? No, molto meglio che rimanga sobrio...».

IL GIOCO DELLE PROBABILITÀ

Penultimo atto del campionato 2 Litri, il rally delle Alpi Orientali ha regalato gli ultimi scampoli di incertezza alla serie. Dove adesso è balzato al comando Piergiorgio Deila. Ma il pilota cuneese ha ormai fatto il pieno dei punti da mettere in cantiere. Vediamo, comunque, il calcolo delle probabilità in vista della gara di chiusura del tricolore riservato alle vetture F.2 in programma a San Martino di Castrozza sabato 20 settembre.

DEILA È CAMPIONE SE...

Se si ritirano entrambi i contendenti e qualora Travaglia non arrivi nelle prime due posizioni.

TRAVAGLIA È CAMPIONE SE

Se conquista il primo o secondo posto e se Deila si ritira.

CAMBIA IN KINGDRAGON E CAMBIERÀ LA GRINTA DELLA TUA AUTO!



KINGDRAGON

**FILTRI ARIA LAVABILI
LONG LIFE
4 STRATI FILTRANTI**

**RIDUZIONE DEL CONSUMO FINO AL 5% = CON 15 PIENI PUOI PAGARTI IL FILTRO!
GARANTITI 5 ANNI CON CHILOMETRAGGIO ILLIMITATO**

KINGDRAGON S.p.A. Lungo Dora Colletta 129 - 10153 TORINO - ITALY - Tel. (+39) 11-2484200 - Fax (+39) 11-2485983 - 2484100 - e-mail: info@kingdragon.com

**CONCESSIONARI
REGIONALI
ITALIA:**

PIEMONTE - VALLE D' AOSTA :
P.R. Sas Tel. 011 - 706302

LOMBARDIA : ELECTROCAR Spa
Tel. 02 - 484371

TRIVENETO : AUTOSSETTE Srl
Tel. 049 - 8700990

LIGURIA : ARO Meccanica Snc
Tel. 019 - 802885

EMILIA R. : NUOVA FBR Snc
Tel. 0536 - 805508

TOSCANA - UMBRIA :
FRONTICELLI Srl Tel. 055 - 575722

LAZIO : KDS Srl
Tel. 06 - 2283443

MARCHE - ABRUZZO : CDR Srl
Tel. 071 - 887463

CAMPANIA - CALABRIA :
GENERAL AUTO Srl Tel. 081 - 7510411

PUGLIA - BASILICATA - MOLISE :
FAVIA GUARNIERI Tel. 080 - 5341433

SARDEGNA : PARTIAUTO Sas
Tel. 070 - 240215

SICILIA : MILONE RICAMBI
Tel. 095 - 398274

Master Rally alla Citroën Biazion secondo tra i camion

Tre Citroën ai primi tre posti della classifica nel Master Rally '97. Sono quelle di Vatanen, Lartigue e Wambergue che si sono piazzati nell'ordine in classifica assoluta. Tra gli italiani in luce Germanetti che ha chiuso al 7. posto. Ottima anche la prestazione di Biazion Siviero e Diamante giunti secondi con il loro Iveco nella classifica riservata al camion dietro ai russi Kabirow, Beljav e Nikitin.

▼ **ITALIANI.** A causa di un contrattempo, del quale ci scusiamo con i lettori e con gli interessati, nella classifica finale del rally di Finlandia apparsa nel numero scorso di As è «saltato» il risultato dei due equipaggi italiani al traguardo della classica nordica. Roberto Ghiringhelli e Giovanni Guglielmi (Peugeot 309 Gti Gr.A) si sono classificati al 43esimo posto assoluto, a 1.05'30" dal vincitore Makinen, e 8. della classe 2000 Gruppo A, mentre Fabrizio De Sanctis e Massimiliano Musella (Lancia Delta Hf Gr.A), hanno concluso una posizione più indietro, a 1.06'26", risultando 13esimi della classe oltre 2000 del Gruppo A.

▼ **RIENTRI.** Ratiglia con una 306; Gianni Fiora Clio, Tempestini Nissan Sunny e Zampanini Opel Astra. È lunga la lista dei «rientranti» fra gli iscritti del San Martino di Castrozza in programma dal 19 al 21 settembre.

▼ **OLDRATI.** Diego Oldrati correrà al Sanremo e Aviano con una Subaru Impreza della Procar.

Gia a Messina, Andrea Dallavilla ha l'opportunità di chiudere ogni discorso tricolore. Sarà questo il tema principale della gara siciliana. La dura legge dei numeri dice che Aghini resterà in corsa solo in caso di vittoria. Ma anche che un successo porterebbe Dallavilla a quota 120 punti: tutt'al più eguagliabile dal solo Cunico con una fantastica doppietta a Sanremo e Targa Florio. Ma non basterebbe. A decidere sarebbero le vittorie: 5 per il bresciano (già oggi a quota 4), 4 per il campione in carica (attualmente a quota 2). Di certo sarà una partita appassionante quella sulle prove sui monti Nebrodi, dove alle ambizioni del trio di testa si uniscono quelle delle «corsare» Megane, dei rientranti Luise e Vita ed il delicatissimo ruolo che avrà la corsa per il team Art. In casa Renault Andreucci (a destra nella foto) stavolta parte senza remore: un posto d'onore fra

PHOTO RACING



IN SICILIA PER IL TITOLO TRICOLORE

Messina decisiva

le due ruote motrici non gli servirebbe per suggellare il bis tricolore fra le 2 litri aspirate. Idem per le fievoli speranze di Longhi. Dunque via libera per entrambi in una gara che è la migliore delle occasioni per infilarsi nella lotta al vertice. Non meno acceso il capitolo Gruppo N fra arrembanti locali capitanati da Oieni e il solito tris di cacciatori del tricolore. Guizzardi, che si presenta affiancato da Arnaldo

Bernacchini; Manfrinato, che attende di sapere se la attesa Subaru Gr.N verrà sistemata in tempo o se dovrà ripiegare sulla consueta Escort; e Bentivogli, che sembra intenzionato a non rinunciare al filo di speranza che ancora ha e si è regolarmente iscritto alla gara siciliana. Che si preannuncia, insomma, davvero incandescente. Ottimo antipasto in vista del Sanremo. (g.c.)

Skoda Octavia: debutto a metà

Completato solamente la settimana precedente il rally di Finlandia, l'unico esemplare della Skoda Octavia Kit finora realizzato dal reparto corse della Casa boema ha esordito sugli sterrati finlandesi col céko Pavel Sibera. L'esordio si è concluso con il ritiro nella seconda tappa, mentre la Octavia occupava il sesto posto della categoria 2 Litri, a causa della rottura della sospensione provocata dall'urto contro una pietra. La Octavia utilizza un motore aspirato di 2000 cc di derivazione Audi ed è equipaggiata con il cambio sequenziale. La Skoda schiererà il nuovo modello anche al rally di Australia e al Rac.

13 SPECIALI IN 2 TAPPE

Il 19. rally di Messina è valido quale ottava prova del Campionato italiano assoluto. Ecco di seguito gli orari della gara che si disputerà venerdì 12 e sabato 13 settembre con partenza ed arrivo dalla Fiera di Messina.

Partenza	ore 12,00
Ps 1 Tripi (km 28,35)	ore 13,48
riordino a S.Piero Patti	ore 15,23
Ps 2 Zappa (km 23,84)	ore 15,52
Ps 3 Nebrodi (km 19,21)	ore 16,43
riordino a S.Piero Patti	ore 18,02
Ps 4 Zappa (km 23,84)	ore 18,31
Ps 5 Campo Italia (km 8,42)	ore 21,34
Arrivo 1. tappa	ore 22,45
Partenza 2. tappa	ore 08,30
Ps 6 Tripi (km 28,35)	ore 10,21
Ps 7 Ragale (km 24,45)	ore 11,30
Ps 8 Pietrazita (km 16,56)	ore 13,12
riordino a Patti	ore 14,12
Ps 9 Tindari (km 11,21)	ore 14,40
Ps 10 Tripi (km 28,35)	ore 15,59
Ps 11 Ragale (km 24,45)	ore 17,08
Ps 12 Pietrazita (km 16,56)	ore 18,50
riordino a Patti	ore 19,50
Ps 13 Tindari (km 11,21)	ore 20,18
Arrivo	ore 22,07

Le distanze: La gara misura 883,46 km dei quali 261,48 per le 13 prove speciali (tutte su asfalto) in programma.

Così nel tricolore

Assoluto: 1. Dallavilla 110 punti; 2. Aghini 90,75; 3. Cunico 82; 4. Medeghini 66; 5. Ercolani 34; 6. Luise 25; 7. Andreucci 24,5; 8. Zanchi 18; 9. Vita 15,25; 10. Longhi 14.
Marche: 1. Subaru 54,5; 2. Toyota 36,5; 3. Ford 35

2 Ruote motrici: 1. Andreucci 100 punti; 2. Longhi 47,5; 3. Borghi 32

Gr.N: 1. Manfrinato 93,75; 2. Guizzardi 81 punti; 3. Bentivogli 69.

Gentlemen: 1. De Marco e Polirpo 67 punti; 3. Recordati 38

Femminile: 1. Munaretto 40 punti; 2. Franzoni 24,5; 3. Compierchio 15.

HUIT



Tra Medeghini e Art è divorzio

Il forfait dopo la 1. tappa del 1000 Laghi si è trasformato in divorzio tra Medeghini e l'Art: «Quei problemi sono stati gli ultimi di una serie e non me la sento di proseguire rischiando la mia immagine - ha detto il pilota - per questo ho deciso di interrompere la mia stagione». La notizia arriva inattesa alla Art, ma Paolo Alessandrini non la vede come una sentenza definitiva: «Conto di ricucire uno strappo che credo sia dovuto solo alla delusione per i risultati che non arrivano nonostante l'impegno: spero di riaverlo con noi a Sanremo. Credo in Medeghini e trovo che la sua determinazione sia il suo grande pregio, ma l'equipaggio tende a non riconoscere i propri problemi e limiti di esperienza. In Finlandia ha corso con una vettura che aveva lungamente provato e che rispettava le indicazioni del test team Prodrive: ma ha sopravvalutato l'esperienza già fatta in questa corsa e

sottovalutato la maggiore qualità della concorrenza '97». Dopo Pasquali nel '95, Caldarola ed ora Medeghini. Lo stesso Navarra non sembra contento... «Non credo. Paghiamo l'infondato timore di non avere il massimo: Cunico e Dallavilla si sentono più protetti perchè sono soli in squadra. Nessuno riconosce ad Art il merito di avere 3 piloti top: abbiamo anche rilanciato Ercolani. Un conto sono Pasquali e Caldarola, un altro Medeghini e Navarra: quelli su cui abbiamo puntato con fiducia e impegno totali. Per i primi parlano i fatti: cambiando squadra non hanno certo migliorato i risultati, anzi». Navarra? «È il pilota su cui abbiamo investito di più: in Italia corre da ufficiale, mentre nel mondiale c'è un preciso contratto in parte coperto dalla Csa. Dopo l'errore della Grecia per un mese non siamo riusciti a parlargli. Si è rivisto ad agosto: troppo tardi per correre in Finlandia. Ora credo sia tutto a posto».

Al Sanremo Aghini sulla seconda Corolla

Come era prevedibile, la seconda Corolla Wrc che il Toyota Team Europe schiererà al Sanremo sarà affidata a Andrea Aghini. In occasione della presentazione della nuova vettura da rally della Toyota, a fine luglio, il presidente del Tte, Ove Andersson, aveva manifestato l'intenzione di affiancare il veloce toscano a Auriol nella prova italiana del mondiale. Lo scoglio, tuttavia, era rappresentato dalla questione sponsor: la scuderia Grifone, per la quale Aghini corre nel tricolore, è appoggiata dalla Esso mentre il team Toyota ha un accordo con la Castrol, dunque incompatibili tra loro per un evidente conflitto commerciale. La soluzione, che ha dato via libera all'italiano, è stata infine trovata lunedì della scorsa settimana: sulla Corolla di Aghini non comparirà alcun sticker. Dovendo però la Grifone allineare comunque una vettura, come prevede l'impegno con la Esso, Fabrizio Tabaton, titolare della scuderia genovese, ha deciso di indossare nuovamente tuta e casco e affrontare il Sanremo con la solita Celica.

(m.r.)



PHOTO4

I kappaò del 1000 Laghi

Ecco, sopra, Sainz e Moya mentre stanno spingendo la Escort, la cui trasmissione è fuori uso, nel tentativo di raggiungere il parco-assistenza, nella tappa finale del rally di Finlandia Sotto, invece, la Subaru di McRae, ferma col motore ko, dopo il 5. crono

BALANZINI



Accettando, come pare certo avverrà, la proposta della World Rally Team Association di istituire un campionato del mondo anche per le scuderie e per i piloti privati, la Fia rischia di inflazionare il rallyismo di più alto livello con titoli a pioggia. Ai cinque riconoscimenti già previsti, mondiale Piloti e Costruttori, Coppa Fia Gr.N, Marche 2 Litri e Dame, stanno quindi per aggiungersi le Coppe Fia riservate ai privati, sulla cui utilità pratica c'è parecchio scetticismo. Non è ancora del tutto

ghi, indica in 7 il numero delle partecipazioni minime, senza alcuna distinzione tra rally europei ed extra continentali. La Federazione internazionale, invece, sembra orientata verso la soluzione delle 10 gare, di cui 7 in Europa e le restanti fuori. È stato anche concordato, tra i membri dell'associazione, quale sistema di punteggio adottare: saranno considerati i primi 30 della classifica assolu-

IL PROGETTO



chiaro, ad esempio, che cosa si intende con il termine privato, cioè se lo status spetta a chi non è designato per il punteggio del mondiale Costruttori, nel cui caso rientrerebbero anche i piloti dei team ufficiali impegnati con le vetture 2 Litri, oppure se l'espressione comprende tutti gli equipaggi comunque schierati da una squadra riconosciuta come ufficiale. Dietro l'iniziativa, inoltre, ci sono gli interessi dei team indipendenti, trasformati ormai in affitta macchine e il cui scopo evidente è aumentare il giro d'affari. Ecco, dunque, che l'idea iniziale della Coppa per le squadre si è allargata anche ai conduttori: riservando il premio ai soli team c'era il rischio di scoraggiare i piloti-clienti. Invece, mascherando l'operazione dando loro l'incentivo di una Coppa, le probabilità di coinvolgerli sono maggiori. Il progetto della Wrt, alla cui definizione stanno concorrendo anche le scuderie italiane Grifone e Alessandrini Racing&Technology, è deciso in Finlandia in occasione del rally 1000 La-

Per aumentare il giro d'affari con l'affitto delle vetture, le squadre non ufficiali che aderiscono alla Wrt invitano la Fia a istituire una Coppa per i piloti e un'altra per i team privati nell'ambito del mondiale. Il piano prevede 7 gare

▲ MAURIZIO RAVAGLIA

ta, secondo la scala 30 punti al primo, 29 al secondo, 28 al terzo e così via fino al 30esimo, mentre per la Coppa Team saranno sommati i punti ottenuti singolarmente dagli equipaggi iscritti, con un massimo di 3 piloti per squadra. Sul fronte dell'organizzazione del mondiale, invece, la Fia sta studiando la possibilità di richiedere ai promotori delle gare titolate, in un futuro prossimo, le garanzie bancarie per evitare che qualche organizzatore dia forfait in extremis di fronte a improvvise difficoltà finanziarie.

