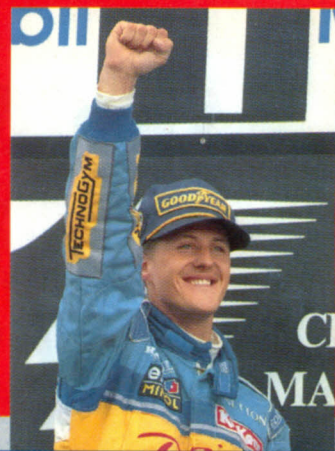


AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **27**
Anno XXXV - 4-10 luglio 1995
Sped. in abb. postale
Pubbl. inf. 50%
L. 4.000



IN FRANCIA VINCE SCHUMMY E CROLLANO LE ROSSE

Dall'altare alla polvere

FERRARI: CRISI O SCIVOLONE?

Tutti i perchè
di un Gp nero



DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
FRANCO NUGNES

CAPISERVIZIO
DIEGO FORTI (F.1)
ANGELO ORSI (Immagine)
SERGIO REMONDINO (Rally)

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
LEONARDO IANNACCI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
MARIO DONNINI
PIETRO GASPARRI
MARISA IMBROGNO
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

SERVIZI SPECIALI
ROBERTO BOCCAFOLGI
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
GIORGIO PIOLA
FABIO RAVAIOLI
ALESSANDRO STEFANINI
ENRICO ZANARINI

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

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

DISEGNI
STEFANO ADAMI
ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

COLLABORATORI:
Renè Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli,
Alessandro Collina, Adriano Cimarosti,
Cesare De Agostini, Mike Doodson, David Hodges,
Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro,
Massimo Manfredola, Wolfgang Mansehr,
Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini,
H. Jürgen Tücherer, Thomas Voigt, Grahame Ward.

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

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE SPA

divisione Pubblicità - Sede: Via del Lavoro 7
Resp. Loredana Malaguti

40068 S. Lazzaro di Savena - (Bo)
tel. 051/6227111 - fax 051/6227309

Uffici di Milano: Direttore Dr. **Dino Bichisao**
Via Aleardo Aleardi 12 20154 Milano
tel. 02/33100528 - fax 02/33603610

Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana:
Biellezeta S.r.l. - Via Frassinago 12/a - 40123 Bologna
tel. 051/332322 - fax 051/333574

Padova: **Union Group** s.n.c.
Galleria Brancaleone 2/1 - 35137 Padova
tel. 049/655044 - fax 049/650204

Roma: **C.D. Media** s.a.s.
Via G. Calderini 68 sc. G. int. 5 - 00196 Roma
tel. 06/36001694/95

27
SOMMARIO
ORSI

SETTIMANALE
Anno XXXV
4-10 luglio

L. 4.000



Errani impegnato al Nido dell'aquila

VELOCITA'

- FORMULA UNO
- 12 Gp Francia**
- SPECIALE
- 44 Il Nido dell'Aquila**

RALLY

- CAMEL TROPHY
- 64 Finale Maya**
- SUPERCORSO
- 70 Scuola Opel**
- Autosprint

PRODOTTO

- 82 Analisi monovolume**

L'ALTRA DOMENICA

- 52 Le gare in Italia**

OPINIONI

- 4 Io, canaglia**
di Giorgio Faletti
- 11 Domenica notte**
di Carlo Cavicchi

RUBRICHE

- 6 lettere**
- 8 news modelli**
- 62 news velocità**
- 77 domenica sprint**
- 78 news rally**
- 82 news prodotto**
- 86 news karting**
- 90 news estero**
- 94 portobello**
- 95 crucisprint**
- 98 dove si corre**

ED E' SUBITO... SERRA

STIAMO INCONTRANDO QUALCHE DIFFICOLTA'
COL DIFFERENZIALE VISCOSO...



IO, CANAGLIA



Errani humanum est

GIORGIO FALETTI

Quando mi sono presentato alle ricognizioni del Nido, su in cima, ho provato grande soddisfazione nel vedere, all'ultimo tornante, dei ragazzi che stavano ultimando uno striscione con su scritto «Curva Faletti». Il ricordo del triplice capotamento con conseguente riempimento di pannolone della passata edizione si è stemperato dietro alla fragrante consapevolezza che da qualche parte, in qualche posto, come succede per i grandi piloti, c'era una curva dedicata a me. Poi i ragazzi hanno terminato lo striscione sul quale, in realtà, stava scritto «Curva, Faletti!». Quella virgola e quel punto esclamativo hanno cambiato la realtà del messaggio, ma non il mio spirito indomito e battagliero, nulla hanno potuto contro la protuberanza del mio petto di pilota, sotto il quale batte un cuore senza macchia e senza puré. Là, sulla dentata scintillante vetta del Monte Pennino, avrei dato un'ennesima prova della mia perizia al volante, lanciandomi ventre a terra su per le scoscese balze sterrate del Nido dell'Aquila. Un unico trascurabile particolare rimbalzava con un'agghiacciante domanda del mio cranio omologato Csai: con quale macchina? Dopo l'esperienza precedente, quando all'accorrente semisvenuto Errani Riccardo da Faenza, proprietario del team omonimo, cercai di contrabbandare lo schiacciamento ipercompressore della sua Lancia Delta con una frase di buon auspicio come «Hai visto, è uscito anche il modello coupé», onestamente avevo avuto qualche problema a trovare un mezzo. Amici e conoscenti coinvolti nelle gare erano tutti misteriosamente indisponibili: qualcuno era all'estero, qualcuno aveva stranamente cambiato attività, aprendo un chiosco di fioraio, qualcun altro aveva molto più semplicemente cambiato numero di telefono. Persino i miei colleghi di Autosprint, chiamati, rispondevano al telefono un confuso «Faletti chi...?» E poi, mai con sufficiente gratitudine da parte mia, proprio lui, l'Errani Riccardo da Faenza, proprietario del team omonimo, si diceva disposto a ritentare l'avventura, a concedermi l'uso di uno dei suoi mezzi, forse sperando che, dopo il successo del modello coupé, io tirassi fuori anche lo spyder. E così ho potuto avventurarmi sulla dentata scintillante vetta eccetera eccetera eccetera. Grazie a tutti, di cuore, sinceramente, per avermi fatto sentire quello che probabilmente non sarò mai: un vero pilota. Con molta buona volontà, io venni e vidi. Non vinsi, però due su tre, come percentuale, non mi sembra malaccio... O no?





CIAK
SI GIRA

Pipì non correre



Pubblico ...emozionato al Nido dell'Aquila (foto ORSI)

COVER STORY

LETTERE

Scrivere a AUTOSPRINT c.p. AD 1734 40100 Bologna



1965

Colpo grosso di Scarfiotti alla Trento-Bondone. L'indimenticabile «Lulù» vince alla grande la più classica delle cronoscalate italiane al volante della Ferrari Dino. Il 32enne pilota è ormai lanciaatissimo verso la conquista del suo secondo titolo europeo nella categoria Sport.



1975

È una stagione davvero da incorniciare per la Casa del Biscione. Pescarolo e Bell si aggiudicano la 1000 km di Zeltweg sancendo la conquista dell'iride per l'Alfa 33 Tt 12. La vettura italiana si è aggiudicata ben sei gare su otto: Porsche e Alpine Renault seguono con una vittoria a testa.



1985

Sono passati 6 Gp dall'inizio del mondiale di F.1 e Michele Alboreto è al comando della classifica generale, al volante di una Ferrari (per ora) all'altezza della McLaren-TAG Porsche. Il pilota milanese lancia la sua sfida per il prosieguo della stagione: Prost sarà sin troppo pronto a raccogliertela...

FERMO POSTA

MASSIMO MAZZOTTI - Cesena — Questo nostro lettore è rimasto particolarmente colpito dalla foto pubblicata su As n. 22 nella rubrica «Clic». L'immagine ritraeva una Simca Rally 2 condotta da Micozzi. Il pilota è pregato di contattare al più presto lo stesso Mazzotti per uno scambio di informazioni sulla vettura e sul tipo di gare in cui la sua Simca è impegnata. Il numero di telefono/fax del nostro lettore è il seguente: 0547/28376.

MARIO DI CARLO - Pordenone — L'annuario di As quest'anno non è stato pubblicato, per una precisa scelta editoriale. Ecco il motivo della sua... inesaurita ricerca!

GIANCARLO VERGANI - Via Pier Luigi da Palestrina 18, 20124 Milano — Questo nostro lettore è alla ricerca di una registrazione del Gp di San Marino 1994. Chiunque fosse in grado di aiutarlo è pregato di scrivere all'indirizzo sopra riportato, oppure di telefonare al numero 02/6704341.

FEDERICO TARRONI - Longastrino (Fe) — Ci spiace, ma al momento attuale non è in programma la pubblicazione del poster da lei desiderato. Per il futuro non è comunque deftata l'ultima parola...

NICOLA SCARTON - Cavazzale (Vi) — Come ha potuto notare, a volte la tenacia viene ben ripagata, anche se un poco in... ritardo!

ALESSANDRO BEDUINI - S. Giustino (Pg) — In effetti sono molti i lettori che reclamano il ritorno in pianta stabile della F.Indy in Tv. Speriamo solo che in Italia la «lacuna» venga colmata al più presto!

Il punteggio del Super T in Germania

Sono un fan delle gare Superturismo e vi scrivo per colmare una mia lacuna riguardante la serie tedesca. In particolare vorrei sapere come viene attribuito il punteggio al termine delle due gare che si disputano ogni singolo appuntamento del campionato.

Ester Nitti - Rovigo

In effetti l'attribuzione del punteggio nel Superturismo tedesco segue delle regole piuttosto... originali. Lo schieramento di partenza della prima gara viene stabilito in base ai tempi fatti segnare in due sessioni di prove di mezz'ora ciascuna che si disputano rispettivamente nella mattina e nel pomeriggio di sabato. La domenica viene quindi disputata la cosiddetta «gara sprint», che si corre sulla distanza di 60 km, con un punteggio di 20-

19-18-17-16 via via a scendere sino al 20. classificato. Un quarto d'ora dopo il termine della prima corsa viene dato il via alla gara vera e propria, della distanza di circa 100-120 km. Al primo vengono infatti attribuiti 60 punti, al secondo 50, al terzo 40, al quarto 34 e così via a scendere sino al ventesimo, al quale vanno due punti. Il conteggio complessivo comprende ovviamente la somma dei punti fatti segnare da ciascun conduttore nelle due competizioni.

La Jordan ha una marcia in... più

Sono un lettore appassionato di Formula 1 e vi scrivo per avere una spiegazione sulla scelta tecnica della Jordan Grand Prix, che è l'unica squadra ad utilizzare un cambio a sette marce, mentre le altre montano dei cambi a sei rapporti.

Marcello De Vincenzi, Roma

In effetti la la Jordan si caratterizza per l'utilizzo di una marcia... in più. Dietro questa particolarità ci sono delle ragioni strettamente collegati all'utilizzo ideale delle caratteristiche del propulsore Peugeot, che fornisce un rendimento migliore grazie a questo tipo di scelta. D'altra parte la squadra irlandese non è nuova a questo tipo di soluzioni: anche nel '92 la vettura progettata da Gary Anderson montava un cambio a sette marce, quando ancora il propulsore era lo Yamaha. A titolo di curiosità va sottolineato che anche la Ferrari 640 che gareggiò nel 1989 con Nigel Mansell e Gerhard Berger montava un cambio dotato di sette rapporti.