RALLY Il primato

Super SEPPPO

Con il successo al 1000 Laghi, Harjanne ha raggiunto quota 20 vittorie nel mondiale: nessun altro coéquipier c'era riuscito. Finnico 50enne, il navigatore di Mäkinen svela che...

Dell'ex collega che, vincendo al fianco di Mäkinen il rally di Finlandia '97 ha raggiunto quota 20 successi tra i co-piloti in gare del mondiale, strappandogli quindi un primato che deteneva da 9 anni, Kikki Kivimäki dice con ammirazione: «Harjanne non è un coéquipier come tanti altri. A 50 anni è ancora sul sedile di destra, e non ha smesso diventando magari direttore sportivo o logistico, come molti di noi ex stanno facendo. Il motivo è che Seppo è un navigatore genuino. Questo mestiere gli piace troppo e non riesco davvero a immaginarlo in un altro ruolo. Diciamo che il mio amico Seppo mi ha superato al fotofinish».

Nel mio palmarès figurano 20 vittorie, considerando anche il Sanremo '86, vinto con Alesandro Tommi ma successivamente invalidato dalla Federazione». Stimato e rispettato nell'ambiente del ralismo internazionale non soltanto per la sua professionalità ma anche per la carica umana, Seppo Harjanne diventa dunque, a un'età in cui molti hanno già smesso e altri stanno per farlo, il coéquipier con più vittorie in gare del mondiale; soltanto Luis Moya, formidabile socio di Sainz, può eguagliare e migliorare entro l'anno il record del collega finlandese, decano dei

navigatori di classe internazionale. «Con Tommi ho ottenuto metà delle mie vittorie nel mondiale» racconta Harjanne con la voce di chi ha sempre la sigaretta tra le labbra. «Insieme, soprattutto, abbiamo vinto il 1000 Laghi del '94 che ha rappresentato la svolta decisiva nella carriera di Mäkinen. Tommi era un ragazzo che stava cercando di farsi largo con pochi mezzi a disposizione. La Ford gli affidò la seconda Escort ufficiale e lui sfruttò l'occasione per dimostrare a tutti il suo talento. Per Tommi cominciò la scalata al professionismo. Subito dopo, infatti, arrivò l'ingaggio con la Mitsubishi. Per me, invece, fu una soddisfazione indescrivibile. Da tempo ero convinto della classe di Tommi. Credo che quel 1000 Laghi sia stato l'ultimo che abbia funzionato da passa-



MCKLEIN

porto per entrare in un team di primissimo piano. Emozionante e indimenticabile è stata pure la mia prima vittoria nel mondiale, in Nuova Zelanda nell'80 con Salonen». Pacato nei modi, grande appassionato di caccia alle anatre, tanto che per la sesta affermazione, al rally di Finlandia si è regalato una doppietta ultimo modello della Browning, l'esperto Seppo è considerato una componente determinante nella car-

riera di Mäkinen. «Non mi pare, onestamente, di avere meriti speciali nelle prestazioni di Tommi, che sa esattamente quello che deve fare. È vero, però, che tra noi l'intesa è perfetta. Il mio mestiere è rimasto tutto sommato lo stesso nonostante i rally siano cambiati. Oggi, semmai, è necessaria una precisione maggiore, perché la velocità è aumentata, le gare sono molto corte e i recuperi impossibili».

Maurizio Ravaglia

GIA' DUE TITOLI IRIDATI

Seppo Harjanne è nato a Helsinki (FIN) il 28 febbraio 1948; è sposato e ha 3 figlie, i nomi delle quali iniziano, curiosamente, tutti con la lettera «K». Ha cominciato a gareggiare nel '66 diventando, più tardi, il navigatore di Timo Salonen insieme al quale si è aggiudicato, nell'85, il campionato del mondo. Dal rally di Spagna '90 è con Tommi Mäkinen, insieme al quale ha conquistato il titolo mondiale '96. Ecco, di seguito, le 20 vittorie iridate di Harjanne.

1980	Nuova Zelanda	(Salonen; Datsun 160J)
1981	Costa d'Avorio	(Salonen; Datsun Violet)
1985	Portogallo	
	Acropolis	
	Nuova Zelanda	
	Argentina	
	1000 Laghi	(tutti: Salonen; Peugeot 205 T16)
1986	1000 Laghi	
	RAC	(tutti: Salonen; Peugeot 205 T16)
1987	Svezia	(Salonen; Mazda 323 4WD)
1994	1000 Laghi	(Mäkinen; Ford Escort Cosworth)
1996	Svezia	
	Safari	
	Argentina	
	1000 Laghi	
	Australia	(tutti: Mäkinen; Mitsubishi Lancer Evo)
1997	Portogallo	
	Spagna	
	Argentina	
	Finlandia	(tutti: Mäkinen; Mitsubishi Lancer Evo)

Vittorie co-piloti (primi 10, dal 1973): 1. Seppo Harjanne (FIN) 20; 2. Luis Moya (E), Kikki Kivimäki (FIN) 19; 4. Arne Hertz (FIN) 18; 5. Tiziano Siviero (I), Bernard Occelli (F) 16; 7. Juha Piironen (FIN) 14; 8. Hans Thorszelius (S), Christian Geistdorfer (D) 13; 10. Björn Cederberg (S) 10.

PHOTO4





COLOMBO

Per le Cordoba nel Civt «sconto» di 20 chili

I correttivi tecnici introdotti dalla Csa il 5 settembre, e che diventeranno operativi nel Civt a partire dalla prossima gara di Varano, non hanno questa volta toccato le Classi N1/N2/N3/N4 ed N7, quelle dove maggiore era stato l'intervento precedente (il 10 maggio scorso). In N5 sembra sostanzialmente "cosmetico" l'alleggerimento di 20 chili concesso alla Seat Cordoba Gti, sopra: già ad inizio stagione i piloti non avevano nascosto che il peso originario di fiche di 995 chili era ben lontano dalle loro possibilità, e a 975 chili non dovrebbe ora poter scendere proprio nessuno. Caso analogo è quello in N6 dell'Alfa Romeo 146 Ts: cala da 980 a 970 chili, ma Stefano Livio ben difficilmente potrà giovare nella sua sfida alle Seat Ibiza perché secondo il suo preparatore Cantarelli il peso autentico si colloca vicino al peso minimo precedentemente in vigore. Nella stessa classe dovrebbe invece giovare dello sgravio di venti chili la 33 Pemanent. Tra le "piccole" della N8 visto lo strapotere proclamato della Volkswagen Polo 16V di Walter Santus era quasi scontato il sostegno alle Peugeot 106 Rallye e Xsi, entrambe alleggerite di dieci chili.

CLASSE	VEETTURA	PESO PRECEDENTE KG	CORRETTIVO	NUOVO PESO
N/5	Seat Cordoba Gti 2.0 16V	995	- 20	975
N/6	Alfa Romeo 33 Permanent 4	920	- 20	900
N/6	Alfa Romeo 146 Ts 1.8 16V	980	- 10	970
N/8	Peugeot 106 Rallye	780	- 10	770
N/8	Peugeot 106 Xsi	800	- 10	790

Capello e Muller in Golf a Vallelunga

Anche due Golf diesel schierate direttamente dalla Volkswagen e affidate ai piloti Capello e Muller prenderanno parte alla prossima 6 Ore di Vallelunga. La partecipazione alla gara di durata capitolina è legata ad un accordo stipulato fra i vertici del reparto sportivo della filiale italiana Volkswagen e la Peroni Promotion che, a partire dalla prossima stagione, ospiterà nel contesto di sei gare di durata (delle quali due anche all'estero) anche vetture a motorizzazione diesel. E in tale contesto, saranno schierate due Golf ufficiali. Al futuro delle gare della Peroni con vetture diesel sono per il momento interessate anche Peugeot, Citroën, Bmw e Rover.

F.Ford tedesca: Boscolo ora punta al titolo

Con una progressione di risultati davvero sorprendente, Matteo Boscolo è adesso in lizza per il successo finale nel campionato tedesco di Formula Ford. A due gare dalla conclusione, Assen e Hockenheim, il veloce 19enne veneto è secondo in classifica a un punto soltanto dal leader provvisorio, il danese Lasse Jakobsen, ma considerando gli scarti l'italiano ex kartista sarebbe al comando. Nelle 6 corse finora disputate, Matteo Boscolo, che sta affrontando la sua prima stagione in monoposto con una Van Diemen RF97, ha ottenuto 3 vittorie, un secondo posto, sotto la pioggia nella gara d'esordio, e un quarto mentre nelle qualifiche ha centrato 5 pole.

Angelelli con Rook nel Gt Fia

Massimiliano Angelelli farà il suo rientro nel campionato Gt Fia a Donington, con una Porsche 911 Gt1 del team Rook che piloterà in equipaggio con Ralf Kelleners. Rimasto a piedi dopo il forfait del team Schübel dovuto a problemi finanziari, l'italiano ha firmato con il Rook Racing per le prossime quattro gare. Inoltre è in trattativa per le due gare brasiliane Gt fuori campionato e per disputare con una squadra top la gara di Macao di SuperTurismo.



PHOTO4

Nei test al Mugello McLaren velocissima

I due giorni previsti sul circuito del Mugello dal team Bmw Motorsport, in vista della gara del mondiale Gt del 28 settembre, hanno dato alla squadra bavarese un cauto ottimismo. I due piloti della McLaren-Bmw ufficiali, JJ Lehto e Roberto Ravaglia, sono risultati più veloci di Schneider, che qualche giorno prima aveva girato con la Mercedes. Entrambi, il finlandese e l'italiano, avevano a disposizione le vetture che abitualmente utilizzano nel campionato: Lehto, che ha svolto test di pneumatici Michelin, ha ottenuto la migliore prestazione in 1'44"00, mentre Ravaglia, che doveva collaudare nuove soluzioni di assetto, ha fermato i cronometri sul tempo di 1'44"40, nonostante un fastidioso sottosterzo che i tecnici non sono riusciti a eliminare. Pare che l'esemplare di Ravaglia e Kox abbia un difetto strutturale. L'italiano, inoltre, è stato costretto a interrompere le prove nel secondo giorno, a causa di un inconveniente dell'impianto elettrico. Il riferimento era l'1'44"50 ottenuto da Schneider: c'è il sospetto, però, che il tedesco avesse deliberatamente mantenuto le prestazioni della Mercedes sotto il reale potenziale.

Annullate le prove del Btcc per i funerali di Lady Diana

La morte di Lady Diana Spencer ha condizionato per sette giorni la Gran Bretagna. Gli appuntamenti agonistici hanno subito decise modifiche nella giornata di sabato, tradizionalmente dedicata allo sport. La Toca ha modificato eccezionalmente le regole che governano le prove del Btcc a Brands Hatch. Dopo aver deciso che nella giornata di sabato, data prevista per i funerali, non si sarebbero tenute le qualifiche per la

gara di domenica, ha comunicato che l'ordine di partenza sarebbe stato determinato dalla posizione dei piloti in campionato. Pochi istanti più tardi, un secondo comunicato ha fornito una indicazione diversa: la griglia della prima gara sarebbe stata determinata dai tempi ottenuti nel corso del warm-up (15 minuti) di domenica mattina; la seconda, dalla classifica dei giri più veloci spiccati nel corso della prima prova.

Bertaggia pensa alla Fortuna by Nissan

L'avvento della serie Fortuna by Nissan, il campionato che si disputerà prevalentemente in Spagna a partire dall'anno prossimo, ha fatto tornare la voglia di correre in monoposto a Enrico Bertaggia. L'ex campione tricolore di F3 il prossimo anno parteciperà alla serie che prevede l'utilizzo di telai realizzati da Coloni ed i propulsori giapponesi montati attualmente sulla Nissan Primera.

hanno collaborato:
Nereo Balanzin
Roberto Chinchero
Massimo Manfredola
Sandro Donato Grosso

DA BINETTO PRENDERÀ IL POSTO DI BARINDELLI

De Pace in F.3 con il team Rc

Alla gara di Binetto del Tricolore di F.3 Marco Barindelli sarà sostituito da Fabrizio De Pace sulla Dallara-Opel della Rc Motorsport. Non essendo riuscito a trovare il budget necessario per finire la stagione, l'ex-iridato di kart ha così dovuto lasciare il campionato in cui occupa la sesta posizione. De Pace, a lato, ora secondo nella classifica generale della F.Campus, guiderà per la Rc nelle ultime tre gare del Tricolore. Il giovane pilota pugliese, la scorsa settimana ha svolto un primo test con la vettura della squadra lombarda sulla pista di Binetto segnando buoni tempi.

Prema ed Rc Motorsport sono infatti tornate in pista, dopo la lunga pausa estiva, sul circuito del Levante, tracciato dove tra due settimane riprenderà il campionato italiano di Formula 3. Il miglior tempo della sessione di test è stato ottenuto dall'olandese Donny Crevels, il quale ha però utilizzato pneumatici Avon in vista della gara internazionale di Spa (valevole per il campionato inglese di F.3), dove Donny sarà al via per la Prema. Il suo crono 43"15 è stato due decimi inferiore a quello del compagno di squadra André Couto (43"34). In pista anche Melandri (43"48), il leader del campionato Oliver Martini (43"31), il neo acquisto della Rc Motorsport De Pace (44"10), a cui accennavamo prima, e la monoposto di F.3 F di Ronchi che ha ottenuto il miglior crono di 47"00. Inoltre, mentre Autosprint è in edicola, una nutrita rappresentanza dei team del campionato italiano di F.3 e F.3 F sarà in pista sul circuito di Imola per una sessione di test in vista

della gara del prossimo 4 ottobre. Diverse le novità attese, a cominciare dalla inedita sospensione anteriore a tre ammortizzatori realizzata dal team Chinzani. Nel team bergamasco ci saranno novità anche sul fronte piloti visto che per l'occasione oltre a Cadei e Ruberti tornerà alla guida di una F.3 anche il campione italiano 1995 Luca Rangoni. Nei test di Imola scenderà in pista anche un'altro «ex» del campionato italiano Alberto Pedemonte, attualmente impegnato nella F.3 Russa con il team Luk Oil, e il suo compagno di squadra nella serie sovietica, Victor Maslov.

L'Audi A4 «tutto avanti» ok in Michelin nel SuperT tedesco

Nella gara del Super T tedesco disputata a Lahr, l'Audi è passata alle Michelin. Wolfgang Ullrich ha infatti deciso di tentare la carta delle gomme francesi sull'A4 a trazione anteriore di Yvan Muller. «Dovevamo farlo per capire il potenziale della vettura - ha dichiarato Ullrich - La mossa è stata adottata con il consenso dei tecnici della Dunlop». L'esito del confronto con l'A4 gemella di Pirro, è stato favorevole alla Michelin: i tempi di Muller si sono rivelati validi e l'alsaziano ha conquistato due quarti posti, i migliori risultati di sempre per l'A4 «tutto avanti». Pirro si è ritirato per un incidente alla via nella 1. gara e ha concluso undicesimo la 2.

Lemarie con Dc Cook in F.3000

Patrick Lemarie ha concluso un accordo con la Dc Cook Motorsport per correre in F.3000. L'accordo raggiunto da Lemarie è stato propiziato da Craig Pollock, manager che in F.1 gestisce Villeneuve.

▼ **TEST F.3.** La settimana passata, a Binetto, hanno provato Montin e Lancieri. Montin ha girato in 47"2, mentre Lancieri è arrivato a 47"5. Quest'ultimo ha problemi di sponsor che potrebbero mettere in pericolo la sua partecipazione alle restanti gare e sulla vettura dell'imolese potrebbe così salire Spoldi con i colori della Leo Car. Per la gara di Binetto si annunciano avvicendamenti nella squadra di Morrogh. Gozzo salterà infatti la trasferta pugliese per motivi di lavoro, mentre la vettura guidata da Spoldi a Misano è rimasta libera per Binetto.

▼ **PROVE SUPERT.** L'Audi A4 di Capello ha concluso la sessione di test disputata venerdì a Varano con un miglior tempo di 1'48"1. «Dindo» affronta fiducioso questo week-end, soddisfatto anche del long-run effettuato. Wendlinger (Audi) e Naspetti (Bmw) hanno ottenuto il loro miglior crono in 1'48"5. Pochi giri per De Simone (1'48"8), mentre l'Alfa, impegnata in Spagna, non ha provato. Nei test pre ferragosto Giovanardi aveva ottenuto in 1'48"3.

▼ **FORFEIT EC.** Roberto Colciago non correrà in SuperT a Varano il 14 settembre. Per la sua Honda Accord non ci sono motori disponibili, dopo che a Pergusa ben due propulsori sono finiti kappào.

▼ **FESTA ACI BOLOGNA.** Sabato 13 settembre sul circuito di Imola a partire dalle ore 9,00 avrà luogo la festa dei soci Acì, con premi, giochi e la possibilità per i tesserati di girare in pista. Per informazioni è possibile contattare l'Acì Bologna al numero 051-389908-381618.



ALQUATI

Taylor in Ferrari 333 nella Sportscar '98

Wayne Taylor, sotto a destra, potrebbe tornare a correre con la Ferrari nella serie americana SportsCar '98. Il due volte campione della categoria è vicino a un accordo con il team Risi di Houston - che si prepara al debutto nel '98 con due vetture - per riprendere il volante di una 333 Sp, con cui già corse nel '95 per il team Momo, con Gianpiero Moretti. Taylor è infatti deluso dei modesti risultati ottenuti quest'anno con la R&S-Olds, a causa soprattutto della scarsa potenza del motore e della sua inaffidabilità ogni qual volta i tecnici hanno provato a cercare cavalli a regimi più alti. Il team Risi, che fa capo alla concessionaria Ferrari di Houston, è in contatto anche con Van De Poele e con altri piloti di ottimo livello, su cui per ora si vuole però mantenere stretto riserbo. In totale, dovrebbero essere sei le 333 Sp nella serie SportsCar '98: oltre a quelle del team Risi, gommate Pirelli, sono attese anche quelle dei team Dibos, Morgan, Liehnaard e Moretti, interessato solo alle gare di durata. Tecnicamente le «Rosse» saranno seguite tutte, e sullo stesso piano, dalla Michelotto Corse che ha già pronte alcune modifiche aerodinamiche, riguardanti le ali posteriori e la sezione frontale della vettura, e al motore, mentre il cambio a 6 marce arriverà solo per la 24 Ore di Le Mans.



ORSI

Pruett beffato ai box

A un terzo di gara Pruet, sotto, era in testa alla corsa con un vantaggio di circa 4" su Vasser. Poco dopo, però, il pilota del team Patrick ha dovuto cedere ai box la prima posizione per un disastroso pit-stop da parte della squadra. Più in basso, Herta davanti a Zanardi e Blundell mentre precede Unser jr. e un "trenino" di avversari. A destra, Zanardi esultante sul podio



fotografie CL IMAGE





Zanardi CAMPIONE!

LAGUNA SECA - Il campionato è suo. Alessandro Zanardi conquista la vittoria più importante per un pilota italiano dai tempi di Alberto Ascari in F.1. In una giornata trionfale per il team Ganassi, con Vasser vincitore e Zanardi al terzo posto, il campionato Cart scrive la parola fine con una gara di anticipo. Per Zanardi un successo che premia finalmente il suo immenso talento e la sua grande maturità. Una vittoria ottenuta contro tutto e tutti particolarmente per il clima di aperta ostilità che lo ha atteso a Laguna Seca. L'ingiustizia per le decisioni di Vancouver, le plateali minacce del clan di Herta, la cieca invidia della maggior parte degli altri piloti, avevano creato un clima da far saltare i nervi a chiunque. Non a Zanardi che ancora una volta, sebbene la sua posizione in campionato non lo richiedesse, è stato protagonista di una gara generosissima. Dopo aver seguito Herta per venti giri, si apprestava a passarlo con grande facilità, quando il pilota americano, cieco dalla rabbia, ha messo in pratica quello che andava dicendo per tutto il week end con strafottente arroganza, ossia che lui Zanardi lo avrebbe cacciato fuori ogni volta che gli si fosse presentata l'occasione. E così ha fatto. Sebbene molto più lento perché in crisi con le gomme, incapace persino di passare Nearburg, Herta ha chiuso la traiettoria spedendo Zanardi sulla sabbia. Una manovra però inutile, perché Zanardi ha ripreso la gara mentre Herta è poi finito nuovamente nella sabbia per cercare di resistere a Vasser. In quel momento Zanardi ha deciso di tirare i remi in barca e, dopo un attacco al limite su Blundell, si è limitato a terminare la gara, premiato con un podio dai problemi che hanno colpito Gugelmin e Pruett nelle ultime fasi e pago del fatto che a vincere è stato il compagno Vasser, a cui aveva ceduto in mattinata tutte le regolazioni di assetto. Per Zanardi una vittoria di campionato mai messa in discussione, e nessuno nella storia della Cart aveva fatto meglio di lui nei primi due anni: terzo nel '96, campione oggi. Un trionfo anche

per il team Ganassi, che bisca il titolo dello scorso anno con Vasser. In precedenza solo il team Truesport nel '86-'87 aveva vinto due titoli consecutivi. Vasser da parte sua dimostra di uscire dalla crisi che lo aveva colpito in questa stagione. Ha sempre controllato i deboli attacchi di Pruett e Blundell e complessivamente ha meritato la vittoria. Inesistente De Ferran. Per lui era l'ultima occasione, ma ha avuto una condotta di gara così passiva da far vergognare i grandi campioni passati del suo paese. Alla fine si è dichiarato soddisfatto (sic !) per il secondo posto in classifica, ma anche lui, come Blundell, come Moore e come tanti altri che sono stati drammaticamente ridimensionati, non aveva rinunciato alla vigilia, a spargere veleno su Zanardi,

colpevole solo di aver dimostrato i tanti limiti della maggior parte dei piloti che popolano questa categoria. Alla fine Alessandro Zanardi ha detto: «*Molti nemici, molto onore*», ma c'è da chiedersi con quale faccia la Cart possa mai richiedere credibilità internazionale per una categoria che multa e squalifica Zanardi - seppur con la condizionale - per l'incidente di Vancouver e non prende provvedimenti per quello che ha fatto Herta.

Alex centra un successo storico: per la prima volta un italiano si aggiudica il massimo campionato americano. Con una gara di anticipo, la certezza matematica è arrivata grazie a un terzo posto mentre Vasser ha firmato la vittoria

▲ **CESARE MARIA MANNUCCI**

ta. Sì, perché per molti aspetti il week end di Laguna Seca è sembrato una storia di Michell Vaillant, con il perfido Bob Cramer ha tentarne di tutti i colori. Basti pensare che durante le prove il padre di Herta aveva minacciato Zanardi con il pugno ogni volta che entrava nella pit lane, e Kirk Russell e Wally Dallenbach, che dovrebbero garantire sulla regolarità della gara, avevano mandato oscuri segnali di minacce a Zanardi. È stato tutto inutile. Zanardi è il nuovo campione, ma alla fine non era soddisfatto più di tanto, forse per la grande tensione spesa in questo week end. Dispiace comunque che una categoria che avrebbe tutto per essere la più bella è spettacolare del mondo, si autolimita con una mentalità che più provinciale e carente di professionalità non potrebbe essere. ■

Congiura contro Zanardi dopo i fatti di Vancouver

Assume i contorni di una congiura la penalizzazione inferta a Zanardi per l'incidente con Herta a Vancouver. Subito dopo la gara i commissari hanno chiamato Tom Anderson, team manager del team Ganssi, per informarlo che per Zanardi ci sarebbe stata una ammonizione ufficiale. Anderson ha chiesto se i commissari volessero ascoltare Zanardi o qualcuno del team, ma gli è stato risposto che non era importante. Due ore dopo Wally Dallenbach e Kirk Russell hanno deliberato in forma del tutto autonoma e in spregio a qualunque procedura regolamentare di sospendere Zanardi per due gare con la condizionale e di penalizzarlo di 25.000 dollari; provvedimento inappellabile. A Laguna Seca i solerti commissari Cart hanno poi deliberato il divieto di qualunque azione di sorpasso con quattro ruote fuori dalla sezione stradale, come aveva fatto Zanardi nel '96 ai danni proprio di Herta. Peccato che gli organizzatori avessero utilizzato l'immagine di quel sorpasso per promuovere la gara su giornali e televisioni, ennesima dimostrazione di ipocrisia e conflittualità che regna all'interno dell'organizzazione Cart.

▼ **HERTA.** Seconda pole stagionale, terza in carriera per Bryan Herta. Con il tempo di 1'07"895, Herta migliora il record della pista che apparteneva a Zanardi in 1'08"004.

▼ **FAR WEST.** Scena da far west tra Papis e P.J. Jones nelle qualifiche. L'italiano ha tamponato Jones che procedeva lentamente all'uscita di una curva. Jones inviperito è uscito dalla vettura, ha aspettato Papis in mezzo alla pista e al giro successivo gli ha scagliato il volante sul casco. Per gli "onesti" commissari della Cart, tutto regolare.

CRONACA FA OSTRUZIONISMO E FINISCE NELLA SABBIA

Herta scorretto

LAGUNA SECA - Partenza regolare con Herta che precede Zanardi, Pruett, Vasser, Blundell e Gugelmin. Bandiera nera per Matsushita il cui motore perde olio. Al 4. giro, il vantaggio di Herta sale a 2" su Zanardi, seguono Pruett, Vasser e Blundell in lotta tra loro. Contatto tra Hearn e Johnstone, entrambi ripartono. Al 10. giro, Zanardi si riporta sotto Herta che comincia a essere in crisi con i pneumatici. Al 11. giro, si ritira Andretti per problemi elettrici. Al 17. giro iniziano i doppiaggi. Herta è sempre più lento e alle sue spalle si forma un "trenino" che comprende Zanardi, Pruett, Vasser e Blundell. Herta è talmente lento che Nearburg, che stava per essere doppiato, riguadagna 3" sul leader della gara. Al 18. giro, Zanardi attacca Herta. I due si scambiano le posizioni in due curve, ma Herta riesce a mantenere la testa. Al 21. giro, Zanardi ci riprova di nuovo, ma in pieno rettilineo, Herta chiude la traiettoria spingendo Zanardi sulla



fotografie CL IMAGE

sabbia. Alla curva successiva, Herta è attaccato da Pruett che passa. È poi la volta di Vasser ad attaccare Herta che per resistere gli finisce nella sabbia perdendo sette posizioni. Al 22. giro la classifica vede così Pruett precedere Vasser, Zanardi, Gugelmin, Blundell, Jourdain. Al 23. giro, si ritira Tracy per la rottura del motore. Il vantaggio di Pruett sale a 4" su Vasser, poi iniziano i rifornimenti. Il pit-stop del team Patrick è però disastroso e Pruett cede la 1. posizione a Vasser. Al 39.

giro, si ritira Hearn per la rottura della trasmissione. Al 40. giro, Vasser precede Pruett con 1" di vantaggio. Seguono Zanardi, Gugelmin, Blundell e Ribeiro. Franchitti finisce nella sabbia ma continua. Al 54. giro, iniziano i secondi rifornimenti. Quello di Blundell è velocissimo e consente all'inglese di occupare il 2. posto alle spalle di Vasser ma davanti Zanardi e Gugelmin. Al 56. giro, Zanardi tenta il sorpasso a Blundell ma arriva lungo e finisce nella sabbia. Riparte in 5. po-

sizione. Vasser e Blundell sono divisi da 1", ma l'inglese non dà l'impressione di poterlo attaccare. Al 64. giro, si ritira Moore per la rottura del motore. Al 72. giro, Ribeiro passa Zanardi in difficoltà con i freni. Fittipaldi fora una gomma e sbatte contro il muro. Ribeiro è velocissimo. Attacca Pruett per il 4. posto ma i due si toccano. Per Pruett è il ritiro, mentre Ribeiro cede di nuovo la posizione a Zanardi. Si ritirano Rahal per rottura della trasmissione, Fernandez per noie ai freni e Jourdain a cui esplose il motore. Negli ultimi due giri, Blundell attacca sterilmente Vasser, ma entrambi non forzano il ritmo per non rimanere a secco di metanolo. Vola fuori Gugelmin per un problema con i freni e Zanardi risale in 3. posizione. Per Vasser è la prima vittoria stagionale, per Zanardi il titolo. Il dopo-gara registra un festeggiamento caldo tra Vasser e Zanardi che si toccano con le ruote e Vasser finisce in testacoda.