STUDIO COLOMBO



SOLDANO-DPPI

Vediamo come funziona il debimetro

Sono un giovane studente appassionato degli aspetti tecnici dell'automobilismo da corsa e vi scrivo per avere un chiarimento inerente il cosiddetto debimetro. In particolare, gradirei sapere in termini semplici di cosa si tratta e inoltre vorrei capire il principio del suo funzionamento.

Gaetano Perloro, Trappeto (Pa)

Il debimetro è un regolatore di pressione che viene utilizzato per controllare il flusso della benzina all'interno dei collettori di aspirazione. Dal punto di vista regolamentare, lo scorso anno era stata paventata la sua introduzione in F.1 per limitare la potenza dei propulsori, poi tale eventualità è decaduta a seguito della diminuzione di cilindrata (da 3500 cc a 3000 cc) introdotta dalla Fia. Il suo funzionamento è abbastanza semplice da capire: tutto avviene attraverso un diffusore, mediante il quale si può calcolare la velocità e la pressione del carburante e quindi anche la portata del flusso. Il debimetro stesso fu utilizzato nella seconda metà degli anni '80 in Gruppo C quando fu introdotta nelle gare endurance la regola del consumo, in particolare dalla Lancia per la biposto Lc 2. In occasione della gara di Monza del 1986, la vettura italiana perse la corsa proprio per un'avvaria a questo sistema.

Jeff Ward dal motocross agli ovali

Seguo con molto interesse le gare di F. Indy e di recente ho notato che l'ex asso del cross americano, Jeff Ward, ha tentato senza successo il debutto nella categoria in occasione della 500 Miglia di Indianapolis. Purtroppo non sono a conoscenza della vettura con cui ha tentato di entrare in griglia e vi scrivo per sapere quale era il suo team. Inoltre gradirei conoscere, se possibile, i suoi trascorsi recenti nelle quattro ruote.

Stefano Signorini, Milano



Le figurine dedicate a Senna non sono di As

In occasione dell'uscita nelle edicole del numero 25 di Autosprint ho molto apprezzato la bustina di figurine allegata al fascicolo e dedicata alla carriera di Ayrton Senna. Tuttavia sono rimasto un poco stupito perché all'interno delle figurine stesse ho trovato pubblicati dei dati alcuni dei quali imprecisi. Fermo restando il mio pieno apprezzamento per l'iniziativa, sono un po' sorpreso da queste piccole imperfezioni...

Alberto Tonelli, Como

La sua è solo una delle lettere inviateci dopo l'arrivo nelle edicole del numero 25 di As. Più di un lettore ci ha fatto notare che alcune delle informazioni contenute nel retro delle figurine dedicate alla carriera di Ayrton Senna erano inesatte. Per correttezza d'informazione intendiamo sottolineare che la raccolta di figurine non è in alcun modo collegabile con As, la cui unica iniziativa riguardante il campione brasiliano consiste nella pubblicazione del libro «Senna vero», peraltro dato alle stampe prima della scomparsa di Ayrton. L'iniziativa pubblicitaria che ha permesso di allegare una bustina di figurine ad un fascicolo del nostro settimanale ha visto As coinvolto come semplice tramite di un progetto che gode del patrocinio della fondazione intitolata a Senna, tuttora gestita dai suoi familiari.

IL FATTO

In riferimento agli articoli apparsi nei giornali cittadini, in seguito alla rievocazione Storica del Circuito delle Cascine, mi vengono spontanee alcune riflessioni. Non sono un pilota di auto, ma uno che alcune ore libere dal lavoro le trascorre correndo a piedi per i vialletti delle Cascine, sempre che non vi siano in atto riunioni ippiche, nei due ippodromi, oppure il megamercato del martedì. In entrambi i casi, ogni attività fisica che non sia il gioco del pallone nei prati è praticamente a rischio d'investimento. Ogni viale del parco è utilizzato come strada di scorrimento e parcheggio per le automobili, queste si muovono ad una velocità ben più elevata dei 40 Km/h previsti dai cartelli stradali, ed alla velocità media prevista per le auto storiche. Con il nome «Rievocazione Storica del Circuito delle Cascine» non è stato riproposto un mini Gran Premio di velocità nel parco, come strombazzato dalla stampa cittadina. Inoltre è stato

pubblicato come articolo un comunicato stampa molto simile per tutti, dove erano evidenziate più le dichiarazioni «strampalate» dell'assessore, anziché il valore storico della manifestazione. L'amico Cecchi, dichiara «mai più corse alle Cascine» mai più corse ed auto alle Cascine? Aspetterò con piacere la risposta dei merca del martedì e dei gestori degli ippodromi. È da notare che la manifestazione è stata sospesa più volte per consentire il transito di pesanti van contenenti i cavalli diretti alle scuderie, in attesa del prestigioso premio «Duomo» della serata. Ad dirittura, la mattina, la manifestazione è stata ritardata di una ora e venti minuti per consentire il transito a detti camion. Se l'assessore Cecchi, teme tanto la velocità di auto che hanno oltre quaranta anni d'età, lo invito a percorrere in bicicletta i suddetti viali nelle ore serali: è una gara con rischio di sopravvivenza, una roulette russa con l'infornuto o l'investimento. Comunque, anche questa volta si è perso l'occasione di trasformare una bella manifestazione sportiva in una manifestazione culturale. Ho letto in un trafiletto, che alcuni ultra quarantenni riconoscevano in questo museo all'aperto una parte della storia della loro gioventù. È vero, perché non si è colto questa occasione per coinvolgere i giovani in una giornata di cultura motoristica. Ancora un'occasione persa dalla città e dai suoi amministratori.

Maurizio Barbieri, S. Donnino (Fi)

Ecco una diversa chiave di lettura di quanto è avvenuto al parco delle Cascine

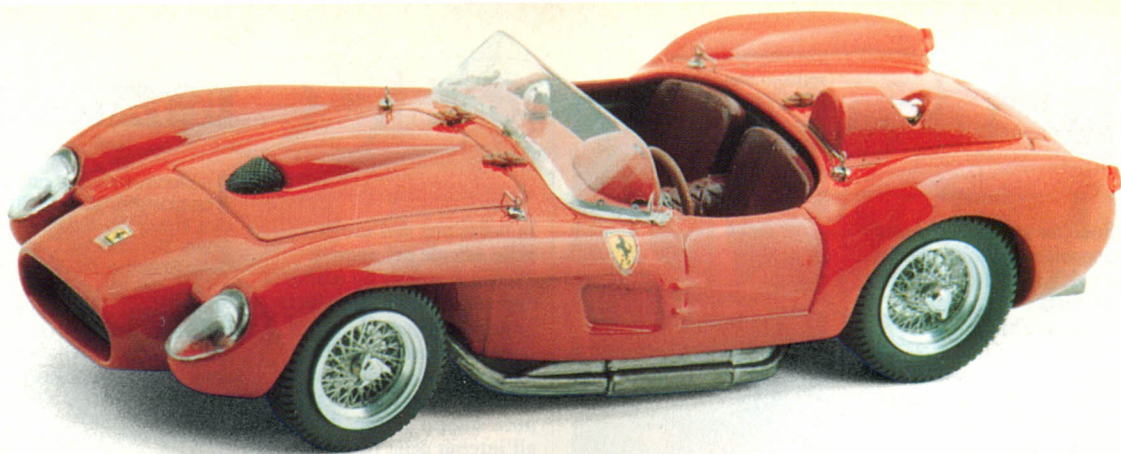


GIOVANELLI

Ora la Bbr si dà al Turismo

La Bbr sta lavorando veramente sodo e infatti le novità che immette sul mercato sono numerosissime, sia per quanto riguarda i modelli relativi a vetture «classiche» che per quelle più moderne. La casa artigianale lombarda, in particolare, si è molto dedicata in tempi recenti alle riproduzioni, sempre in metallo bianco o resina e sempre in scala 1/43, relative a vetture dei vari campionati turismo che si disputano in Europa. Dai «mostri» del Dtm tedesco alle auto delle serie nazionali italiana, tedesca e così via. Tra le più interessanti segnaliamo la Nissan Primera (nella foto), senza dimenticare Alfa 155, Mercedes Classe C, Bmw 318, Audi A4. I modelli Bbr costano in media 65.000 lire in kit e 300.000 se già montati.

Bbr: Via Grieg 53/B, 21047 Saronno (Varese). Tel. 02-9624516.



DALLA BANG UNA BELLISSIMA FERRARI TR 58 IN SCALA 1/43

Testa Rossa di passione

Cinquemila lire per un salto qualitativo veramente notevole. Stiamo parlando della Ferrari Testa Rossa del '58, realizzata in metallo pressofuso e in scala 1/43 da Bang con una grande quantità di particolari in fotoincisione. E con un sovrapprezzo rispetto al passato appunto di 5000 lire. Le Testa Rossa '58 della Bang costano 43.000 e le valgono tutte. Cerchi a raggi, cornice-vetro, cruscotto, ganci fermacofano sono in fotoincisione. Il volante, anch'esso fotoinciso, ha corona tipo legno: non stiamo elencando le caratteristiche di un modello «speciale» realizzato in pochi esemplari ma della Ferrari Tr 58 prodotta dalla Bang in grande serie. Senza dimenticare i fari con parabola e alloggiamento fotoincisi e con la copertura in plastica trasparente. A tutto questo occorre poi aggiungere che linee e proporzioni del modello sono davvero degne di lode. Quattro le versioni disponibili già da una settimana e, in particolare, una rossa di «prova» (foto in alto), più tre esem-



plari schierati a Le Mans nel '58: la numero 20 di Picard-Juman (sopra), la 21 di Beurlys-DeChangy (sotto a sinistra), la 22 di Hugus-Erikson (sotto). In arrivo altre varianti, previste per settembre.

Bang: Via degli Abeti 292, 61100 Pesaro. Tel. 0721/ 24403.



Tutte le 412 in un cofanetto

Un cofanetto per cento appassionati, con cinque versioni della Ferrari che ha corso nel mondiale F. 1 '94. È l'ultima novità della Twin Crono, la Casa lombarda che da qualche anno realizza riproduzioni in metallo pressofuso e in scala 1/43 di monoposto di F. 1. Nel cofanetto in questione ci sono cinque varianti della 412T e sono, da sinistra nella foto, la versione presentazione, quella del Gp del Canada, quella schierata nelle prove libere a Monza in vista del Gp di metà stagione. Seguono due evoluzioni, la 412 T1B, in configurazione Gp di Germania e Gp del Giappone. Il costo del cofanetto è di 180mila lire.

Twin Crono: Via Corridoni 14, 20095 Cusano Milanino (Mi). Tel. 02 - 66401004.



Racing 43 raddoppia la Celica

Ecco due novità a tema rallistico che faranno sicuramente piacere agli appassionati di modellismo. Racing 43 ha recentemente immesso sul mercato la Toyota Celica St205 nella versione prima al Tour de Corse con Auriol e Soprattutto, quella con i colori italiani della Grifone-Esso. Quest'ultima, in particolare, è disponibile nella configurazione Pianezzola-1000 Miglia. In metallo bianco e con parecchie fotoincisioni, la Toyota di Racing 43 costa, come gli altri kit del produttore piemontese, 55.000 lire.

Racing: La Mini Miniera, Via Fenoglio 30, 12100 Cuneo - Telefono 0171-344420.