Jimmy Vasser, sopra, ha conquistato la prima vittoria stagionale a Laguna Seca completando il successo del team Ganassi che ha conquistato il titolo con Zanardi. A sinistra, le prime fasi di gara con Herta che conduce davanti al bolognese e il resto del gruppo. Sotto a sinistra, l'uscita di pista di Papis durante le prove con la Reynard-Toyota



LAGUNA SECA

Laguna Seca (Usa), 7 settembre 1997
16. prova del campionato di F.CART

COSÌ (IN 28) AL VIA E (IN 20) AL TRAGUARDO

Bryan Herta Team Rahal (Reynard 97-Ford) 1'07"895	Alessandro Zanardi Team Ganassi (Reynard 97-Honda) 1'08"339
Scott Pruett Team Patrick (Reynard 97-Ford) 1'08"681	Mark Blundell Team PacWest (Reynard 97-Mercedes) 1'08"735
Mauricio Gugelmin Team PacWest (Reynard 97-Mercedes) 1'08"769	Jimmy Vasser Team Ganassi (Reynard 97-Honda) 1'08"849
Greg Moore Team Forsythe (Reynard 97-Mercedes) 1'08"992	Michel Jourdain Team Payton-Coyne (Reynard 97-Ford) 1'09"013
Gil de Ferran Team Walker (Reynard 97-Honda) 1'09"055	Andre Ribeiro Team Tasman (Reynard 97-Honda) 1'09"062
Christian Fittipaldi Team Newman-Haas (Swift 007-Ford) 1'09"180	Paul Tracy Team Penske (Penske Pc26-Mercedes) 1'09"319
Dario Franchitti Team Hogan (Reynard 97-Mercedes) 1'09"338	Michael Andretti Team Newman-Haas (Swift 007-Ford) 1'09"347
Raul Boesel Team Patrick (Reynard 97-Ford) 1'09"384	Bobby Rahal Team Rahal (Reynard 97-Ford) 1'09"646
Parker Johnstone Team Green (Reynard 97-Honda) 1'09"660	Gualter Salles Team Davis (Reynard 97-Ford) 1'09"696
Max Papis Team Arciero-Wells (Reynard 97-Toyota) 1'10"029	Al Unser Jr Team Penske (Penske Pc26-Mercedes) 1'10"130
Richie Hearn Team Della Penna (Lola 97-Ford) 1'10"547	Juan Manuel Fangio II Aar (Reynard 97-Toyota) 1'10"996
P.J.Jones Aar (Reynard 97-Toyota) 1'11"015	Adrian Fernandez Team Tasman (Lola 97-Honda) 1'11"111
Hiro Matsushita Team Arciero-Wells (Reynard 97-Toyota) 1'11"831	Roberto Moreno Team Bettenhausen (Reynard 97-Mercedes) 1'12"244
Charlie Nearburg Team Payton-Coyne (Reynard 97-Ford) 1'12"997	Dennis Vitolo Team Indy Project (Lola 97-Ford) 1'14"464

1. **Jimmy Vasser**
83 giri in 1.41'38"813 alla media di 176,422 kmh
2. **Mark Blundell** a 0"543
3. **Alex Zanardi** a 11"328
4. **Andre Ribeiro** a 22"691
5. **Gil De Ferran** a 29"936
6. **Bryan Herta** a 54"180
7. **Gualter Salles** a 54"782
8. **Raul Boesel** a 1'15"197
9. **Mauricio Gugelmin** a 1 giro
10. **Roberto Moreno** a 1 giro
11. **Al Unser jr.** a 1 giro
12. **Parker Johnstone** a 2 giri
13. **Dario Franchitti** a 2 giri
14. **Max Papis** a 2 giri
15. **Juan Manuel Fangio II** a 3 giri
16. **Scott Pruett** a 4 giri
17. **P.J. Jones** a 5 giri
18. **Charlie Nearburg** a 5 giri
19. **Bobby Rahal** a 7 giri
20. **Dennis Vitolo** a 8 giri

GIRO PIÙ VELOCE:
Mark Blundell
in 1'10"96 alla media di 182,685 kmh

CLASSIFICA DOPO LA 16. PROVA

	HOMESTEAD 2/3	SURFERS PARADISE 6/8	LONG BEACH 13/4	NAZARETH 27/4	RIO DE JANEIRO 11/5	MADISON 24/5	MILWAUKEE 7/6	DETROIT 8/6	PORTLAND 22/6	CLEVELAND 13/7	TORONTO 20/7	MICHIGAN 27/7	LEXINGTON 10/8	ELKHART LAKE 17/8	VANCOUVER 31/8	LAGUNA SECA 7/9	FONTANA 28/9	TOTALE PUNTI
1. Zanardi	7	13	21	2	12	12	-	-	2	21	16	21	21	20	13	14		195
2. De Ferran	-	10	1	12	2	14	6	16	16	17	-	14	8	14	14	10		154
3. Vasser	14	1	4	10	4	10	14	12	-	-	6	-	10	5	17	21		128
4. Tracy	16	1	6	22	20	20	9	-	6	6	3	12	-	-	-	-		121
5. Gugelmin	8	-	16	4	1	8	10	-	9	-	8	8	6	17	20	4		119
6. Moore	12	16	-	-	16	-	21	20	10	-	-	-	16	-	-	-		111
7. Andretti	21	14	-	16	-	3	16	16	5	-	12	-	5	-	-	-		108
8. Pruett	10	20	14	3	14	-	4	-	1	5	10	1	4	10	-	-		96
9. Blundell	-	5	-	-	5	-	1	-	20	4	21	16	-	1	6	16		95
10. Boesel	-	6	5	5	10	1	12	8	14	-	5	-	12	-	8	5		91

11. Herta; 12. Unser jr. 67; 13. Rahal 60; 14. Ribeiro 44; 15. Fittipaldi 38; 16. Johnstone 34; 17. Carpenter 27; 18. Moreno 16; 19. Fernandez 13; 20. Hearn, Salles, Franchitti 10; 23. Fangio II 9; 24. Papis 7; 25. Vitolo 6; 26. Matsushita 4; 27. Jourdain, Danner, Meier 1.



il tuo casco è ancora omologato?

sono scadute le omologhe M85-S A85-M90

Tel. 0343-36437 Fax. 0343-35111

Alex: «Quanto ho sofferto!»

LAGUNA SECA - È un Zanardi tranquillo, che commenta a caldo la sua vittoria in campionato: «Adesso me ne voglio andare in Italia. Martedì sarò a Bologna, andrò a giocare a biliardo con i miei amici e solo in quel momento comincerò a gustarmi questo successo. Bryan Herta è un povero miserabile e con la sua condotta di oggi ha dimostrato il perché non abbia ancora mai vinto una gara. Non è stato un bel week end. In questi giorni mi sono reso conto della piccolezza morale di molti miei colleghi; sentimenti che non avevo mai visto in precedenza, forse perché per la prima volta mi sono trovato nella posizione di vincere un campionato. Con il team Ganassi ho un contratto anche per il '98 e io rispetto la parola data. Correrò ancora nella Cart ma mi auguro di essere più tutelato, perché quest'anno sono successe troppe cose che in alcuni momenti mi hanno fatto passare la voglia di correre in questa serie. Sono stato fortunato che all'interno del mio team, al di là di alcune discussioni sulle strategie di gara, ho trovato un ambiente eccellente, come una famiglia. Ringrazio Morris Nunn per il lavoro che abbiamo fatto insieme. Non sono comunque sorpreso dei risultati ottenuti. Ho sempre saputo che con una vettura competitiva potevo essere un vincente, ed è quello che ho dimostrato in due anni di Cart». Alessandro Zanardi è il primo pilota italiano a vincere nella storia dei campionati Aaa, Usac e Cart. In passato però ci sono stati altri piloti nati in Italia a riuscirci: Mario Andretti nel '65-'66-'69-'84, Ralph De Palma nel 1912 e nel 1914 e Dario Resta nel 1916, divenuti poi cittadini americani o inglesi. Evidentemente però lo "Stivale" porta fortuna in America. ■



Superdo

L'erede della Zx, che si va a collocare per dimensioni esterne tra la Saxo e la Xantia, riprende tutti gli elementi tradizionali della Citroën. Lo stile si rifà il filo conduttore degli attuali modelli, l'abitabilità interna si rivela davvero ottima con un ampio bagagliaio che rende l'auto molto versatile. La Xsara, disponibile con carrozzeria a tre porte (definita coupé) e cinque porte, propone una vasta gamma di motori (sei) e una differenziazione degli allestimenti (cinque) che sapranno soddisfare le esigenze di un vasto pubblico. I propulsori disponibili sono i seguenti: 1.4 (75 cv), 1.6 (90 cv), 1.8 con cambio automatico (103 cv), 1.8 16V (112 cv), 1.9 diesel (68 cv) e 1.9 turbodiesel (90 cv). Non va poi trascurato che la nuova Citroën propone tante soluzioni che rendono la vettura molto interessante. Tra queste ricordiamo, ad esempio, lo specchietto retrovisore interno a due snodi per la regolazione, oltre dell'inclinazione, anche dell'altezza, pratici portaoggetti e

Sei motorizzazioni, cinque livelli di allestimento, tante interessanti soluzioni, ecco in sintesi l'erede della Zx. Il comportamento su strada risulta sempre molto preciso e dà una sensazione di grande sicurezza

▲ **CARLO MASSAGRADE**

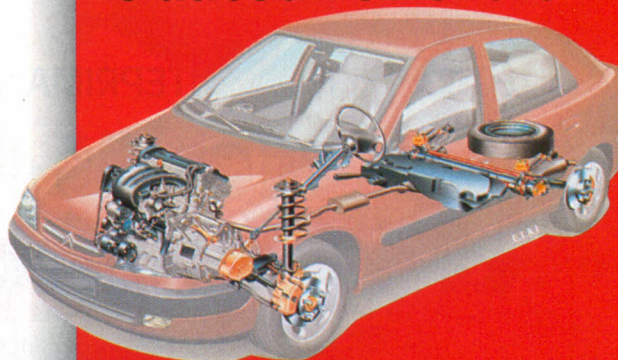
portadocumenti, le guarnizioni laterali del parabrezza studiate per convogliare l'acqua verso l'alto evitando così che quando piove si creino rivoli sui vetri laterali che compromettono la visibilità. La dotazione di serie prevede inoltre, anche per il modello base, vetri atermici, sistema di ricircolo dell'aria, filtro antipolline, cinture di sicurezza con pretensionatore, chiusura centralizzata con telecomando, alzacristalli elettrici anteriori e air-bar lato guida.

SICUREZZA. Interessante risulta l'impiego di una centina ad arco nel tetto, collocata all'altezza dei montati laterali, per evitare lo schiacciamento in caso di ribaltamento. Va poi segnalato l'impiego di due specie di protuberanze nelle portiere anteriori, che si

vanno poi a incastrare nei montanti, cui è affidata la funzione di assorbimento d'energia in caso di urto.

AL VOLANTE. Il comportamento della Xsara si dimostra quello tipico di tutte le vetture Ci-

Il retrotreno è autodirezionale



Motore: anteriore trasversale, quattro cilindri in linea; cilindrata 1761 cc; alesaggio x corsa: 83 x 81,4 mm; rapporto di compressione 10,4:1; distribuzione doppio albero a camme in testa, con quattro valvole per cilindro a punterie idrauliche; alimentazione a iniezione multipoint Bosch Motronic Mp5.1.1; potenza massima 112 cv a 5500 giri; potenza specifica 63,6 cv/litro coppia massima 16,1 kgm a 4250 giri.

Trasmissione: trazione anteriore; cambio manuale a cinque rapporti; frizione monodisco a secco.

Autotelaio: scocca portante; sospensione anteriore tipo McPherson; sospensione posteriore a traversa con bracci tirati e assale autodirezionale; freni a disco sulle quattro ruote anteriormente ventilanti con servocomando e Abs (optional); sterzo a pignone cremagliera con servoassistenza; cerchi 6 x 14 pollici; pneumatici 185/65 R14. Dimensioni e peso lunghezza 4167 mm; larghezza 1698 mm; altezza 1405 mm; passo 2540 mm; carreggiata anteriore 1423 mm; carreggiata posteriore 1430 mm; peso 1115 kg (a vuoto); rapporto peso-potenza 9,95 kg/cv; capacità serbatoio 54 litri; capacità vano bagagli da 408 a 1190 litri.

Prestazioni e consumo: velocità massima 195 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 10"7; consumo medio 12,0 km/litro.

Prezzo (indicativo) 31.500.000 lire.



Lo stile della Xsara è caratterizzato da linee morbide. Questa vettura, qui in versione 5 vanta un interno spazioso ottenuto senza sacrificare il bagagliaio. Il posto guida gode di un'ottima visibilità



otata

troën, affidabili e sincere. Un risultato ottenuto anche grazie al retrotreno autodirezionale. La vettura si conferma precisa nell'impostazione e nella direzionalità sempre ben supportata dallo sterzo dotato di una servoassistenza differenziata in funzione del modello. La risposta dei freni dà sempre un grande senso di sicurezza. Il cambio, caratterizzato da una leva corta, presenta una indovinata spaziatura dei rapporti. Un neo nella prova è stato rappresentato da qualche impuntatura, verosimilmente imputabile ai pochi km percorsi dalla vettura e al bisogno di una piccola messa a punto. Nel test, svolto con la 1.8 16V, il propulsore, lo stesso della Xantia, ha confermato la necessità (comune a tutti i plurivalvole) di tenere il motore su di giri quando si vuole guidare un po' veloci. Il livello di confort si rivela buono, come pure una nota di merito va all'ottima visibilità.

PREZZI. Nel nostro Paese, verso metà ottobre arriverà la 5 porte, per la 3 porte e la station-wagon si dovrà attendere la prossima primavera. I prezzi partiranno da 24.450.000 lire con la 1.4, per arrivare fino a 34.400.000 lire con la 1.9 turbodiesel exclusive. La 1.8 16V oggetto del test avrà un costo attorno a 31,5 milioni di lire. ■



news on the road

ECCO L'ATTESA ANTEPRIMA MONDIALE DELLA OPEL

Brilla l'*Astra* a Francoforte



Al Salone di Francoforte, che si apre al pubblico l'11 settembre, verrà tenuta a battesimo la nuova edizione dell'Opel Astra. Per ora bisognerà accontentarsi della versione berlina: la station-wagon verrà infatti svelata solo verso gennaio. La commercializzazione nel nostro Paese, ad ogni modo, partirà per entrambe le versioni nel prossimo marzo.

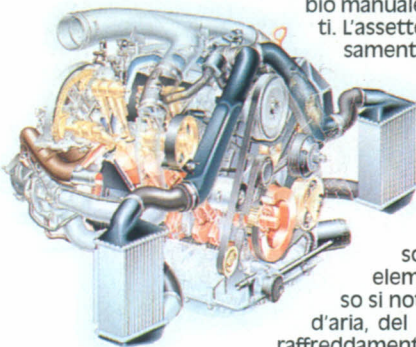
ABITABILITÀ. Sotto a una carrozzeria caratterizzata da un succedersi di curve morbide e linee tese con un andamento cuneiforme, si cela un'abitacolo spazioso. Questo risultato è stato ottenuto aumentando il passo (salito a 2,61 metri) di una decina di cm. In più, il parabrezza è stato spostato avanti di 12 cm. La ricerca di una buona abitabilità interna non ha comunque compromesso l'aerodinamica: il Cx risulta infatti di 0,29.

MOTORI. La gamma dei sei propulsori disponibili si apre con un nuovo 1.2 litri, quattro cilindri 16V, derivato dall'unità a tre cilindri, capace di 65 cv. Al vertice troviamo il conosciuto 2.0 litri da 136 cv. Due saranno i propulsori a gasolio: un quattro cilindri 1.7 aspirato da 65 cv e un 1.7 turbodiesel da 82 cv.

PREZZI. Al momento i listini non stati ancora definiti, ma, verosimilmente, si dovrebbe partire da 25-26 milioni di lire.

Così l'Audi si... biturba

L'Audi presenta due interessanti modelli sportivi: l'S4 e l'S4 Avant. Su queste vetture debutta un inedito propulsore biturbo, sei cilindri, cinque valvole per cilindro, capace di 265 cv, con una coppia massima di 40,7 kgm tra i 1850 e i 3600 giri. La velocità è stata autolimitata elettronicamente a 250 kmh. Per garantire un utilizzo ottimale di una cavalleria tanto esuberante, la S4 e la S4 Avant impiegano la trazione integrale dotata di un differenziale intermedio autobloccante Torsen. Il cambio manuale dispone di sei rapporti.



L'assetto ribassato risulta decisamente sportivo, inoltre vengono montati cerchi con un diametro di 17 pollici, con pneumatici 225/45. Sul piano estetico, le due nuove sportive di Ingolstadt puntano molto sulla dissecrezione: pochi sono gli elementi distintivi. Nel muso si notano le generose prese d'aria, del resto necessarie per il raffreddamento. Dietro i segni caratterizzanti sono limitati alla parte superiore del cofano, resa leggermente spigolosa per ottenere vantaggi aerodinamici, altrimenti, ottenibili con l'applicazione di appendici alari che, talvolta, compromettono l'estetica. Infine, le generose dimensioni del terminale dello scarico a doppio tubo tradiscono la presenza di un propulsore particolare.

È iniziata in questi giorni la commercializzazione di tre nuove versioni della Bmw Serie 3. Si tratta della Compact youngster, della Touring people e della coupé thunder. L'obiettivo di queste tre proposte è quello di offrire vetture riccamente accessoriate a un prezzo interessante. Se infatti un cliente acquistasse un modello base dotato dei medesimi optional proposti dalle nuove versioni si troverebbe a spendere circa 5 milioni di lire in più, mentre il sovrapprezzo richiesto è nell'ordine di 1-2 milioni. Nel caso della Compact youngster vengono offerti l'alettone posteriore Motorsport, i cerchi in lega con gomme 205/60x15, i fendinebbia, i sedili e il volante Motorsport, oltre all'assetto sportivo abbassato Motorsport. Il tutto a un prezzo di 38.800.000 lire per la 316i e di 46.600.000 per la 318ti. La Touring people presenta, tra l'altro, le barre portatutto, i

Bmw ricche e convenienti



fendinebbia, la chiusura centralizzata con telecomando, l'autoradio Sony Xrc 400 Rds e i seggiolini per bambini integrati nel sedile posteriore. La 316i Touring people costa 48.300.000 lire e la 318i 51.800.000. La Coupé thunder, infine, propone oltre a un allestimento

aerodinamico particolare, i fendinebbia, dei colori esclusivi per la carrozzeria, i cerchi in lega 7x16 pollici con pneumatici 225/50, i sedili sportivi e l'assetto e abbassato Motorsport. La 318is Coupé thunder viene venduta a 55.800.000 lire, la 320i a 60.100.000.

news on the road

MOLTA LA PERSONALITÀ ANCHE DEGLI INTERNI

Cadono i veli dell'Alfa 156

Come in uno strip-tease, stanno cadendo i veli dell'Alfa 156, vettura che si propone sempre più come attesa star del prossimo Salone di Francoforte. Adesso siamo in grado di mostrarvi la forma definitiva dell'interno. Anche nella plancia, la 156 riprende la tradizione Alfa, pur con un'interpretazione stilistica moderna. Gli strumenti, sia



quelli principali che quelli secondari, presentano una forma circolare, con il fondo bianco, tipico delle vetture da corsa. Volante e pomello del cambio sono in legno, il legno si incontra anche nella consolle centrale. L'aerazione viene assicurata, oltre che da bocchette laterali abbastanza tradizionali, da un originale diffusore centrale leggermente sporgente.



FREELANDER per tutti i gusti

La Land Rover Freelander, attesa al debutto al Salone di Francoforte, con la sua lunghezza di 4,3 metri si va a collocare tra la supercompatta Defender 90 (lunga 3,86 metri) e la Discovery (che misura 4,52 metri). Il nuovo fuoristrada della Land Rover viene proposto con carrozzeria a tre e cinque porte, con una variante soft top. Le motorizzazioni saranno sia a benzina che diesel. I prezzi dovrebbero partire da una quartina di milioni di lire.

Kangoo: per la vacanza alternativa

Simpatica, versatile, funzionale e confortevole, può sembrare anche bella se la si guarda con l'occhio del "vacanziere". Ecco in sintesi la Renault Kangoo: la nuova R4 degli Anni '90 che presenta affinità con i monovolume ma anche con i veicoli commerciali. Si tratta dunque di una multispazio per il tempo libero, per le vacanze, apprezzabile per chi si dedica all'agriturismo o ha la casa in campagna. Proposta con motori 1.2 litri da 60 cv, 1.4 litri da 75 cv e diesel 1.9 litri da 65 cv, dispone di due livelli di finitura: "Rn" e "Rt". Visto che la differenza di prezzo è di appena un milione di lire, l'allestimento Rt, dotato di tanti utili accessori, risulta particolarmente conveniente.

STILE. La carrozzeria, caratterizzata da linee rotonde, presenta due porte anteriori, mentre per accedere ai posti dietro è prevista una sola portiera scorrevole sul lato destro. Per l'apertura posteriore si può scegliere tra un portellone unico, apribile verso l'alto e trasformabile così in un comodo parapigiola, o tra due ante asimmetriche con frazionamento 1/3 2/3 incernierate lateralmente. La Kangoo misura poco meno di quattro me-



tri, propone carreggiate di 1400 mm, un passo di 2600 mm, un'altezza di 1828 mm, con una distanza dal suolo di 146 mm.

SULLA STRADA. La Kangoo risulta, come è lecito attendersi per un mezzo del genere, abbastanza alta da terra. In posizione elevata si trovano pure i sedili, così da consentire una migliore visibilità. La Kangoo deve essere guidata tenendo presente che il baricentro risulta piuttosto alto e l'assetto decisamente morbido. La visibilità si rivela buona, per quanto un po' limitata dagli ampi montanti anteriori. Nel complesso la Kangoo si dimostra una confortevole cinque posti, con tanto spazio a disposizione e un ampio bagagliaio, che può passare da 600 a 2600 litri. Il carico utile arriva a 580 kg. Nella prova su strada, il confort si è rivelato accettabile e in linea con il mezzo. Il cambio, dotato di rapporti indovinati, ha dimostrato di funzionare sempre bene.

PREZZI. La commercializzazione è iniziata in questi giorni con prezzi che partono da 20.850.000 lire (chiavi in mano) per arrivare fino a 24.950.000.

AUTO DA SOGNO

Pochi si possono permettere una Ferrari ma tutti le possiedono. È il mito della marca che suscita ammirazione. Le Ferrari producono attualmente...

LE AUTO DA CORSA

LE PIU' FAMOSE

Un gradimento della bellezza o della celebrità del modello Ferrari è impossibile ogni approssimazione ha le sue preferenze e per chi non c'è stato un momento di gioia. Nella selezione che segue si possono trovare i loro libri...



Ferrari

OFFICIAL COLLECTION



Ferrari

TESTAROSSA

275 GTB



È PARTITA LA CORSA ALLE FIGURINE DA SOGNO

IN TUTTE LE EDICOLE



Karting

a cura di ARTURO RIZZOLI

Così i titoli nel regionale dell'Emilia

Il campionato regionale emiliano, che ha trovato una grande vitalità sotto la regia del delegato Giancarlo Goldoni, è già arrivato alla conclusione. Ecco dunque le classifiche finali. **Classe 100 Junior:** 1. Furci; 2. Mariotti; 3. Silvestri; 4. Franzoni; 5. Musilli. **Classe 100 Ic-A:** 1. Iscra; 2. Giusti; 3. Santini; 4. Malverti. **Classe 125 Nazionale:** 1. Piccinelli; 2. Fanton; 3. Sibani; 4. Donati. **Classe 125 F.C.:** 1. Franceschi; 2. Christian Venturi; 3. Dall'Olio; 4. Soli; 5. Girotti. **Classe 125 Senior:** 1. Lelli; 2. Buonincontro; 3. Campanini; 4. Niccoli.

▼ **NICOSIA.** La gara in programma a Nicosia, in provincia di Enna, lo scorso 31 agosto è stata annullata. La manifestazione verrà recuperata il 28 settembre.

▼ **ATINA.** La corsa in calendario per il 21 settembre ad Atina (Fr) è stata annullata. L'attività agonistica sulla pista ciociara riprenderà con la gara del 16 novembre.

▼ **TROFEO SENIOR.** La pista Azzurra di Jesolo per il Trofeo nazionale Amatori, in programma il prossimo 21 settembre, ha varato alcune interessanti iniziative. Essendo stata cancellata la manifestazione del 13 e 14 settembre, il tracciato veneto è stato messo a disposizione dei piloti senior per delle prove. L'organizzazione della pista Azzurra ha inoltre raggiunto un accordo con alcuni alberghi della zona per assicurare condizioni favorevoli a chi corre. Gli hotel che applicheranno la convenzione sono i seguenti: Manila, Regina, Rosa, San Marco, Souveir. Le iscrizioni debbono pervenire entro il 14 settembre, assieme alla tassa di 150.000 lire.

▼ **ANNULLATA.** La gara del 13 settembre a Leonessa (Ri) è stata cancellata per problemi organizzativi.

Griggio, a lato, si è imposto nella gara 2 dell'ultimo appuntamento dell'europeo 125 Ic-C disputato in concomitanza con il mondiale alla pista Salentina. Beggio, al centro, è ritratto pochi attimi dopo il sorpasso su Rossi. Manetti e Orsini sono finiti fuori al 1. giro, in basso



BENEDETTI

NEL MONDIALE 125 F.C DISPUTATO A UGENTO

Storico tris di Beggio

UGENTO - Gianluca Beggio ha conquistato il terzo titolo mondiale consecutivo nella 125 F.C. L'alfiere della Birel, già laureato campione europeo in questa stagione, ha centrato la vittoria nella gara più difficile della sua carriera. Per il milanese il mondiale era iniziato molto male. Un contatto nelle prove libere si era infatti concluso con un capottamento dal quale Beggio era uscito fisicamente un po' malconcio. Solo l'intervento dei medici della clinica mobile ha poi consentito al milanese il ritorno in pista.

LA GARA. Il miglior tempo nelle prove cronometrate lo segna Quintarelli, davanti a Piccini per 445 millesimi, seguono Belicchi e Beggio. Nelle manche che determinano i ventotto finalisti, Piccini coglie due vittorie che gli assicurano la pole della prefinale, con a fianco Quintarelli, autore di un primo e un 2. posto. Alle loro spalle si collocano Beggio e Azzolina, quindi Belicchi e Danilo Rossi. La domenica mattina si rivela amara per il campione del mondo della 100 F.S-A, Mislijevic, che non riesce a superare il recupero e deve fare lo spettatore nella finale. Gli ultimi sei posti per la prefinale li guadagnano Ferrara, il canadese Vaillante, il francese Chaumont, il portoghese Correia, il belga Vander Heyden e lo svedese Zetterstroem. Al via della prefinale, Piccini si porta subito al comando attac-



PATERLINI

cato per i primi dieci giri da Quintarelli, poi sostituito nella caccia al battistrada da Belicchi. Il parmense, al 5. giro, sale dal 2. al 1. posto. Sotto la bandiera a scacchi arrivano, nell'ordine, Belicchi, Piccini, Quintarelli e Beggio raccolti in un secondo. Al via della finale, cominciano subito i colpi di scena: un contatto al centro del gruppo innesca una carambola che coinvolge

dieci piloti. Manetti, subito soccorso deve essere trasportato in barella alla clinica mobile dove gli viene riscontrata, per fortuna, solo una contusione a una gamba. Intanto in testa al gruppo è andato Piccini seguito da Belicchi, Beggio, Rossi, Cesetti e Quintarelli. Intanto il direttore di gara espone il cartello di penalità a Pantano, reo di essere partito fuori dalla sua posizione

in griglia. In testa, Piccini e Belicchi si controllano, alle loro spalle Rossi, Beggio e Quintarelli si alternano al 3. posto. All'11. passaggio, Quintarelli rientra al parco chiuso squalificato per un sorpasso con le bandiere gialle esposte durante il 1. giro. Al 14. giro, Piccini patisce sempre più la pressione di Belicchi che sul rettilineo tenta il sorpasso. I due piloti entrano in contatto e Be-

PATERLINI



licchi finisce la sua gara contro le reti. Il direttore di gara, senza esitazione, espone la bandiera nera a Piccini. Beggio, a questo punto, rompe gli indugi e attacca Rossi portandosi al comando, poi inizia a inanellare giri veloci a ripetizione fino a siglare un 42"837. Il ritmo del battistrada è tale che nessuno gli resta in scia. Nel finale, Pantano in recupero supera Rossi. Sotto la bandiera a scacchi Beggio distacca di oltre quattro secondi Pantano quindi Rossi, Cesetti e Van Lent, primo dei privati. In classifica Pantano viene però retrocesso al 5. posto per la partenza non corretta. Va così in archivio un mondiale che ha visto protagonisti anche i... Carabinieri. Il loro intervento si è reso necessario perché dopo l'incidente Belicchi-Piccini numerose persone nel paddock parevano intenzionate a «spiegarsi con le mani».