Chissà, forse giovedì scorso il noto fotografo Oliviero Toscani ha pensato all'ennesima campagna trasgressiva della Benetton usando Giancarlo Minardi come soggetto. Provate a mettere a fuoco: un cartellone gigante affisso alla parete di un palazzone di periferia con l'immagine del costruttore faentino riverso a terra, trafitto da un colpo alla schiena e in un mare di sangue. Sotto, naturalmente, la solita scritta, quella dei Colori Uniti.

Disgraziato di un Minardi, in che guaio si è andato a cacciare! Ha rifiutato l'alleanza degli inglesi, ha provato a ribellarsi ai mille soprusi patiti, ha preteso persino quello che gli spettava: chiaro che di questo passo gliel'avrebbero fatta pagare.

Così lui, l'altro costruttore nazionale che non ha bisogno di mettere la bandierina tricolore sul muso delle sue monoposto per far credere di essere italiano, ha rischiato le manette. A invocarlo, se non addirittura a pretenderlo, è stato il signor Tom Walkinshaw, uno che sullo stomaco ha tanto pelo da far concorrenza alla Lana Gatto. Quello stinco di santo che nel mondo delle corse tutti conoscono benissimo da anni e la cui immagine molti sub attaccano al petto per tener lontani i pescecani. Lui, quello che un anno fa proprio il presidente della Fia ha indicato come il principale responsabile di tutti i sospetti di cui, a ragione o a torto, era accusata la Benetton e dai quali è stata scagionata solo al patto di un immediato allontanamento dal team del discusso Tom. Lui che, infatti, è arrivato in Ligier rendendo prima la vita impossibile al non certo poco navigato Cesare Fiorio, poi esibendosi in questo tentato sequestro intimidatorio per mettere Minardi alle strette: o tu paghi me per i motori, bolsi, che Briatore magnanimo ti ha fatto avere due anni fa, oppure la pianti con la storia della fornitura Mugen, che sì, un po' malandrinamente, io e il mio socio ti abbiamo soffiato.

Chissà, forse Walkinshaw ha anche ragione. È possibile che Minardi, in questi anni di sofferenza continua, un bel giorno si sia davvero rifiutato di farsi prendere per il naso e non abbia pagato come pattuito quei motori Ford giudicandoli più adatti a una motosega che a una squadra di F.1. Sì, è possibile. Quello che è certo, però, è che il pulpito lascia interdetti per i modi, per i tempi e per gli annessi e connessi.

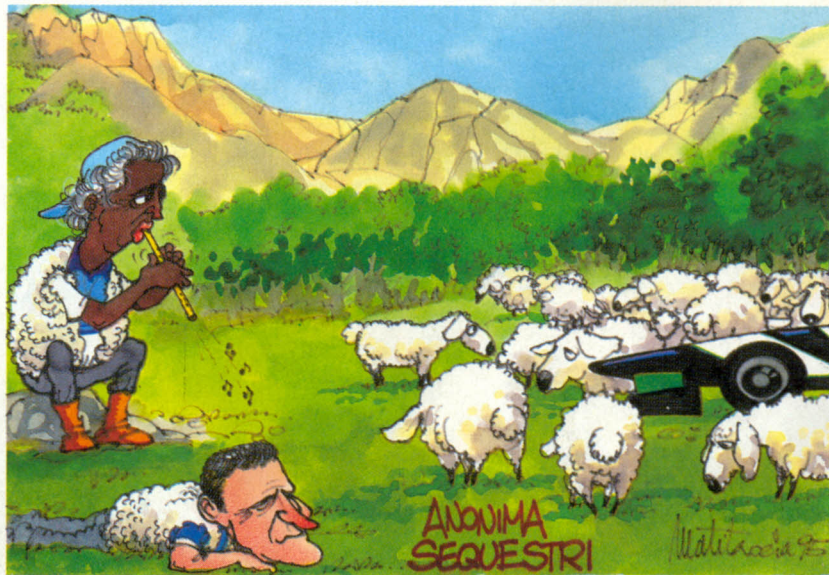
Durante un'intervista lo scorso weekend su Eurosport, osservavo la «vittima» Tom colloquiare amabilmente della faccenda in questione con il cronista: era placido come la nonna di Cappuccetto Rosso, ma fissandolo meglio veniva da notare che orecchie lunghe aveva, e che ciglia folte, e che denti aguzzi. Mio Dio, e se fosse mai lui il lupo? Ma sì, diamogli addosso a questo Minardi,

DOMENICA NOTTE



CARLO CAVICCHI

spariamogli al petto e alla schiena come tanti giornalisti suoi amici hanno fatto con tanto garbo nei giorni scorsi. Cancelliamolo, così avremo una F.1 solo di persone per bene. E già che ci siamo, pensiamo subito a far fuori anche la Ferrari, sempre più sola, sempre più accerchiata, sempre più stanca. Basterà poco, magari un altro Gran Premio fallimentare come quello in Francia e anche la passione di Montezemolo potrebbe venire meno. Ma, dopo, di italiano che cosa resterà? La Benetton, naturalmente: per rendersene conto sarà sufficiente che un abile cameraman, a ogni vittoria, mentre si leverà nell'aria il padano «Good save the Queen» e sul pennone più alto verrà issata la bandiera britannica, sia lesto a zummare sul tricolorino appiccicato sul muso della B195, ben attento, però, a non esagerare nell'ingrandimento. Potrebbero spuntare lì a fianco una serie di croci, una per ogni avversario tolto di mezzo sulla nobile via dell'irredentismo.



**FORMULA
UNO**
GP FRANCIA



Dall'altare alla polvere

A Magny-Cours la Ferrari ha segnato una battuta d'arresto rispetto al continuo miglioramento cui ci aveva abituato nel corso di questa stagione. Abbiamo cercato di individuare le ragioni del mezzo passo falso francese per capire se è stato uno scivolone contingente o se ci si deve preoccupare seriamente...

ALBERTO ANTONINI ■

MAGNY-COURS — Proviamo a pensare di essere al Tour de France, invece che al Gran Premio. Una gara a tappe, massacrante, non una corsa in linea. Con tutti i protagonisti del caso: il passista, il velocista, lo scalatore. Può succedere che qualcuno «vada via» in classifica, magari accumulando un vantaggio improvviso su una tappa di montagna. Alla Ferrari è successo proprio questo, in uno dei

week-end più disastrosi da un anno a questa parte. Ha perso la testa della classifica Costruttori, passata alla Benetton e ha lasciato avvicinare pericolosamente la Williams. Ma soprattutto ha perso in pista il contatto con i diretti avversari, accusando distacchi abissali in prova e in gara. Sulla griglia, un secondo e mezzo per Alesi dalla pole di Hill, addirittura 1,826 per Berger. Domenica, poi, il quinto miglior tempo in gara per Jean e il nono per Gerhard. Non eravamo più

abituati così male, anche se la vittoria di Alesi a Montréal aveva dato troppo gas, facendo dimenticare che anche in Canada Schumacher sarebbe stato imprevedibile senza guasti meccanici. Ma prima di fare processi, di buttare la croce addosso a questo o a quel Reparto, di scatenare allarmismi inutili e controproducenti, sarebbe il caso di dare un'occhiata in profondità. È stato un episodio momentaneo, una giornata nera (anzi, tre) come capita a tutti, o è il segno che i rapporti

fotografie COLOMBO

Un week end da dimenticare quello di Magny-Cours per Berger che, dopo aver deluso in prova, non ha certo brillato in gara. Gerhard non solo è partito dalla quarta fila, ma è anche stato penalizzato da un problema alla valvola del bocchettone della pompa di rifornimento che non voleva saperne di aprirsi. Durante questo pit stop l'austriaco ha finito col perdere quasi un minuto



di forze si stanno di nuovo modificando, stavolta a vantaggio dei team inglesi, e che il Cavallino ricomincia ad arrancare? La prima cosa da dire è che è inutile concentrare il fuoco delle critiche sul progetto di Barnard; o, ancor peggio, su un singolo particolare di quel progetto (motore, telaio, eccetera). Quando si perde è tutta la squadra a perdere, uomini e mezzi. Quando si perde così si mette in ombra anche quello che si era fatto di buono. Per esempio il fatto che, a dispetto della posizione di partenza poco felice, Berger aveva ad esempio un'ottima strategia di gara, molto flessibile, che grazie a una «riserva» di carburante gli avrebbe permesso un pit-stop rapido, così da perdere pochi secondi e ripartire con gomme fresche. Il guaio capitogli ai box, dovuto a un blocco della valvola sul bocchettone di rifornimento dell'Inter Technique, lo ha messo virtualmente fuori gara. Ma questo è solo un incidente di percorso. Fra le cause vere, vale la pena di citare la pista poco congeniale? I circuiti favorevoli e sfavorevoli, aveva detto Jean Todt a inizio anno, non avrebbero dovuto esistere, e fa venire i brividi sentire Alesi

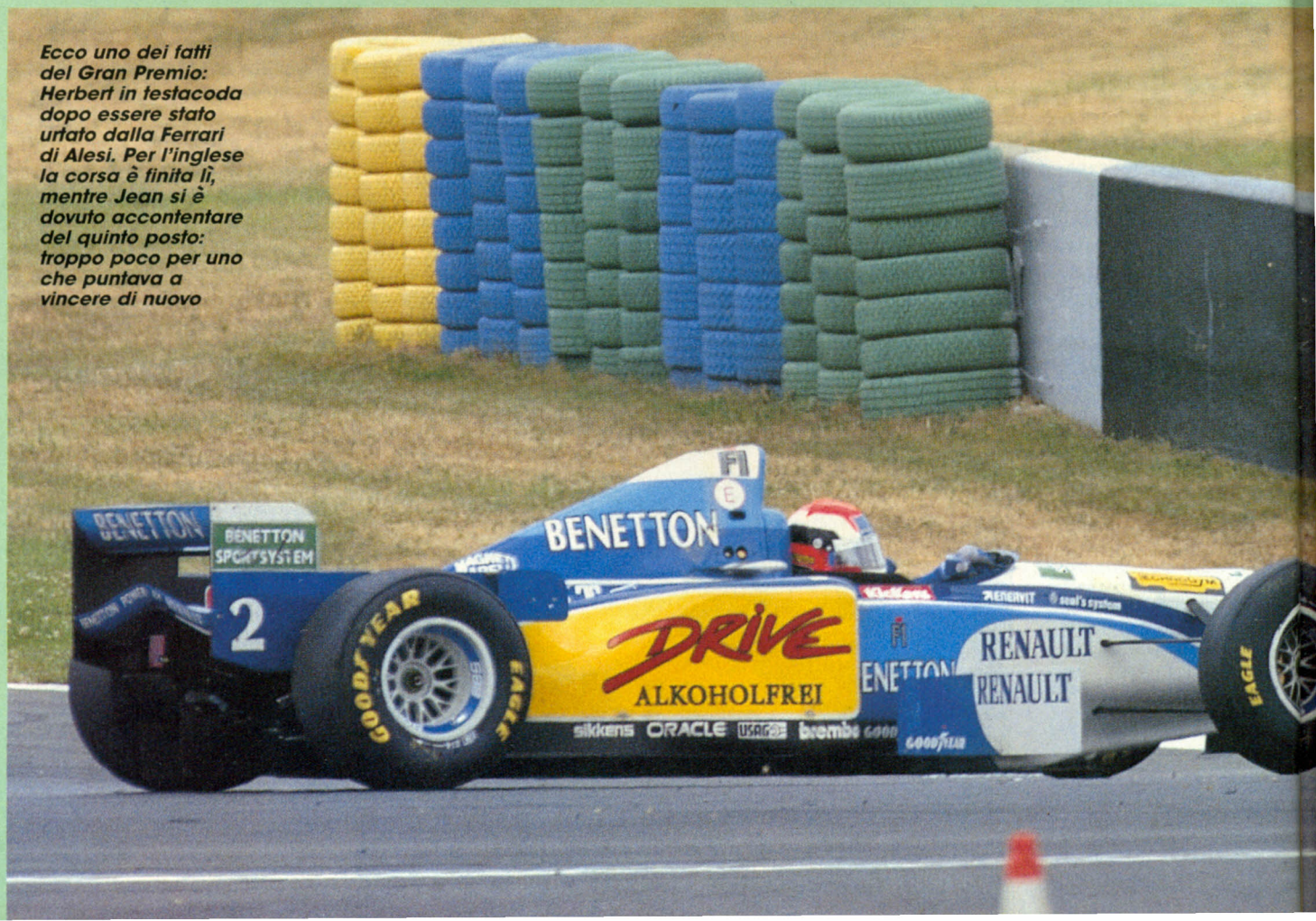
che annuncia i «tracciati giusti» per il prossimo futuro. Ma un Gran Premio ha sempre tante sfaccettature da analizzare. A costo di demolire, nel caso della Ferrari, una serie di convinzioni ormai consolidate tra il pubblico. Vediamo, uno per uno, quattro degli aspetti principali.

1 Perché dal venerdì al sabato il distacco della Ferrari nei tempi è aumentato tanto e in gara ha rischiato il doppiaggio?

Si era detto che la Rossa poteva adattarsi velocemente a tutte le piste, quest'anno, ed essere subito veloce il primo giorno, salvo subire la rimonta di Williams e Benetton il sabato. Stavolta, la superiorità del nuovo Renault si è fatta sentire da subito. L'unica chance di miglioramento per la Ferrari era quella di capire a fondo la pista e sfruttare le caratteristiche del telaio. Quando si è cercato di progredire, la squadra del Cavallino ha perso completamente la direzione: tecnici e piloti, per loro stessa ammissione, non

hanno saputo ricavare, dalla pista e dall'analisi dei dati, la combinazione vincente. «Non so spiegare — diceva Berger — perché in gara fossimo così indietro». Il difetto più grave — mancanza di aderenza nelle curve lente — non è stato curato, anzi. E veniamo al punto: la differenza principale della 412 T2 rispetto a Williams e Benetton è negli assetti. La Ferrari viaggia mediamente con più escursione di sospensioni, senza bloccare il molleggio. Sulle piste ondulate (come Montréal) è un vantaggio, su quelle lisce come quella francese può essere un handicap. Non a caso un pilota come Barrichello, di chiara... estrazione kartistica, è andato molto bene a Magny-Cours (poteva stare davanti alle Rosse se non fosse stato per lo stop-and-go) pur con il vecchio motore Peugeot. Probabilmente in Ferrari si sarebbe potuta tentare un'impostazione simile. Ma qui entrano in gioco il progetto diverso e anche le scelte personali dei piloti. Si è optato per una strategia conservativa su una «base» collaudata, mentre sarebbero servite, per recuperare il divario, scelte più audaci. Con il risultato di fare paura solo il venerdì. A parziale discolta della Ferrari vanno i problemi ai circuiti idraulici accusati in prova, che hanno impedito di provare a lungo su una pista dove l'esperienza (Ligier insegna) è tutto. Risulta difficile da «interpretare» correttamente, trovando un giusto equilibrio fra carico per i tornanti e tratti veloci.

Ecco uno dei fatti del Gran Premio: Herbert in testacoda dopo essere stato urtato dalla Ferrari di Alesi. Per l'inglese la corsa è finita lì, mentre Jean si è dovuto accontentare del quinto posto: troppo poco per uno che puntava a vincere di nuovo



2

Perché la sconfitta di Magny-Cours è da legare in qualche modo alle scelte aerodinamiche?

Perché anche in questo, ormai è accertato, la Ferrari ha preso una strada diversa rispetto alla concorrenza diretta. La 412 T2 viene definita da John Barnard, che l'ha progettata, una «forgiving car», cioè una vettura che perdona gli errori. Rispetto alla Benetton, per esempio, non sembra avere ricercato l'aspirazione dell'effetto suolo: una riprova sono proprio gli assetti più morbidi. Una monoposto «critica» viaggia invece incollata al suolo sfruttando l'aderenza che ne può ottenere; ma è quasi impossibile da riprendere se si perde un attimo il controllo. E veniamo al problema: sono pronte per la T2 alcune modifiche aerodinamiche, nella zona posteriore (dove pare esista, in effetti, un problema di bloccaggio aerodinamico). John Barnard ha ricevuto pressioni, dall'interno della squadra, perché il progetto si muova in questa direzione che potrebbe, teme lui, stravolgere la natura stessa della vettura. Finora i risultati hanno incoraggiato invece a proseguire per gradi lo sviluppo. Due filosofie diverse che in Francia sono venute a contrasto, facendo rispuntare certi spettri del passato Ferrari.

3

Perché le evoluzioni del V12 Ferrari deludono rispetto a quelle messe in campo dalla Renault?

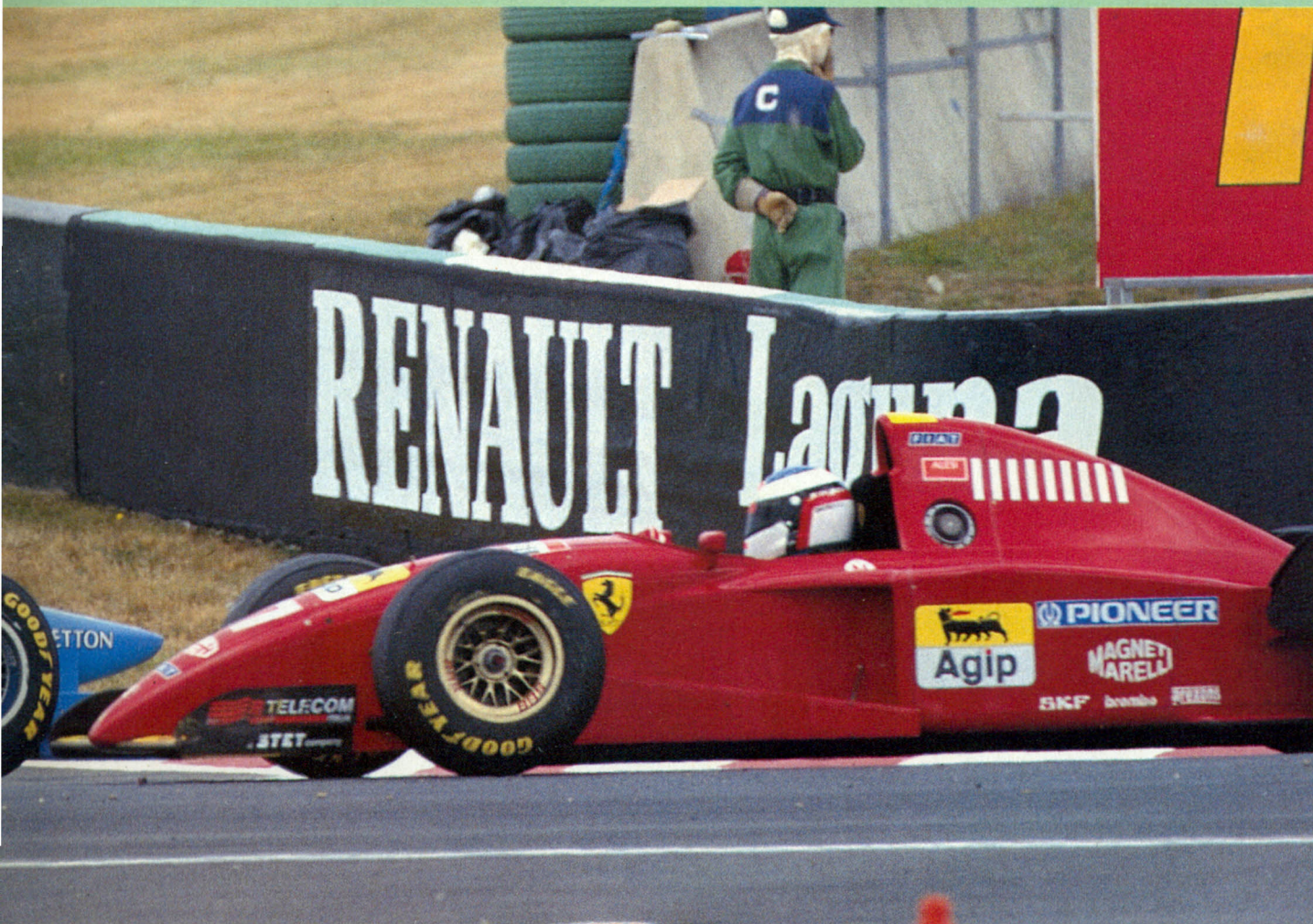
Chiariamo un punto: a Magny-Cours, la Rossa ha fatto un piccolo passo indietro. Portando, sì, una versione evoluta del suo V12, ma abbinandola, per la gara, ai tradizionali scarichi a sezione rotonda. Il responsabile del reparto ingegner Martinelli — la cui presenza non può essere casuale... — motiva la scelta con ragioni strutturali. In sostanza, gli scarichi tondi corrono al momento un minor rischio di rompersi. Quelli ovali, invece, consentirebbero un certo incremento nel rendimento; tutto, però, va studiato anche in funzione dei condotti d'immissione. Il motore «versione Monza», invece, è stato sostituito in prova sulla vettura di Alesi per motivi precauzionali: dopo la sospetta rottura della pompa idraulica potevano essere penetrati corpi estranei. Sì, ma il confronto impietoso con il Renault Rs7B? Si può spiegare così: in Ferrari si procede per continue evoluzioni, mentre i francesi, che devono fornire due top team allo stesso livello (faceva forse così la Honda con la Lotus?), hanno allineato «improvvisamente» una versione nettamente diversa e migliorata. Comunque Berger è stato chiaro: la potenza massima del Ferrari va bene, la coppia è ancora carente.

4

Perché lo sviluppo e i progressi della Rossa non sono rapidi come ci si poteva attendere, battute d'arresto a parte?

Semplicemente perché il famoso «budget illimitato» della Ferrari è un luogo comune da sfatare. In questo momento, la presenza più aggressiva è proprio quella dei team motorizzati Renault, e questo proprio per l'impegno della Casa francese. Addirittura (come leggete in altra parte del giornale) gli uomini di Bernard Dudot sono intervenuti per risolvere i guai di trasmissione della Williams, che in Francia aveva un cambio rinnovato. La Ferrari deve fare tutto da sola e con mezzi non sovrabbondanti. Non solo per quanto concerne le soluzioni più avanzate, come il cambio in compositi, ma anche per componenti di uso comune, come i freni, i tecnici di Maranello devono fare i conti con una certa carenza di ricambi e pezzi per lo sviluppo. Sempre la Williams, per fare un altro esempio, ha sacrificato tempo ed energie allo studio dei differenziali. La Rossa ha virtualmente congelato lo sviluppo del sistema viscoso dopo la rottura nei test di Imola. E a Magny-Cours, in condizioni complessivamente critiche, la mancanza di una «soluzione vincente» si è fatta sentire.