EUROPEO IC-C. A contorno del campionato del mondo di F.C, si è disputata la 3. e ultima prova dell'Europeo alla IC-C. Solo ventiquattro i piloti presenti, un segnale del malessere che vive la categoria, peraltro oggetto di radicali cambiamenti motoristici nel prossimo anno. In più, il titolo se lo era già guadagnato matematicamente Filippo Flenghi. Nelle qualifiche, De Palma segna il miglior tempo seguito dai cecchi Balcar e Becicka quindi dal campione di Francia Metetal e da Flenghi. Dopo le manche, i primi tre posti sono ex-aequo per De Palma Becicka e Flenghi, autori di un 1. e un 2. posto ciascuno. Il 4. posto nella griglia nella corsa 1 va a Balcar. Al via, De Palma va in testa tallonato da Becicka, Balcar e Flenghi. Al 2. giro, Flenghi passa al 3. posto e alla 6. tornata si porta alle spalle del battistrada. Sotto la bandiera a scacchi, De Palma precede di un secondo Flenghi quindi Becicka, Balcar, Griggio e Monteiro. Al via della corsa 2, Flenghi scatta subito al comando con alle spalle Griggio, Becicka, Monteiro e Balcar. Il vincitore del-

la gara 1, De Palma, deve prendere il via dal fondo dello schieramento per un problema durante il giro di lancio. Al 6. passaggio, Flenghi, in crisi di gomme, comincia a perdere posizioni e al comando passa Griggio. Nel finale, Griggio deve difendersi dagli attacchi del francese Monteiro. All'arrivo solo 122 millesimi dividono l'italiano dal francese.

Giovanni Paterlini

MONDIALE F.C

Ugento (Le), 31 agosto 1997

Campionato del mondo classe 125 F.C

Prefinale: 1. Belicchi (Pcr-Tm-Bridgestone) 18 giri in 13'01"; 2. Piccini (Crg-Tm-Dunlop) a 0"533; 3. Quintarelli (Birel-Tm-Dunlop) a 0"741; 4. Beggio (Birel-Tm-Bridgestone) a 1"265; 5. Danilo Rossi (I) (Crg-Tm-Dunlop) a 1"966; 6. Cesetti (I) (Gold-Tm-Bridgestone) a 5"620; 7. Biasuzzi (I) (Pcr-Tm-Bridgestone) a 6"937; 8. Azzollina (I) (Gold-Tm-Bridgestone) a 12"913; 9. Fumagalli (I) (Tony-Tm-Bridgestone) a 12"913; 10. lapoint (Usa) (Pcr-Tm-Bridgestone) a 15"002.

Finale: 1. Beggio 27 giri in 19'31"106; 2. Danilo Rossi a 6"011; 3. Cesetti a 7"202; 4. Van Lent (NI) (Birel-Pavesi-Bridgestone) a 7"581; 5. Pantano (Blesse-Pavesi-Bridgestone) a 4"165 (penalizzazione); 6. Gagliardini (Birel-Tm-Bridgestone) a 7"843; 7. Ferrara (Top-Tm-Bridgestone) a 14"282; 8. Fumagalli a 14"646; 9. Gagliardi (Birel-Tm-Bridgestone) a 23"299; 10. Bakos (H) (Birel-Tm-Vega) a 24"518.

Nota. Pantano, giunto secondo al traguardo, come dimostra chiaramente il tempo attribuitogli, è stato retrocesso di tre posizioni nella classifica finale per non essersi allineato correttamente nella griglia di partenza.

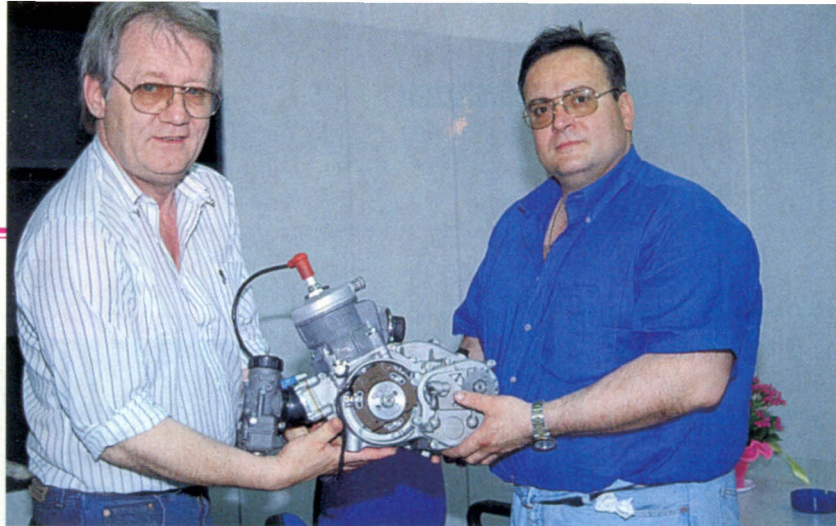
EUROPEO IC-C

Ugento (Le), 31 agosto 1997

Gara 1: 1. De Palma (I) (Crg-Tm-Dunlop) 22 giri in 16"12"489; 2. Funghi (I) (Birel-Tm-Vega) a 1"161; 3. Becicka (Cz) (Mskart-Tm-Bridgestone) a 3"646; 4. Balcar (Cz) (Birel-Tm-Dunlop) a 4"241; 5. Griggio (I) (Brm-Tm-Bridgestone) a 4"682; 6. Monterio (F) (Birel-Tm-Dunlop) a 4"785; 7. Metetal (F) (Birel-Tm-Dunlop) a 5"216; 8. Caron (F) (Birel-Tm-Dunlop) a 11"917; 9. Claretton (F) (Pcr-Tm-Dunlop) a 15"084; 10. Mueller (D) (Mach-1-Tm-Dunlop) a 15"799.

Gara 2: 1. Griggio 22 giri in 16"23"892; 2. Monteiro a 0"122; 3. Balcar a 7"024; 4. Becicka a 6"434; 5. Mueller a 6"535; 6. Metetal a 7"309; 7. Koller (B) (Crg-Tm-Dunlop) a 9"7368; 8. Claretton a 10"195; 9. Rjoerk (S) (Dino-Tm-Bridgestone) a 15"464; 10. Shimeja (D) (Birel-Tm-Dunlop) a 26"696.

La classifica finale di campionato: 1. Fleghi 57 punti; 2. De Palma 49; 3. Monteiro 44; 4. Balcar 36; 5. Caron 33; 6. Becicka e Griggio 27; 8. Mueller 25; 9. Bartak 20; 10. Brunetti 19.



REALIZZATO UN MOTORE 125 LAMELLARE

La sfida di Moeller

L'occasione del mondiale 125 F.C a Ugento è servita per vedere in pista in anteprima alcuni motori che saranno omologati nel prossimo triennio come Crs, Vortex, Hrt, Sgm e Seven. Per ragioni di spazio, ci limitiamo ad analizzare il caso della Crs. Dietro a questa marca nata lo scorso dicembre ci sono due nomi noti. Si tratta dell'ingegner Joerg Moeller, progettista di motori vincitori di otto titoli nel motomondiale, e Gilberto Frattesi, già tecnico della Tm. Purtroppo l'uscita di scena di Manetti a Ugento non ha permesso di valutare a fondo il motore Crs.

MOTIVI. Viene spontaneo domandarsi perché un tecnico come Moeller, che ha legato il suo nome a tanti successi nel motomondiale, abbia deciso di entrare nel

karting. L'ingegnere tedesco spiega così la sua decisione: «Lo spazio nel motomondiale è diventato ridottissimo, mentre nel kart ho trovato un margine maggiore per dare spazio alle mie idee. In più è anche una questione di ambiente. I paddock dei Gp delle moto assomigliano sempre più a quelli della F1, cosicché non ci sono più i rapporti di amicizia di una volta. Nel kart mi pare invece di riconoscere una situazione simile a quella del motociclismo di vent'anni fa». Moeller nel mondo dei kart della 125 porta avanti una «rivoluzione»: lanciare la sfida del motore lamellare in un panorama dominato dai propulsori a valvola. Circa questo tema, il tecnico tedesco spiega: «Ho puntato sul lamellare perché, anche se ho vinto otto titoli mondiali di motociclismo con

motori a valvola, credo di più nell'alimentazione a lamelle. Per me i propulsori a disco rotante non hanno futuro. I lamellari, dalla loro, hanno il vantaggio di permettere di modificare più facilmente la curva di potenza. Come picchi massimi, posso assicurare che con il nostro lamellare arriviamo a 42 cv alla ruota, un valore che, dopo avere controllato i motori della concorrenza, garantisco che si trova ai vertici. Personalmente sono poi convinto che manchi una vera cultura del motore lamellare. Per me i motori da kart della 100 sono propulsori a valvola con attaccate le lamelle. In ogni caso, noi della Crs abbiamo deciso di non impegnarci nella 100 perché nella 125 c'è un maggiore spazio di mercato, visto il minor numero di costruttori. Poi, personalmente, mi sento tanto legato al motore di 125 cc». La Crs per il prossimo triennio omologherà motori sia per la 125 F.C che per la IC-C. I propulsori adotteranno lamelle realizzate dalla Dupont, mentre per il resto saranno impiegati materiali abbastanza tradizionali. Alesaggio e corsa misurano 54,0 x 54,5 mm. Il prezzo di vendita non è stato ancora fissato, ma alla Crs assicurano che sarà in linea con la concorrenza, che è attorno ai sette milioni di lire per un motore pronto corsa completo.

**Telai 100/125
Scocche
Riconoscibile
Abbig. tecnico**

**TELAI DI NUOVA CONCEZIONE
OMOLOGATI C.I.K. 1997/1999**

Vanity Fair s.r.l.
Via Piemonte, 2/4
20090 Opera (MI)
Tel. 02/57.600.389 fax 57.603.346

Il calendario

14 SETTEMBRE

- **Pista Salbris**
Salbris (F)
Campionato del mondo di F.A e F.S-A
- **Pista Ionica**
Mottola (Ta)
50, 60, 100, 125, Senior
- **Circuito Nerviano**
Nerviano (Mi)
60, 100, 125, Senior
- **Circuito Umbertide**
Umbertide (Pg)
60, 100, 125, Senior
- **Pista Kinisia**
Trapani
50, 60, 100, 125, Senior
- **Circuito Saluzzo**
Saluzzo (Cn)
100 e 125 Club
- **Circuito Rezzato**
Rezzato (Bs)
10. gara campionato Motor's Simpaty 100 e 125 Club

▼ **NERVIANO.** Giunto all'8. edizione, il prossimo 14 settembre torna in scena il circuito cittadino di Nerviano. La gara, valida quale 11. prova del campionato regionale Lombardia, rappresenta un importante appuntamento in grado di richiamare sempre molti piloti, lo scorso anno sono stati 130. A proposito della passata edizione, purtroppo caratterizzata da problemi di cronometraggio, va sottolineato che quest'anno sarà adottato un sistema di rilevazione dei tempi per mezzo di trasponder. Il pubblico potrà accedere gratuitamente al percorso che si snoda per 900 metri nella zona industriale della cittadina della provincia milanese. Le iscrizioni possono essere inviate per fax, a partire dal 10 settembre, allo 0331-587174; ovviamente verranno accettate anche la domenica mattina dalle 7.00 alle 8.30.

▼ **LONATO.** La pista South Garda nelle giornate del 17 e 18 settembre prossimi non sarà disponibile per prove. L'impianto è stato infatti preso in affitto in esclusiva per test privati.

PISTA ATINA

Atina (Fr), 31 agosto 1997
Classe 60 Minikart: 1. Cappelani (Top) 15 giri in 11'23"50 alla media di 63,283 kmh; 2. Zegarelli (Crg) a 11'28"50; 3. Davide Cavone (Top) a 11'29"75; 4. Valente (Kali) a 11'32"68; 5. Ricci (Tony) a 11'34"69. Tutti i motori sono Comer.
Classe 100 Junior: 1. «El Kobra» (Crg) 10 giri in 6'16"19 alla media di 73,652 kmh; 2. Mizzoni (Tony) a 6'22"15; 3. Lilli (Alkart) a 6'25"13; 4. Mezzetti (Crg) a 6'25"93.
Classe 100 Ic-A: 1. D'Agostino (Tony-Vortex) 20 giri in 12'11"58 alla media di 78,832 kmh; 2. Colletta (Top-Rotax) a 12'15"18; 3. Quadrana (Tony-Vortex) a 12'17"13; 4. Evangelisti (Mari-Vortex) a 12'17"63; 5. Zanni (Crg-Crg) a 12'18"43.
Classe 100 F.A.: 1. Coccia (Tony-Vortex) 15 giri in 9'20"91 alla media di 77,113 kmh; 2. Boncompagni (Tony-Vortex) a 9'21"29; 3. Ippoliti (Tony-Vortex) a 9'30"98; 4. Molinari (Crg-Crg) a 9'44"39.
Classe 125 Nazionale: 1. Galassi (Birel-Pavesi) 15 giri in 9'37"52; 2. Celenza (Gold-Tm) a 9'38"35; 3. Fiorletta (Mari-Tm) a 9 giri.
Classe 100 Senior: 1. Marino (kall-lame) 15 giri in 9'35"26; 2. Golini (Crg-Sirio) a 9'35"96; 3. Vacalebre (Kali-Sirio) a 9'44"16; 4. Todisco (Gold-Sirio) a 9'47"75; 5. Podagrosi (Kali-Sirio) a 4 giri.
Classe 125 Senior: 1. Savo (Birel-Tm) 15 giri in 9'26"56 alla media di 76,344 kmh; 2. D'Anella (Lgk-Seven) a 9'30"50; 3. Mastracci (Birel-Tm) a 9'33"96; 4. Parente (Crg-Tm) a 9'43"14; 5. Patriarca (Crg-Tm) a 9'50"27.
Classe 125 Club: 1. Del Primo 10 giri in 6'47"29; 2. Arciero a 6'47"61; 3. Iovine a 4 giri.