ORSI



Una Régie perfetta

Scelte strategicamente ineccepibili. E una grinta di fronte alla quale Hill non ha potuto nulla. Schumacher si è preso il quarto successo arrivando davanti alle Williams, per un podio tutto Renault

■ ALBERTO ANTONINI

MAGNY-COURS — Stavolta non ha fallito il colpo. A Montréal, Michael Schumacher aveva ceduto le armi alla Ferrari di Alesi, per un banale guasto tecnico, dopo aver dominato la gara. Ma in Francia niente e nessuno ha potuto fermare la sua riscossa d'estate, che lo ha portato ad essere sempre più solo al comando nella classifica piloti. E che, per soprammercato, ha permesso alla Benetton di scavalcare la Ferrari nel campionato marche. Flavio Briatore, fra tanti difetti, ha una filosofia semplice ma molto efficace: il risultato che conta è quello della domenica. Con una Williams in netto recupero tecnico rispetto alle ultime gare, con Damon Hill in pole position su una pista dove i sorpassi bisogna rischiarli buttandosi a occhi chiusi nei tornanti, c'era da aspettarsi una bella lotta, là davanti. Ma quanto la sua superiorità fosse schiacciante Schummy l'ha dimostrato molto presto. Per l'esattezza quando, dopo aver preso Hill per diciannove giri, è rientrato ai box anticipando il rifornimento e il cambio gomme. È stata una mossa strategicamente perfetta: mentre Damon andava a impegnarsi con i doppiati, Michael gli mangiava metri su metri potendo finalmente viaggiare al «suo» ritmo. E quando anche Hill ha fatto il suo pit-stop, due giri dopo, non c'era più niente da fare per la vittoria. Nonostante il pilota della Williams fosse mediamente più rapido di quasi 8 kmh nel primo rilevamento (alla staccata del tornante



Adelaide) e di circa cinque nel secondo, Schumy si avvantaggiava enormemente nei tratti più guidati. Stavolta però non si può parlare, per la Williams, di errore strategico. Sia la squadra di Didcot che la Benetton si presentavano a Magny-Cours con monoposto ampiamente rimaneggiate, specie la Fw17 che sfoggiava una nuova aerodinamica. Ma in certi casi le parentele aiutano, e Magny-Cours è la pista di casa della Ligier che, girandoci dal giorno alla notte, ha potuto fornire indicazioni preziose ai tecnici Benetton. E che, essendo appunto cugina di primo grado della B195, è andata particolarmente bene, in prova e in gara. Quello di Magny-Cours è un tracciato abbastanza anomalo, sul quale è fondamentale trovare l'equilibrio giusto. Lo ha trovato Schumacher, ma anche Brundle, che non a caso è andato a punti per la prima volta quest'anno su una pista dove è sempre stato veloce, con qualsiasi vettura. In gara, Martin ha concluso al quarto posto ma ha girato meglio di Coulthard, che nonostante il podio non ha impressionato particolarmente. Ma il vero trionfo è stato quello del motore Renault, con la versione «B» dell'Rs7 capace di prendersi i primi tre posti in griglia e di occupare tutto il podio. E' una superiorità, quella dei dieci cilindri francese, che fa riflettere per le

prossime gare, su piste veloci come Silverstone e soprattutto Hockenheim. A migliorare, come sempre, non è solo la potenza massima ma anche la coppia. Il motore francese ha fatto il vuoto dietro di sé ed è un dato impressionante che la pole position di quest'anno sia ad appena un secondo da quella del '94, con i motori 3500 cc e il fondo piatto. E che il giro più veloce in gara (Schumacher, naturalmente) sia ad appena sei decimi da quello segnato a Hill nella passata stagione. Come dire che presto la Fia potrebbe trovarsi davanti alla necessità di rivedere i parametri sulle prestazioni... Naturalmente non si può giudicare tutto un campionato da una singola gara, ed è quello che devono ripetersi in queste ore alla Ferrari, incappata (come avete letto) in un Gran Premio che è troppo poco definire deludente. L'episodio di Berger, fermato a lungo ai box da un difetto del bocchettone di rifornimento e solo 12esimo al traguardo dopo una lotta a coltello con Blundell, è solo la punta dell'iceberg. Alesi non è andato oltre il quinto

posto e la cattiva partenza è solo una scusante parziale. Anche i tempi sul giro non vedono mai la Rossa protagonista, mentre non erano da disprezzare le velocità massime. Ma chi è stato davvero portato in evidenza, nel bene e nel male, è Rubens Barrichello, in pieno recupero dopo la crisi di inizio stagione. Il sesto posto finale, dietro ad Alesi, non rende il vantaggio che ha sempre avuto sul pilota della Ferrari. Ma se Rubens non è salito più in alto in classifica può ringraziare solo se stesso, per una partenza anticipata nella quale è incappato anche Panis — ormai uno specialista in materia — che gli è costata una penalizzazione. Il controllo elettronico della Fia sarà implacabile, ma è uguale per tutti: si vede che gli altri stanno più attenti. ■



I secondi che mancano



COLOMBO

All'inizio della stagione erano in molti a scommettere su Herbert e Coulthard, scudieri di lusso in Benetton e Williams. Ora tutti sono rimasti delusi dai compagni di Schumacher e Hill..

■ ENZO RUSSO

In F.1 Herbert, a fianco, aveva trascorso 5 stagioni sognando una vettura competitiva. Ora che è alla Benetton, Schumacher non gli fa certo dormire... sonni tranquilli. La stessa cosa capita a Coulthard, che nelle ultime gare non ha tenuto il passo del più esperto Hill

In biologia, la selezione naturale è il principio fondamentale del darwinismo, e si risolve in un concetto chiaro fino all'inesorabilità: se dalla medesima covata nel medesimo nido nascono due uccellini, non sarà un contratto da prima guida a far sopravvivere solo uno dei due, ma semplicemente la migliore attitudine alla sopravvivenza, e cioè la forza, il carattere e l'intelligenza. Dopo otto corse, vale a dire nel mezzo del cammino della sua vita, il campionato '95 ha già emesso quasi tutte le sentenze di primo grado, e in attesa degli appelli, se ce ne saranno, alcune di esse stupiscono per la misura delle differenze che hanno evidenziato nell'ambito della stessa covata. Non è facile essere scozzesi, quando si corre in auto. Il riferimento a Clark e Stewart farebbe tremare chiunque. Sono due nomi che si possono uguagliare, non certo superare, e nella sua prima stagione in F. 1 lo splendido Dave, che sembrava a proprio agio su una monoposto nata per vincere quanto lo sarebbe stato in una puntata di Beautiful, aveva dato la sensazione che senza certi sommessi ordini di scuderia e una certa scusabilissima inesperienza, nel



PHOTO4

'94 avrebbe dato molte amarezze a Damon Hill, che in lui sembrava avere già un erede senza essere mai stato un sovrano. Lo pensava anche Frank Williams, che per tenerlo aveva fatto di tutto, ignorando anche (oh, saggio Frank!) la tentazione rappresentata da Mansell, stanco della Formula Indy e sempre più voglioso di Europa. Invece, con la sola scusante di un piccolo intervento chirurgico lo scozzese ha accusato fin dalle prime battute sostanziosi ritardi sia in prova sia in gara rispetto al suo compagno di team, sottovalutato pulcino della stessa covata. Più vecchio di lui ma non molto più ricco quanto ad esperienza agonistica, Hill continua a rivelarsi più incisivo, redditizio e regolare, cedendo solo all'unno della Benetton, che quanto a ritmo di gara, ag-

gressività e freschezza atletica non fa rimpiangere neppure Ayrton Senna. Se Schumacher non fosse mai nato, oggi probabilmente Hill marcerebbe verso il suo secondo titolo iridato e la distanza qualitativa tra lui e Coulthard sarebbe ancora più evidente. Ed è proprio Michael Schumacher il crudele punto di riferimento per Johnny Herbert, simpatico, veloce e stimato pilota della scuola inglese a cui molti, prima dell'incidente, avevano predetto un destino iridato e che dopo l'incidente, con una superba prova di carattere e di fiducia in se stesso, era comunque riuscito a riportarsi su posizioni di eccellenza. Prima di lui il tedesco aveva fatto strage dei propri compagni di scuderia, e Briatore, a uno a uno, li aveva liquidati prima con parole molto dure, poi mettendoli materialmente alla porta.

Per il piccolo Johnny invece ha sempre pronta una giustificazione paterna, se non affettuosa, come ha dimostrato nell'intervista volante subito dopo il Gp francese. Certo, Herbert è andato parecchie volte a punti, e se oggi la Benetton

capeggia la classifica costruttori lo deve anche a lui. Non è molto, ma a Briatore basta. È Schumacher il suo cavallo. Alla seconda guida chiede solo che non gli sciupi la macchina e che si guadagni qualche inquadratura televisiva. Se va anche a punti, bene. Ma il distacco dell'inglese dall'unno, sia in termini di secondi sia in termini di competitività complessiva, è inaccettabile per chiunque abbia un certo concetto di sé, e probabilmente Herbert, oltre a chiedersi quale sia la differenza reale fra le due macchine e che cosa ci sia di vero nelle voci sulla bizzarra tecnica di guida del collega, sta ponendosi gravi domande su se stesso. Sarebbe bello se almeno una volta potesse salire sulla vettura di Schumacher, per capire come stanno le cose e farlo capire anche a noi. Resta Berger, che secondo non è, ma che pian piano, forse senza neanche capire come, dove e perché, è stato scavalcato da Alesi, dopo averlo dominato per molto tempo con la forza della propria esperienza e con la capacità di segnare in prova tempi che il francese faticava a uguagliare. Berger è un vecchio lanzicheneco: se il soldo è adeguato si batte bene, soprattutto quando intravede la possibilità di un buon risultato, ma l'entusiasmo non è più quello dei giorni beati e il suo compagno, che in prova ha pagato spesso la scompostezza del proprio stile, in gara, bloccando le ruote, controsterzando e mostrando il pugno chiuso in continuazione dimostra, come direbbe il vecchio Darwin, un attaccamento maggiore alla vita e una più intensa fiducia nella lotta per la sopravvivenza. Come un veterano delle guerre galliche, innamorato della guerra ma bisognoso di pace, l'austriaco vede forse nelle vicende di questa prima parte del campionato un presagio di riposo al quale, tutto sommato, avrebbe diritto. Per lui vale una vecchia massima secondo la quale, a mano a mano che aumenta l'esperienza, diminuiscono le occasioni di utilizzarla. ■



MINARDI

Né sulle piste, né in tribunale. Il confronto tra Minardi e Briatore — perché è di lui che si parla, più che della Ligier — è un confronto politico. Ma non nel senso che gli si è voluto attribuire in questi giorni, con forzature di «legami» e significati che hanno tirato in ballo addirittura le alte sfere dell'area berlusconiana. La politica in questione è quella spicciola, ma non per questo meno velenosa e meschina, delle corse. O meglio, di quello che sono diventate le corse, da quando in giro gravitano certe somme e certi personaggi. Se Briatore attacca Minardi, se gli fa sequestrare monoposto e attrezzature, se cerca di forzargli la mano sulla questione Honda-Mugen, è per fargli pagare un tradimento, vero o presunto. E che comunque coinvolge molto più la Benetton che la Ligier, perché anche la questione dei motori Honda Mugen e dei debiti non pagati, in questa chiave, sembra essere solo un pretesto. La domanda vera è: quanti team di Formula Uno ci sono in Italia? La risposta vera è: c'è la Ferrari che ha capitali italiani, struttura e personale misti, ma in definitiva una connotazione storica più nostrana degli spaghetti. C'è la Minardi-Scuderia che usa motori inglesi perché in giro, per chi deve pagarseli, non ce ne sono altri; ma che somiglia a un team britannico come un carciofo somiglia a un pomodoro. Poi c'è — o non c'è — la Benetton. Che ha capitali italiani, nome italiano, un direttore generale piemontese, motori francesi. E mentalità, sede e struttura tipicamente e assolutamente inglesi. Ma che ambirebbe a essere riconosciuta come l'anti-Ferrari per eccellenza, non solo sulle piste ma anche nel cuore della gente, visto che lo spazio per la sfida ci sarebbe e gli interessi da sfruttare anche. E' vero che quest'anno si è aggiunta anche la Forti, ma è ancora troppo giovane per avere un suo peso. Politicamente, si sa, esistono in F.1, ormai da tempo immemorabile, due blocchi contrapposti. I team Foca, soprattutto britannici, e i cosiddetti legalisti. A Barcellona nel '94 si ebbe la misura esatta di questa frattura, con la pittoresca eccezione della Tyrrell che per tanti motivi, appunto storici, è legata al gruppo degli «stranieri». Uno dei due blocchi girò in pista il martedì

mattina, l'altro rimase nei box. Ora, se Briatore vuole una testa di ponte in Italia, non può certo andarsela a cercare a Maranello. A Faenza, invece, sì. E questo spiegherebbe, visto che in F.1 la carità cristiana non esiste, il perché di certi abbozzamenti, l'elasticità di Briatore riguardo ai debiti contratti da Minardi con lui (tramite le varie aziende affiliate all'ormai mega-gruppo) per la fornitura dei motori Hb. Può darsi che Minardi non abbia fatto bene ad accettare tanta condiscendenza. Può anche darsi che non potesse fare diversamente, visto che i soldi non crescono sugli alberi. Di fatto, l'arrivo del socio bresciano Lucchini, la fusione con la Scuderia Italia ufficializzata all'inizio del '94 hanno spostato l'asse di equilibrio. Minardi era uscito male dall'esperienza dei motori Ferrari nel '91, Lucchini anche peggio da quella del '93. La squadra nata dalla fusione, però, si muove sempre di più nell'orbita di Maranello. Un esempio, uno per tutti, è sotto gli occhi di tutti. Si chiama Giancarlo Fisichella ed è la gallina dalle uova d'oro di Minardi. Ma guarda caso, il suo primo test di F.1 l'ha avuto a Fiorano, con una monoposto di Faenza. Guarda caso, non è finito a guidare in Dtm per la Mercedes ma per l'Alfa Romeo, che è pur sempre un marchio del Gruppo. Sono in diversi, oggi, a giurare sulla volontà della Ferrari di far nascere un team satellite, o meglio di utilizzare quello che esiste già e geograficamente si presta meglio. In questo gioco, ovviamente, Briatore e la Benetton sono tagliati fuori. Hanno la Ligier (a proposito: ma i soldi per l'acquisto non li ha tirati fuori Ecclestone?); hanno la Twr; ma non hanno la testa di ponte italiana, un voto che può contare in certe riunioni. Quel famoso venerdì di Barcellona, più di un anno fa, le Minardi uscirono dai box. E' uno degli episodi che Briatore, oggi, ricorda come un dispetto. La questione dei motori Mugen, la volontà di Minardi di andare fino in fondo, ha fatto il resto. Oggi l'Abbronzatissimo parla di pugnalata alle spalle, dopo tutto quello che aveva fatto per il povero Giancarlo. Chiaro: certe amicizie è meglio perderle che trovarle. Ma è possibile che, da una parte o dall'altra, per tirare avanti in F.1 ci voglia sempre un fratello maggiore a coprirli le spalle?



COLOMBO

UN CASO?

Le monoposto romagnole sotto sequestro, un vecchio debito da regolare, l'affare Mugen-Honda da patteggiare, un odore di bruciato nell'aria e tanti, troppi, retroscena assolutamente non casuali. Un fatto che fa un po' rima con ricatto

■ ALBERTO ANTONINI

MAGNY-COURS — Questa potrebbe essere la storia di un'amicizia finita male, se alle amicizie, in Formula Uno, valesse la pena di credere. Invece è una storia penosa che coinvolge due squadre impegnate in una lotta senza quartiere al di fuori della pista. Da settimane, Benetton e Minardi-Scuderia si sfidano a colpi di ingiunzioni e di avvocati. A Magny-Cours siamo arrivati agli ufficiali giudiziari, ai sigilli apposti al motorhome Minardi. E non è detto che sia finita (proprio in questi giorni, prima del Gp di Silverstone, la vicenda avrà ulteriori sviluppi in tribunale). Era successo nell'87 a Philippe Streiff, allora pilota Tyrrell, di trovarsi la tuta pignorata. Era successo all'improbabile titolare dell'Andrea Moda, Andrea Sassetti, di finire addirittura in

**OBJETS
SAISIS**

**PAR MAITRE LAMOTTE
HUISSIER DE JUSTICE**

**2 AVENUE SAINT JUST
58000 NEVERS**

IMPORTANT:

ARTICLE 314.6 DU CODE PENAL.
Le fait par le saisi, de détruire ou de détourner un objet saisi entre ses mains en garantie des droits d'un créancier et confié à la garde ou à celle d'un tiers est puni de trois ans d'emprisonnement et de 2 500 000 F d'amende.
La tentative de l'infraction prévue au présent article est punie des mêmes peines.

ARTICLE 434.22 DU CODE PENAL.
Le bris de scellés apposés par l'autorité publique est puni de deux ans d'emprisonnement et de 200 000 F d'amende. La tentative de bris de scellés est punie des mêmes peines.
Est puni des mêmes peines tout détournement d'objet placé sous scellés ou sous main de justice.

F. PARTI

L. BADOER

manette, in Belgio nel '92. Allora gli episodi avevano fatto quasi ridere, finendo presto in una bolla di sapone. Adesso ci sarebbe da piangere. Due team, uno indiscutibilmente italiano, l'altro che dichiara di esserlo, che si fanno la guerra tra loro. Una questione che in realtà va avanti da sette mesi, da quel famoso novembre '94 in cui la Ligier di Flavio Briatore si assicurò definitivamente i motori Mugen-Honda promessi alla Minardi. Ma che ha risollevato vecchie pendenze, questioni che si pensava ormai affidate alla memoria oltre che al buonsenso. Compresa una storia di motori che è servita chiaramente — e dichiaratamente — da pretesto per scatenare la contromossa di Briatore all'azione legale della squadra di Faenza. Vale la pena riepilogare i fatti che hanno contraddistinto la vicenda. A fine '92 Giancarlo Minardi, reduce dall'esperienza con i motori Lamborghini, in vista delle due stagioni successive si accorda per una fornitura di Ford Cosworth otto cilindri. I responsabili inglesi, Nevett e Scammell, danno garanzie per la restituzione dei propulsori, in leasing. Si tratta degli Hb serie 5 - quindi senza valvole pneumatiche - usati dalla Jaguar, alias dalla Twr di Tom Walkinshaw (già allora socio di Briatore alla Benetton) in Gruppo C nel '91 e poi "girati" alla irlandese Grand Prix Engineering (Gpe). L'accordo prevede un totale di 3,3 milioni di sterline (circa otto miliardi e mezzo al cambio attuale) da pagare in due rate per una fornitura biennale. I motori si rivelano ben poco competitivi e molto lontani dallo standard Hb. Tuttavia Minardi paga novecentomila sterline. Nel frattempo prende corpo la fusione con la Scuderia Italia. Perché l'operazione vada in porto però, c'è la necessità che il contratto di fornitura motori fra la Gpe e la Minardi venga considerato concluso. Il sodalizio Minardi-Lucchini vuole utilizzare degli 8 cilindri Hb forniti direttamente dalla Cosworth. Allo scopo viene interpellato Briatore che accetta di liberare Minardi dall'obbligo biennale di fornitura. A fronte dell'impegno di pagamento di 700.000 sterline a saldo di ogni pendenza, Briatore consegna all'amministratore delegato della neonata Minardi Scuderia Italia Spa un documento liberatorio. Sono fissate anche le scadenze di pagamento (su base biennale) del saldo di 700.000 sterline pattuito. Per gran parte del '94 le rate vengono onorate, attraverso il versamento di 270 mila sterline. Poi iniziano gli screzi e si accende la guerra per i Mugen-Honda, che grazie all'intervento di Briatore finiscono alla Ligier. Minardi blocca i pagamenti residui e inizia un'azione di rivalsa per quello che ritiene lo «scippo» dei motori Mugen-Honda. Si dichiara tuttavia pronto a trovare una soluzione con Briatore. Questi mostra disponibilità al dialogo. Tuttavia non viene mai dato corpo ad alcuna riunione con i legali del team faentino. Poi la situazione precipita. Nel mese di giugno alla Minardi viene contestato un debito complessivo di 2,1 milioni di sterline. Che il team, ovviamente, rifiuta di prendere in considerazione. La Gpe a questo punto, e siamo a Magny



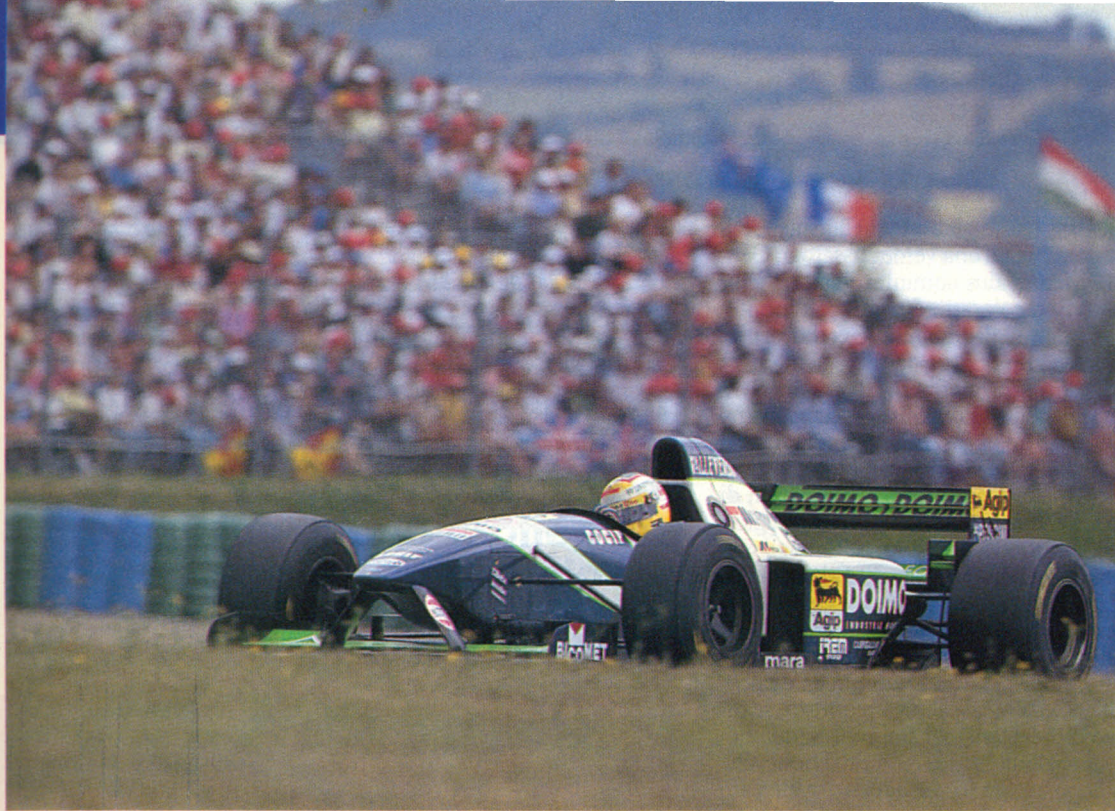
COLOMBO

Cours, attiva una serie di meccanismi legali che portano da una parte all'apertura di una causa in Inghilterra (si discuterà il 17 luglio) e dall'altra a un sequestro conservativo da parte dell'autorità francese.