PISTA VERDE

Caselle d'Altivole (Tv), 31 agosto 1997
5. campionato interregionale Triveneto
Classe 50 Babykart: 1. Bravi 8 giri in 6'58"67; 2. Zanella a 7'09"65; 3. De Bardi a 7'10"10; 4. Stocker a 7'52"67. Tutti su Top-Comer.
Classe 60 Minikart: 1. Marchi (Birel) 12 giri in 9'15"91; 2. Perin (Pcr) a 9'18"26; 3. Prosseliner (Tibikart) 9'20"65; 4. Cester (Pcr) a 9'20"77; 5. Duò (Tibikart) a 9'21"05. Tutti i motori sono Comer.
Classe 100 Junior: 1. Broglio (Rakama-



BIONDO

Crg) 28 giri in 17'38"01; 2. Bizzotto (Revolution-Pcr) 17'38"19; 3. Aggio (Top-Comer) a 17'46"44; 4. Andreatta (Pcr-Pcr) a 17'50"65; 5. Andrea Bonnetti (Rakama-Parilla) a 17'50"71.
Classe 100 Ic-A: 1. Citron (Birel-Italsistem) 28 giri in 17'13"71; 2. Forte (Birel-Italsistem) a 17'18"55; 3. Bonamigo (Dap-Dap) a 17'26"60; 4. Stefano Bonnetti (Pcr-Pcr) a 17'27"01; 5. Girardi (Pcr-Dap) a 17'31"41.
Classe 100 F.A.: 1. Zambelli (Brm-Rotax) 28 giri in 17'32"13; 2. Rinaldo (Crg-Crg) a 17'34"33; 3. Bizzotto (Pcr-Titan) a 17'42"10; 4. Castioni (Pcr-Pcr) a 1 giro; 5. Malandrin (Crg-Crg) a 1 giro.
Classe 125 Nazionale: 1. Maman (Tony-Pavesi) 28 giri in 16'55"74; 2. Fanton (Npk-Pavesi) a 16'56"03; 3. Pellegrini (Tony-Pavesi) a 17'05"04; 4. Puppini (Gold-Tm) a 17'05"49; 5. Poernbacher (Pcr-Tm) a 17'09"33.
Classe 125 F.C.: 1. Pasquali (Gold-Tm) 28 giri in 17'03"74; 2. Zimmer (Tony-Tm) a 17'05"79; 3. Macuz (Tony-Pavesi) a 17'11"61; 4. Urthaler (Tony-Pavesi) a 17'17"40; 5. Marchesin (Tony-Pavesi) a 17'17"57.
Classe 100 Senior: 1. Dottor (First-Sirio) 28 giri in 18'00"48; 2. Masenadore (Birel-Sirio) a 18'03"66; 3. Salviato (Dfm-Dfm) a 18'04"24; 4. Chillon (Crg-Sirio) a 18'14"92.
Classe 125 Senior: 1. Tacchella (Red Baron-Tm) 28 giri in 17'17"94; 2. Patton (Birel-Tm) a 17'18"63; 3. Cima (Brm-Tm) a 17'23"22; 4. Perozzo (Pcr-Tm) a 17'27"99; 5. Fiorato (Gold-Tm).

PISTA LE QUERCE

Cascia (Pg), 31 agosto 1997
Classe 60 Minikart: 1. Niki Sebastiani (Cmp) 8 giri in 5'49"84; 2. Alberici (Cmp) a

Nella 60 ad Atina, tra Zegarelli (n. 24) e Cappelani (n. 33), sopra, ha avuto la meglio quest'ultimo. Cicioni, basso a destra, ha vinto la 125 F.C a Cascia. Dottor, in basso a destra, è andato a segno nella 100 S alla pista Verde

Annulato il trofeo per Karting Club

«In Italia abbiamo circa 140 karting club e solo 12 hanno risposto all'iniziativa che avevo lanciato». Con queste parole, pronunciate con tono profondamente amareggiato, Francesco Calzavara ha annunciato il naufragio del Trofeo nazionale per karting club programmato per il 14 settembre sulla pista Azzurra. Il proprietario dell'impianto di Jesolo aggiunge: «Non mi aspettavo certo un'affluenza oceanica per la prima edizione di una nuova iniziativa, ma con sole dodici squadre presenti, al di là delle perdite sul fronte economico già messe in preventivo fin dall'inizio, non sarebbe stato possibile proporre uno spettacolo accettabile per il pubblico. Così, a malincuore, ho dovuto rinunciare».

5'50"07; 3. Valentino Sebastiani (Cmp) a 5'55"52; 4. Caravello (Tibi) a 5'57"27; 5. Curtoni (Pcr) a 6'04"84. Tutti i motori sono Comer.
Classe 100 Junior: 1. Lattanzi (Pcr) 18 giri in 10'56"99; 2. Caravello (Tony) a 11'05"00; 3. Nardi (Pcr) a 11'10"26; 4. Pieroni (Tony) a 11'16"98; 5. Benedetti (Pcr) a 11'31"28.
Classe 100 Ic-A: 1. Calisti (Tony) 18 giri in 10'46"03; 2. Campana (Birel) a 10'55"14; 3. Romani (Kali) a 11'00"37; 4. Dionisi a 11'05"11; 5. Piconi (Birel) a 11'13"53.
Classe 100 F.A.: 1. Patrizi (Tony) 16 giri in 10'54"49; 2. Bonifaci (Birel) a 11'05"53; 3. Bisogni (Tony) a 11'08"65; 4. Fabrizi (Birel) a 11'19"17; 5. Risa (Tony) a 1 giro.
Classe 100 F.C.: 1. Cicioni (Mari) 18 giri in 10'25"73; 2. Gallì (Top) a

10'34"72; 3. Boccalli (Birel) a 10'50"15.
Classe 100 Senior: 1. Moretti (Pcr) 18 giri in 11'12"74; 2. Di Curzio (Haase) a 11'31"60; 3. Di Giovanbattista (Haase) a 11'39"96; 4. Venturini (Blesse) a 11'46"09; 5. Rossetti (Crg) a 11'46"26.
Classe 125 Senior: 1. De Carolinis (Crg) 18 giri in 10'35"00; 2. Bevilacqua (Crg) a 10'45"11; 3. Bernardini (Crg) a 10'46"41; 4. Rauco a 10'46"60; 5. Di Nicola (Tony) a 11'03"78.

ANGIOLELLA



ANGIOLELLA



DARLINGTON – Passerà alla storia come il vincitore del bottino più alto messo in palio finora nella Winston Cup-Stock Car. «Dopo la gara è corso direttamente in banca» hanno scherzato, con una punta di invidia, i rivali nel paddock, perché da mettere in cassaforte aveva ben un milione di dollari, un miliardo e 800 milioni di lire! Tanto ha intascato Jeff Gordon, due domeniche fa, dopo la vittoria a Darlington, 23. prova della Winston Cup-Stock Car. Una cifra da capogiro, inferiore solo a quelle che si vincono nella 500 Miglia di Indianapolis della Irl e nella Us 500 della F.Cart. Si è trattato del premio "Winston Million" in palio per chi fosse riuscito a sbancare almeno tre delle quattro gare più importanti della stagione: Daytona 500, la più prestigiosa, Charlotte 600, la più lunga, Darlington 500, la più antica, Talladega 500, la più veloce. Jeff Gordon si è appunto aggiudicato le prime tre. In precedenza, solo Bill Elliott, nell'85, era riuscito a conquistare

STOCK CAR PREMIO DA CAPOGIRO PER JEFF

Gordon DA UN MILIONE di dollari

questo premio. Ma non basta: Jeff ha vinto a Darlington per il terzo anno consecutivo, un record, e come premio "singolo" di gara si è aggiudicato altri 131 mila 330 dollari (circa 235 milioni di lire); inoltre si è riportato in testa al campionato, e per questo gli sono stati assegnati altri 30 mila dollari... Come

dire: piove sempre sul bagnato. C'è comunque mancato un soffio perché Jeff non vedesse sfumare tutto in un attimo, negli ultimi metri di gara, quando lui e Jeff Burton hanno cercato di buttarsi fuori a vicenda. «Mentre stavo per passare sotto la bandiera bianca, per iniziare l'ultimo giro, ho sentito

l'anteriore scivolare via, forse per una gomma che ha strisciato sul parafango – ha raccontato Jeff all'arrivo, mentre cercava un varco fra i suoi fans esultanti – A quel punto ho visto Jeff Burton affiancarmi, ho chiuso appena la traiettoria e ci siamo toccati. Sono sicuro che lui non è stato molto con-

tento, ma, ragazzi, in palio c'era un milione di dollari. Io per un pelo non sono finito in testacoda, riuscendo a tenere il controllo della vettura e di Burton... battuto al traguardo di appena 0"144. A gettare via la vittoria è stato invece Jarrett. Saldamente in testa a tre quarti di gara, aveva programmato il pit-stop al 296. giro, durante una fase di neutralizzazione, ma... ha superato l'ingresso nella pit-lane e quando è riuscito a sterzare Gordon e Burton lo avevano già passato...

Winston Cup, 23. prova Darlington (USA), 31/8/97
Classifica: 1. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo) 367 giri in 4.08'17", media 194,929 kmh; 2. J. Burton (Ford Thunderbird) a 0"144; 3. Jarrett (Ford Thunderbird); 4. Elliott (Ford Thunderbird); 5. Rudd (Ford Thunderbird); 6. T. Labonte (Chevrolet Monte Carlo); 7. B. Labonte (Pontiac Grand Prix); 8. Martin (Ford Thunderbird); 9. M. Waltrip (Ford Thunderbird); 10. Schrader (Chevrolet Monte Carlo)
Gpv: J. Gordon, 29"828, media 265,268 kmh
Campionato: 1. J. Gordon 3437; 2. Martin 3412; 3. Jarrett 3269; 4. T. Labonte 3180; 5. J. Burton 3154; 6. Earnhardt 2938

Burton: «Volevo spedire Jeff a muro»

DARLINGTON – «Gordon ha chiuso la traiettoria e mi è venuto addosso. Voglio essere onesto: quando Jeff mi ha colpito, a mia volta ho cercato di cacciarlo nel muro, ma l'ho mancato. Sì, mi ha chiuso venendomi addosso, ma non posso fargliene una colpa, lui stava correndo per un milione di dollari. Anch'io stavo lottando per la vittoria e avrei fatto qualsiasi cosa...» Da questa gara anche Jeff Burton entra nel "culb dei duri" delle stock car. Per un soffio ha perso contro Gordon, ma non c'è dubbio: ormai è una nuova realtà della categoria. Ha 30 anni, corre per il top team di Jack Roush, quest'anno ha vinto due gare ed è buon quinto in campionato. Dice di lui Buddy Parrott, responsabile tecnico della squadra e fra i più stimati addetti ai lavori: «Per combattività mi ricorda un campione come Yarborough. Tecnicamente ha la preparazione di Darrell Waltrip, un altro grande pilota».

SPORTSCAR STAFFETTA DI FERRARI 333 SP IN TESTA ALLA CORSA

Velez a secco e vince Fellows

MOSPORT – Che beffa per Velez e Dibos, con la Ferrari 333 Sp, nella 7. prova della serie SportsCar! Erano in testa ma a tre giri dalla fine la 333 è rimasta a secco, scivolando al 5. posto. Il successo è così andato alla Ferrari di Rob Morgan e Rob Fellows, al suo debutto in campionato, autore della pole e subito in testa prima di cedere il volante a Morgan. Fellows e Morgan hanno battuto di un soffio Leitzinger e Weaver, con la R&S-Ford. Quarta un'altra Ferrari, quella di Moretti e Theys, mentre i compagni di squadra Montermini e Hermann si sono ritirati al 71. giro per problemi a una sospensione. Ritiro a metà gara anche per Forbes Robinson che comunque mantiene la leadership in campionato. La gara del sabato per Gt è stata vinta da Pilgrim e Schroeder che hanno portato al debutto nella serie la Porsche 911 Gt1.

SportsCar, 7. prova Mosport (USA) 30-31/8/97
Wsc: 1. Fellows-Morgan (Ferrari 333 Sp), 86 giri in 2.03'20, media 170,055 kmh; 2. Leitzinger-Weaver (Riley&Scott-Ford) a 0"89; 3. Taylor-Van De Poelle (Riley&Scott-Olds); 4. Moretti-Theys 4Ferrari 333 Sp; 5. Dibos-Velez (Ferrari 333 Sp) a 2 giri
Gpv: Montermini, 1'12"52, media 196,388 kmh
Gt: 1. Pilgrim-Schroeder (Porsche 911 Gt1), 52 giri in 1.46'01"54, media 116,427 kmh; 2. Bundy-A.Wallace (Panoz Gt1) a 1'15"25; 3. Konrad-Ham (Porsche 911 Gt2) a 2 giri
Gpv: A.Wallace, 1'18"63, media 181,136 kmh



In F.Indy Light gran rimonta e secondo posto di Kanaan, a destra, ora nuovo leader della serie. In basso Jeff Gordon, festeggiatissimo a Darlington



PHOTO4

F. INDY LIGHT VINCE DA MATTA MA...

Tony Kanaan diventa leader

VANCOUVER – Vittoria del rookie Da Matta e secondo posto dopo una gran rimonta di Tony Kanaan nell'11. prova di F.Indy Light. Kanaan si è così portato anche in testa al campionato, scavalcando il compagno Castro-Neves, con problemi di freni e uscito di scena a metà gara dopo un contatto con Tinseau. Kanaan ha spiegato così il segreto della rimonta dal sesto in griglia: «La sera prima della gara ho percorso a piedi la pista per capire dove potevo battere i miei avversari e ho deciso che il punto ottimale per i sorpassi era all'esterno del tornantino: non è la traiettoria migliore, ma dà un vantaggio nella curva successiva». E il gioco ha funzionato, permettendo a Kanaan di sbarazzarsi subito di Hotchkis e Simmons e poi di Castro-Neves e Noda.

Camp. Usa, 11. prova Vancouver (USA), 31/8/97

Classifica: 1. Da Matta, 44 giri in 56'39"35, media 127,682 kmh; 2. Kanaan a 1'45; 3. Noda a 1'46; 4. Simmons a 2'13; 5. Empringham a 2'48; 6. Garcia a 4'02; 7. Dare a 4'27; 8. Bentham a 8'32; 9. Boss a 10'50; 10. Andre a 11'78 **Campionato**: 1. Kanaan 135; 2. Neves 127; 3. Da Matta 108; 4. Empringham 107; 5. Simmons 72

F. NIPPON QUARTO SUCCESSO

De La Rosa vede il titolo

FUJI – Ancora un successo di Pedro De La Rosa in F.Nippon. Nella 6. prova lo spagnolo ha incrementato notevolmente il vantaggio in campionato. Alle sue spalle, molto bella è stata la rimonta di Fontana, che dal quarto posto al via si è portato subito in seconda posizione e poi ha concluso a 19" dal leader, insidiato negli ultimi giri da Mitsusada, per il sopraggiungere di problemi alla frizione. Solo ottavo Marco Apicella con una poco competitiva Reynard 96D del team Stellar. (t.t.)

Camp. Jap., 6. prova Fuji (J), 31/8/97

Classifica: 1. De la Rosa (Lola T97-Mugen) 45 giri in 59'22"035, media 203,029 kmh; 2. Fontana (Reynard 96D-Mugen) a 19'06; 3. Mitsusada (Lola T96-Mugen) a 19'28; 4. Masami Kageyama (Reynard 97D-Mugen) a 23'94; 5. Iida (Lola T97-Mugen) a 28'04; 6. Tuero (Reynard 97D-Mugen) a 35'35 **Gpv**: De la Rosa, 1'18"593, media 204,751 kmh **Campionato**: 1. De la Rosa 50; 2. Kurosawa 22; 3. Mitsusada 14; 4. Takagi 14

- ▼ **GIDLEY**. Seconda vittoria di Memo Gidley nella undicesima prova di F.Atlantic, a Vancouver. Gidley ora insidia la leadership del compagno di squadra Barron.
- ▼ **KENDALL**. In Trans-Am, a Bowmanville, undicesima vittoria su altrettante gare per il già campione Tony Kendall, con la Ford Mustang. Secondo Schroeder.
- ▼ **BATTISTUZZI**. Dominio di Battistuzzi della Vergani Racing nella 7. prova del campionato tedesco di F.Opel, al Nürburgring. Il brasiliano è il nuovo leader della serie.

E' ORA DI CAMBIARE ARIA

SECUR PNEUS

Più km in Sicurezza

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



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

“Per stare davanti agli altri, occorre percorrere tutte le strade che la tecnologia d'avanguardia mette a disposizione.

Uso SECUR PNEUS per migliorare le prestazioni dei miei pneumatici, per correre sempre più forte e per continuare ad essere vincente”.

F. Cunico

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

<http://www.securpneus.com>

Dale Earnhardt sotto shock campione finito?

DARLINGTON – È finito contro il muro alla prima curva dopo il via. È ripartito e... ancora a muro alla seconda curva. Poi ha iniziato a percorrere lentamente un altro giro, mentre dai box il titolare della squadra, Richard Childress, gli gridava nell'interfono di rientrare in pit-lane, ottenendo come risposta solo... un allarmante silenzio. La prima possibilità di rientrare ai box l'ha addirittura mancata; poi finalmente la manovra gli è riuscita e i soccorritori hanno subito capito che era in stato confusionale. È finita così la gara di Earnhardt e ora tutti si chiedono cosa gli sia accaduto. Portato in ospedale, Earnhardt si è ripreso subito, dagli esami non è risultato alcun problema e dopo 12 ore è stato dimesso. Ma preoccupa che Dale non ricordi nulla neppure del via della gara. Così per tutti ora è "sotto osservazione": ha conquistato sette titoli, un record che condivide con Richard Petty, ma non vince da 50 gare ed è stato più volte vittima di incidenti...



NOTIZIARIO CSAI

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

CONSIGLIO SPORTIVO NAZIONALE

(29 e 30 settembre 1997)

Lunedì 29 e martedì 30 settembre p.v., presso l'Hotel Quattro Torri di Perugia, via Corcianese, avrà luogo il Consiglio Sportivo Nazionale allargato. Potranno partecipare, oltre ai membri del CNSN, tutti gli altri Delegati Sportivi, i componenti delle Sottocommissioni e del Gruppo Giudici di Gara e dei Giudici Sportivi auto e karting. I partecipanti potranno sistemarsi in Hotel a partire dalla sera di domenica 28 settembre. Il termine del convegno è previsto con il pranzo di martedì 30 settembre. Lunedì 29 si terranno gli incontri tra Delegati e le Sottocommissioni, secondo un programma che verrà successivamente comunicato. Martedì 30 settembre avrà luogo il Consiglio Sportivo Nazionale. Tutti i Delegati, nonché i componenti delle Sottocommissioni e del Gruppo Giudici di Gara, sono vivamente pregati di partecipare e di confermare quanto prima, e comunque non oltre mercoledì 10 settembre p.v., la propria adesione al convegno, telefonando o inviando un fax alla Segreteria della Csaì di Roma (sig. Michele Cività, telefono 06/44886211 - fax 06/4940961)

Regolamentazione 1988 - programma degli incontri di settore
Lunedì 29 settembre 1997 - Hotel Quattro Torri, Perugia

SALA N. 1

ore 9.30/10.30	Velocità in circuito
ore 10.30/11.30	Slalom
ore 11.30/13.00	Tecnica
ore 15.00/17.00	Rally
ore 17.00/18.00	Segreteria Csaì

SALA N. 2

ore 9.30/10.30	Karting
ore 10.30/12.00	Autostoriche
ore 12.00/13.00	Attività sperimentali

SALA N. 3

ore 9.30/10.00	Elettrosolari
ore 10.00/11.00	Circuiti e sicurezza
ore 11.00/12.30	Velocità in salita
ore 15.00/17.00	Velocità su terra

SALA N. 4

ore 9.30/10.00	Giuridica
ore 10.00/11.30	Tout terrain
ore 11.30/13.00	Fuoristrada
ore 15.00/15.30	Medica
ore 15.30/17.00	Gruppo giudici di gara
ore 18.00/19.30	Manifestazioni non agonistiche

AGGIORNAMENTI AL CALENDARI CSAI 1997

RALLY

Sadurano Motor Sport: Rally Città di Forlì - *in programma il 27-28 settembre, è stato annullato.*

Rubicone Corse: 1° Rally di Rimini e Riccione - *rinvitato dal 1-2 marzo al 27-28 settembre.*

SLALOM

Favara Rally Team - 5. Coppa Città di Favara - *in programma il 14 settembre, è stata annullata.*

DATE VIDIMAZIONE PASSAPORTI TECNICI

In riferimento a quanto pubblicato sulle pagine CSAI sul settimanale Autosprint n. 26, n. 28 e n. 33/34 in merito alle nuove norme per la vidimazione dei passaporti tecnici, si comunicano i nuovi aggiornamenti:

DATE VIDIMAZIONE PASSAPORTI

LOMBARDIA

Autodromo Nazionale di Monza
25 ottobre 1997
dalle 08.00 alle 12.00
dalle 14.00 alle 18.00

ABRUZZO

Ex deposito autobus Urbani
Via Manzoni - Pescara
27 settembre 1997
dalle 10.00 alle 17.00

MARCHE

C/O Stazione F.S.
Via Politi 25 - Icsi (AN)
18 ottobre 1997
dalle 10.00 alle 17.00

AVVISO PER: AUTOMOBILE CLUB, ORGANIZZATORI, SCUDERIE, CONCORRENTI PERSONA GIURIDICA, PREPARATORI, FABBRICHE DI AUTOMOBILI

Al fine di aggiornare l'Appendice dell'Annuario Csaì 1998, di prossima pubblicazione, tutti i soggetti in indirizzo sono pregati di far pervenire alla Csaì di Roma (attenzione signora Alessandra Cametti, fax 06-4940961) entro martedì 23 settembre, eventuali inserimenti o variazioni di denominazione, indirizzo, di numero telefonico e/o di fax. Si raccomanda la massima sollecitudine in quanto, scaduto il termine indicato, non sarà più possibile effettuare aggiornamenti o inserimenti.

foto: COLOMBO

VELOCITÀ

13 settembre

MONZA (MI)

Trofeo Cadetti F. Junior
Tel. 039/320324

14 settembre

MISANO ADRIATICO (FO)

Driver's Trophy
Coppa Gt Special
Formula Ford
Camp. Autostoriche
Tel. 06/5200306

VARANO DE' MILEGARI (PR)

Superturismo
Civt
Superformula
Tel. 089/798922

DONINGTON (GB)

Fia Gt
Lamborghini Diablo
Formula Renault

LOUDON (USA)

Loudon 300
Nascar Stock Car

SNETTERTON (GB)

Formula 3 inglese

MINE (J)

Formula Nippon

RALLY

11-13 settembre

GRAN BRETAGNA (GB)

Manx International Rally
Camp. eur. coeff. 20

12-13 settembre

MESSINA (ME)

Rally di Messina
Camp. Italiano Assoluto
Camp. eur. coeff. 2
Tel. 090/2930540

13-14 settembre

TORRIGLIA (GE)

Rally Valli Genovesi
Coppa Italia 1. zona
Tel. 010/8365297

CASTIGLIONE DEI PEPOLI (BO)

Rally Alto Appennino
Bolognese
Coppa Italia 3. zona
Tel. 0534/91106

ALTRE SPECIALITÀ

14 settembre

PEDAVENA (BL)

Salita Pedavena-Croce
D'Aune
Civm
Coppa Italia
Trofeo Csa Autostoriche
della Montagna
Tel. 0439/310155

CHIARAMONTI GULFI (RG)

Salita Monti Iblei
Coppa Italia
Tel. 0932/642566

CIVITAVECCHIA (RM)

Salita Civitavecchia-
Terme di Traliano
Coppa Italia
Tel. 0761/228068

GRONE (BG)

Slalom Colli S. Fermo-Grone
Coppa Csa 2. zona
Trofeo Nord
Tel. 035/285987

OTTAVIANO (NA)

Slalom Ottaviano
Trofeo Centro-Sud
Coppa Csa 5. zona
Tel. 0823/444704

MONTEPRANDONE (AP)

Slalom Centobuchi
Coppa Csa 3. zona
Tel. 0733/260179

TOLVE (PZ)

Slalom Tolve-Pazzano
Challenge della Basilicata
Tel. 0971/69300-0330/355058

TORRANO (PC)

Vst a Torrano
Campionato italiano
Tel. 0059/567520



Le formula Junior, sopra, scenderanno in campo a Monza sabato 13 settembre. A destra Simona Tagli, conduttrice di SuperTurismo Magazine, in onda su Tmc2 il 13 settembre alle ore 22.30



SETTE GIORNI IN TV

MARTEDÌ 9 SETTEMBRE

- 00.30 DOPO GARA (Italia 1)
- 03.00 DRAG RACING (Dsf)
- 04.00 IDOLE (Dsf) documentario Graham Hill
- 05.00 FORMEL 3 (Dsf)
- 05.00 MYTHOS SIBERPFEL (Dsf)
- 09.15 FORMULA 3 (Dsf)
- 10.30 MOTORSPORTS (Eurosport) gara Nascar a Richmond
- 13.00 TOURING CAR (Eurosport)
- 14.00 OLDTIMER MAGAZIN (Dsf)
- 16.50 RACING TIME (Odeon)
- 18.00 RALLY (Eurosport)
- 19.15 FASZINATION OLDTIMER (Dsf)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 20.15 GT CUP MAGAZIN (Dsf)
- 23.00 OLDTIMER MAGAZIN (Dsf)
- 23.30 TMC RACE (Tmc 2)

MERCOLEDÌ 10 SETTEMBRE

- 01.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 03.00 DRAG RACING (Dsf)
- 04.00 IDOLE (Dsf) documentario su Jim Clark
- 08.30 CART (Eurosport)
- 12.30 RALLY (Eurosport)
- 14.00 OLDTIMER MAGAZIN (Dsf)
- 19.15 FASZINATION OLDTIME (Dsf)
- 19.25 E 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 20.15 GT CUP MAGAZIN (Dsf)
- 21.30 FOUR WHEELS DRIVE (Eurosport)
- 23.05 ABS (Odeon)

GIOVEDÌ 11 SETTEMBRE

- 00.30 RUBRICA MOTORI (Italia 1)
- 01.30 CRONO (Tmc) replica
- 01.45 CLASSIC CARS (Dsf)
- 03.00 ACTION (Dsf)
- 04.00 e 09.45 IDOLE (Dsf) documentario su Jack Brabham
- 10.45 MYTHOS FERRARI (Dsf)
- 19.00 NASCAR (Eurosport) Richmond Miller 400
- 19.25 TG MOTORI (Odeon)
- 23.30 CIVM NEWS (Tmc 2)
- 23.50 RACING TIME (Odeon)
- 23.59 PIT LINE (Rai 2)

VENEDÌ 12 SETTEMBRE

- 08.30 MOTORS (Eurosport)
- 12.00 MOTORSPORTS (Eurosport) in questa puntata: Tvr Tuscan Challenge, Vw Vento in Donington Park, Bianchi rally
- 12.15 RALLYE WM (Dsf)
- 19.15 GT CIP MAGAZIN (Dsf)
- 19.25 E 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 20.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
- 22.30 DEUTSCHE KART MEISTERSCHAFT (Dsf)
- 23.00 IDOLE (Dsf) la storia della mitica 24 ore di Le Mans
- 23.00 RALLYE WM (Dsf) Rally 1000 Laghi

SABATO 13 SETTEMBRE

- 02.40 TM C RACE (Tmc) replica
- 05.00 DRAG RACING (Dsf)
- 11.00 TRACTOR PULLING (Eurosport) Eurocup a Wallibi, nei Paesi Bassi
- 12.15 SUPERTURISMO (Tmc) in diretta da Varano le top qualifying
- 13.00 MOTORSPORT TELEVISION (Cinquestelle)
- 13.30 DEUTSCHE KART MEISTERSCHAFT (Dsf)
- 14.00 IDOLE (Dsf)
- 15.15 RALLY RAI (Rai 3)
- 16.00 RALLYE WM (Dsf) Rally 1000 Laghi
- 17.00 MOTORVISION (Dsf)
- 18.00 GT CUP MAGAZIN (Dsf)
- 20.00 OKEY MOTORI (Superstation)
- 22.30 SUPERTURISMO MAGAZINE (Tmc 2)

DOMENICA 14 SETTEMBRE

- 06.00 CLASSIC CARS (Dsf)
- 12.00 GRAND PRIX (Italia 1) 1. parte
- 12.45 GRAND PRIX (Italia 1) 2. parte
- 13.20 TG2 MOTORI (Rai 2)
- 14.00 FIA GT (Dsf) in diretta da Donington
- 14.00 SUPERTURISMO (Tmc) in diretta la gara
- 15.00 TOP 10 (Dsf) in diretta da Assen Dtc e Porsche Carrera Cup
- 17.30 TMC RACE (Tmc)
- 18.05 CRONO (Tmc)
- 18.30 ABS (Odeon)
- 20.00 NASCAR (Eurosport) in diretta la New Hampshire 300 a Loudon

LUNEDÌ 15 SETTEMBRE

- 01.45 CAMEL TROPHY (Dsf)
- 03.00 MYTHOS SIBERPFEL (Dsf)
- 11.45 DEUTSCHE KART MEISTERSCHAFT (Dsf)
- 16.50 RACING TIME (Odeon)
- 18.00 MOTORSPORT (Eurosport) in questo numero: Nascar a Loudon e Ferrari e Porsche Challenge a Spa
- 19.25 E 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 22.30 MOTORVISION (Dsf)

MARTEDÌ 16 SETTEMBRE

- 03.00 MOTORSPORT (Dsf) Stars der 30er Jahre
- 06.00 IDOLE (Dsf) documentario su Juan Manuel Fangio
- 14.00 TOP 10 (Dsf) corse a Assen
- 18.00 TRUCK RACING (Eurosport)
- 19.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
- 19.25 E 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 20.15 MOTORVISION (Dsf)
- 21.15 FIA GT MEISTERSCHAFT (Dsf) replica della gara di Donington
- 23.30 TMC RACE (Tmc 2)

Precisiamo che tutti i servizi televisivi trasmessi dopo le 23,59 vengono inclusi nella programmazione del giorno successivo