TRIBUNALE. Il tribunale del commercio transalpino, in seguito all'istanza sottopostagli da Walkinshaw, a Magny Cours fa apporre i sigilli ai beni della scuderia italiana. Tuttavia dopo aver preso visione, sia pur parziale, dei vari incartamenti presentati, decide che non sono opportune procedure d'urgenza. Dispone quindi che i sigilli vengano tolti e consente alla Minardi di prendere parte alle prove del sabato oltre che alla gara. Il danno però è fatto e il discredito sul team italiano gettato. Eppure la stessa magistratura francese ritiene che della vicenda si debba riparlare solo a gara finita e nella sede opportuna. Per altro la Cassa di Risparmio di Faenza, a riprova che il team è ritenuto serio e affidabile, si è dichiarata disponibile a coprire l'esposizione, di 430 mila sterline, riconosciuta dallo stesso Minardi.

FUTURO. Cosa succederà nei prossimi giorni? Probabilmente il materiale Minardi verrà liberato da ogni vincolo, dietro versamento di una cauzione al magistrato francese, sempre che questi si ritenga competente a dirime-

re una questione che è già stata aperta anche in Inghilterra. Una procedura quest'ultima che potrebbe rivelarsi un boomerang per Walkinshaw e Briatore, che come detto il prossimo 17 luglio si ritroveranno in una corte inglese con i rappresentanti della Minardi. Va però sottolineato che nel frattempo la magistratura italiana sarà chiamata a dichiararsi sulla opportunità o meno di autorizzare una procedura d'urgenza nella causa intentata dalla scuderia faentina alla Ligier e alla Mugen-Honda. Se dovesse essere accolta la richiesta dei legali del team italiano potrebbe aversi una riedizione del film di Magny Cours: ma a parti invertite. L'ipotesi però può venir ora scongiurata perché Briatore ha manifestato la disponibilità a sedersi attorno a un tavolo per discutere dell'intera vicenda e, non più sulla base proposta in Francia, di chiudere entrambe le questioni pendenti con un nulla di fatto. Minardi del resto ha già assicurato, dimostrandolo, di essere pronto a dare battaglia. Non si deve dimenticare che presso una corte inglese è stato citato Briatore per ingerenza indebita in una trattativa commerciale: quella tra la Mugen-Honda e la Minardi. Cosa vietata dal diritto anglosassone e che potrebbe procurare dei problemi al gran capo di Benetton e Ligier. Problemi, ormai è chiaro, che Briatore vuole evitare a qualunque costo. ■



Minardi in conferenza stampa ha precisato di non essere disposto a barattare una remissione della causa legata alla perdita dei motori Mugen Honda, con l'estinzione del debito verso Walkinshaw. Badoer, a fianco, si è ben comportato, nonostante gli sia stato possibile provare solo sabato. In basso, i rappresentanti del potere sportivo Mosley ed Ecclestone

LE REAZIONI NEL CIRCUS DOMINA L'ABITUALE FRATELLANZA

Minardi è nei guai? Che si aiuti da solo!

MAGNY COURS — I responsabili di molte altre squadre hanno espresso la loro solidarietà a Giancarlo Minardi, mentre i responsabili del potere sportivo in F. 1 si sono sentiti in un certo senso presi in contropiede dall'azione legale. Bernie Ecclestone si è dato un gran daffare, incontrandosi più volte con Giancarlo Minardi e Flavio Briatore, ma ufficialmente ha voluto mantenere le distanze. «Aiutare Minardi? Io l'ho aiutato per dieci anni — ha detto Ecclestone — e anche la Benetton lo ha molto aiutato in questi anni. Ora sta a lui aiutarsi da solo per risolvere questa situazione. Quel che gli accade è una mera questione di soldi, che non mi riguarda». Anche Max Mosley si è in un certo senso tirato indietro. «La

Fia non ha niente a che vedere, né ha voce in capitolo in questa vicenda. Si tratta di una contesa economica privata tra una squadra ed un fornitore. Di certo tutto ciò non fa bene alla Formula 1 ed è un peccato che quest'azione legale sia stata intentata proprio durante un Gran Premio e che quindi gli venga da-

ta una simile pubblicità nella stampa». Non si poteva evitare? «No, non possiamo farci nulla. Il diritto francese consente una tale azione e la Fia non può certo opporsi alle leggi in vigore nei vari Paesi. Di certo, se simili azioni divenissero frequenti potremmo prevedere qualche codicillo regolamentare affinché

tutte le parti in causa in F. 1 si impegnino ad evitare certe azioni durante un Gp, ma sinora non se n'era mai sentita l'esigenza». Dopo aver perso Lotus, Larrousse e Simtek, la vicenda Minardi non può che allarmare anche perché rischia (o ha rischiato) di mettere con le spalle al muro un'altra squadra. In termini generali, però, la Fia non si è mostrata preoccupata di questo calo costante di partecipanti, nemmeno i diritti televisivi possono correre dei pericoli. «Per i diritti televisivi, francamente non mi ricordo, ma non credo. In ogni caso, bisogna chiarire una cosa: il sistema della Formula 1 è stato creato ed è previsto per 20 vetture. Tutto quel che viene in più è appunto in più. Non dimentichiamoci che nep-

pure tanti anni fa erano poche le gare in cui c'erano più di venti vetture, il fenomeno dei molti iscritti è recente, di questi ultimi anni, ma la gente sembra che si dimentichi la storia. Con tutto ciò, la riduzione degli effettivi non ci fa piacere, ma neppure ci angoscia». Recentemente, si è anche parlato della possibilità che alcune squadre di punta schierino una terza vettura cosa che al momento è vietata dal regolamento. «La possibilità è stata in effetti evocata, ma ci vorrebbe l'accordo unanime di tutte le squadre e per ora non se ne è discusso seriamente. Si tratta di una possibilità, certo. Però preferirei un maggior numero di squadre con due vetture, piuttosto che vederne poche schierare tre».

(p. b.)



ORSI

Gendarmi e sigilli. Mentre gli addetti allo splendore del paddock sistemavano una verde passatoia. Gendarmi e sigilli. Mentre altri uomini, con altre divise riempivano con fiori colorati e freschi piccole aiuole studiate e pensate dagli architetti. Gendarmi e sigilli. Mentre attorno a motorhome grigio fumè del Boss si allestiva un monumento grigio al Boss, con attorno un festival di azalee. Gendarmi e sigilli. Mentre ragazzi silenziosi e composti raccoglievano polvere e cicche appena spente. Mentre i ragazzi del team lucidavano camion e cerchi per farli splendere al sole di Francia. Mentre era un festival di divise stirate, di pantaloni perfetti nella piega, di guarnizioni perfette nei piatti, di elicotteri perfetti nell'atterraggio. Gendarmi e sigilli. Uno schizzo improvviso, una macchia sugli abiti, sui fiori, sui piatti, sulla passatoia. Possibile? Ma sì. Briatore contro Minardi. Debiti, torti, avvocati. E mentre tutti cercavano disperatamente di darsi un contegno, di sembrare appena usciti da Oxford, di apparire eleganti in un posto elegantissimo, educati da genitori vecchio stampo, l'attenzione andava altrove, attirata da qualcosa di meno presentabile, nobile per niente, scabrosa piuttosto, scandalosa per certi versi. Possibile? Nonostante gli sforzi di Bernie Ecclestone, che vorrebbe la sua gente all'altezza di ogni situazione, che proibisce i concerti spontanei dopo le gare (come quello organizzato sino all'anno scorso a Silverstone e ora cancellato), che vieta le grigliate all'aperto perché puzzano e fanno fumo, che vorrebbe vedere solo gente vestita come si deve, questi ragazzi restano ragazzacci, trattati dai mass media come delinquenti comuni.

È difficile avere le idee chiare circa quanto è accaduto a Magny Cours tra Briatore e Minardi. In altra parte del giornale ci sono fatti e opinioni. Ciascuno può pensarla a piacere. Per Minardi c'è la simpatia multistrato che viene dalla bandiera, dal cuore romagnolo, dalla voglia di tutelare le minoranze. Per Briatore c'è una razionalità più asciutta, abbinata alla sensazione di avere a che fare con un gioco dominato da regole che possono diventare molto precise e molto ferree quando si tratta di tutelare un interesse. Un gioco che Briatore interpreta da una posizione di forza, è evidente, la cui corretta e magari cinica interpretazione consente di conquistare dei vantaggi. Ma il problema non riguarda tanto l'analisi dei torti e delle ragioni, quanto dell'accaduto. Una squadra forse in difetto, forse no, si è vista blindare camion e casse. È da quel momento i sigilli fissati sulle porte dei bilici Minardi, sulle porte dei box Minardi hanno conquistato il centro assoluto della scena. Tutto il resto è passato immediatamente in secondo piano. Le passatoie, i fiori, le aiuole, certamente, ma anche Briatore e Minardi. Soprattutto Minardi. È bastato vedere qualche divisa non appartenente a un team ma alla gendarmeria di Nevers, per scatenare un sensazionalismo assoluto. La comitiva dei Gran Premi ha proposto un minuscolo frammento simile a quelli di cronaca nera e la cronaca nera ha coperto la comitiva. Minardi innanzi tutto.

La scuderia di Faenza non conquista facilmente la prima pagina. Anche se è italiana sul serio, anche se corre da anni.

Fa fatica si sa. A far quadrare i conti, a scalare le posizioni della griglia, a concludere le corse in zone nobili. I motivi, per chi legge questo giornale, vale a dire per chi segue le corse, sono noti. Minardi è un team tutt'altro che ricco. Quindi, in uno sport per ricchi, avanza in salita. Lo sapevamo, lo sanno un po' tutti. E non c'è mai tempo, mai spazio per raccontare le domeniche dei Minardi. Domeniche così cosà, molto diverse da quelle di chi naviga davanti, lotta per il podio, fa — come si dice — notizia. Ma nel momento più difficile per la Minardi, più difficile per chi semplicemente osserva questo pasticcio italiano in terra francese, la Minardi ha conquistato il centro della scena. Inevitabile, certo, ma anche squilibrato. Era difficile capire e sapere, eppure, leggendo alcuni giornali, ascoltando radio e televisione, è stato semplicissimo. Era stravolto Giancarlo Minardi venerdì scorso. Avvocati e guai in molte lingue diverse dalla propria. Era soprattutto depresso per essere stato trattato come un ladro, un delinquente, una persona sostanzialmente scorretta. Poco importa se sulla faccenda che l'ha visto protagonista si è scatenato chi di Mi-

**C'è aria di scandalo? Evviva!
Per i giornali e le televisioni
non c'è occasione migliore:
poco conta il danno che si
arrecava al malcapitato di turno.
Tutti a cavalcare il fatto, meglio
se senza alcuna pietà. Tanto
per gettare acqua sul fuoco
poi c'è sempre tempo...**

■ **GIORGIO TERRUZZI**

Gend

Alcuni agenti della prefettura di Nevers presidiano, in tutto relax per la verità, il box del team Minardi nei giorni che hanno preceduto il Gp di Francia



nardi, di Briatore, della Formula 1, della stessa vicenda sapeva poco o niente: la Formula 1, proponeva gendarmi e sigilli. Alè.

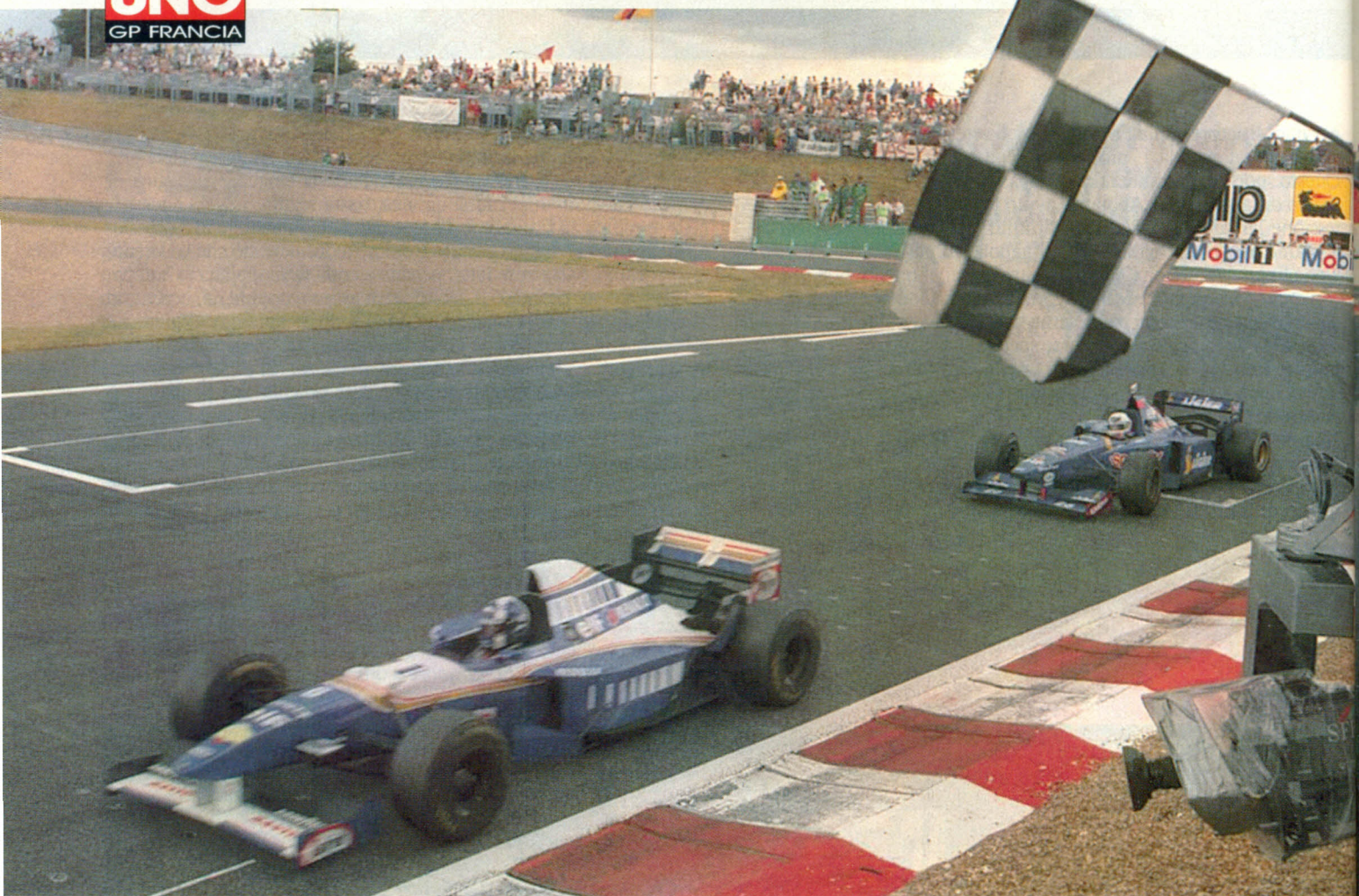
Questo sport, nonostante i fiori e le passatoie, offre da sempre un bestiario di rara ferocia. Abbiamo avuto proprietari di squadre di professione latitanti, procacciatori di affari specializzati nella bufala, abbiamo assistito a ogni genere di gabola, di pastrocchio, di operazione finanziaria buona per finanziare questo o quello, non importa con quali conseguenze. Minardi non fa parte di questa risma. Ha un debito, è in ritardo con i pagamenti, non se la cava alla grande con le leggi, le lingue, gli avvocati. Forse sbaglia, ha sbagliato. Forse — come dice Briatore — è stato aiutato da chi, Briatore compreso, ha pensato di avere a che fare con una persona che semplicemente vuole far correre le proprie macchine.

Non è un fenomeno di scaltrezza? Va bene. Non a caso si è trovato nella condizione di chi si trova i gendarmi sotto il tendone. Ma proprio per questo, Minardi, meritava un trattamento diverso durante i tre giorni francesi.

Il discorso riguarda i meccanismi ormai in atto regolarmente nei mass media. Sparare, al primo movimento, sparare. Per vendere, ovviamente, chi se ne frega delle vittime. Basta sfogliare le pagine di cronaca dei giornali per farsi un'idea, basta seguire i tg. E riguarda, nello specifico, la Formula 1. Non si tratta qui di mettere in discussione le ragioni che hanno portato Briatore a decidere ciò che ha ritenuto opportuno. Ma a cose fatte, persino a conti fatti, il bilancio non pare eclatante per nessuno. Il debito verrà estinto, oppure no, andranno avanti le liti, gli avvocati. Per questo ci sono — appunto — giudici e tribunali. Ma cercando una modalità diversa, meno spettacolare, meno traumatica, si può arrivare nello stesso posto. Si può ottenere giustizia, in definitiva, magari senza rendere ridicola una passatoria o un'aiuola. Questo sport non ha più il fisico per tollerare il disordine. Ha bisogno di campioni e squadroni. Ma ha bisogno anche di Minardi, dei Minardi. Di gente che a questo sport, comunque la si guardi, vuole bene. Gente che può anche avere dei conti da saldare, ma che non merita di diventare protagonista solo per un debito. ■

armi e sigilli





LA CRONACA CON DUE CRONO RAPIDISSIMI PASSA AL COMANDO

Dopo il pit-stop Schummy allunga

Il tedesco entra ai box al 19esimo giro, due tornate prima rispetto al leader della corsa Hill. Che dopo la sua sosta inizia a perdere terreno e non riesce più a riprendere il rivale...

PAOLO BOMBARA

MAGNY-COURS — Al verde scatta subito in testa Hill, che resiste tenacemente a Schumacher e dietro ai due si inseriscono Coulthard e Barrichello, che «brucia» sullo scatto Alesi. Il ferrarista si fa sorprendere e rimane bloccato dietro la Jordan ma deve inclinarsi anche a Panis e Herber, mentre più indietro si «aganciano» Inoue e Katayama. Rischia di far danni anche Hak-





larme per lui e Panis, che vengono penalizzati con uno «stop and go» di 10". Inutile dire che entrambi i piloti giurano di non esser affatto partiti in anticipo... Viene colto in fallo anche Herbert, ma la direzione gara non fa in tempo a comunicargli la penalità. Al terzo giro, infatti, Alesi la tampona nel tentativo di passarlo al tornante Adelaide e lo mette fuori corsa. In questo caso scatta per Herbert una multa di 10.000 dollari, con la condizionale sospensiva, che però si trasforma in vera e propria sanzione poiché era partito in anticipo già in Canada ed è quindi recidivo. L'urto tra Alesi e Herbert coinvolge anche Berger, che deve allargare per evitare la collisione. Ne approfitta per infilarsi Martin Brundle, che supera le due Ferrari e la Benetton in un solo colpo, ritrovandosi sesto alle spalle del compagno di squadra. Le soste ai box, per per gli «stop and go», di Barrichello e Panis all'11esimo giro spalancano le porte del quarto posto a Brundle, che sta andando fortissimo. Intanto, Badoer è quattordicesimo, il migliore tra gli italiani. Hill è sempre al comando, seguito come un'ombra da Schumacher. Al 13esimo giro il doppiaggio di Moreno, che pure non ha commesso la minima ostruzione, rischia di creare un pasticcio. Hill esita nel superare la Forti e quando tocca a Schumacher la Benetton, approfittando della scia di Moreno, si getta dietro alle Williams con tale determinazione che il pilota tedesco deve poi frenare per non tamponarla nel velocissimo curvone dell'Estoril. Schumacher si fa sempre più pressante e al termine dello stesso giro tenta un attacco, impossibile, nella stretta variante del Liceo, che immette sul rettilineo di partenza. Hill resiste, ma in questo curva in contropendenza uno scarto di traiettoria troppo brusco sarebbe immediatamente punito da un testacoda. Forse è quello che spera il tedesco, che ci riprova qualche tornata dopo, nello stesso punto. Al 16esimo giro Brundle raggiunge Coulthard e si mette in scia dello scozzese a cui contende il terzo posto, mentre Barrichello, ripartito dopo lo «stop and go» è alle spalle di Irvine (ottavo). Al 17esimo giro Panis è il primo a rifornire, imitato da Moreno e, due giri dopo, da Schumacher e Brundle. Il tedesco effettua il pit-stop in 8"6. Nella tornata successiva il traffico ai box si fa più intenso e si rischia un pericolosissimo



fotografie EMPICS



Non lo si può negare: grazie ai legami con la Ligier abbiamo imparato molto su questa pista dove in gara andiamo meglio che in prova

MICHAEL SCHUMACHER

kinen, che va per prati alla variante veloce e rientra poi in pista proprio davanti a Berger, ma l'austriaco lo evita. Al tornante Adelaide Barrichello compie una staccata al limite e supera di prepotenza Coulthard. Il brasiliano è terzo e comincia a sognare di ripetere la prestazione di Montréal, ma i commissari sportivi non la pensano così. E neppure il sistema di controllo delle partenze anticipate, che fa suonare l'al-

Sopra, Michael Schumacher in mezzo ai due piloti della Williams sul podio del Gp di Francia. In alto Hill è davanti a «Schummy» nelle battute iniziali. Poi il tedesco prenderà il largo, per vincere con oltre mezzo minuto di vantaggio. A sinistra in basso il momento del via, con Hill velocissimo a scattare davanti a Schumacher e Barrichello. Il brasiliano si vedrà comminare uno «stop and go» per partenza anticipata. Nella foto in alto a sinistra, la bandiera a scacchi si abbassa su David Coulthard e lo libera dall'incubo di Martin Brundle: il pilota della Ligier ha concluso quarto, a meno di cinque decimi di secondo dal rivale...

Le ha tentate tutte Morbidelli, a destra, ma in Francia la sua Footwork non voleva saperne di funzionare a dovere e il pesarese ha concluso solamente in 14esima posizione. Sotto, Barrichello davanti a Panis: alla fine saranno sesto e ottavo. Katayama e Inoue non hanno trovato di meglio che trascinarsi fuori pista già al primo giro, in basso al centro. Mark Blundell davanti a Gerhard Berger, nell'altra pagina. Il britannico della McLaren ha difeso con i denti il suo undicesimo posto: il ferrarista dopo un attacco molto deciso non ha rischiato più di tanto per cercare di strapparglielo...

COLOMBO



PHOTO4

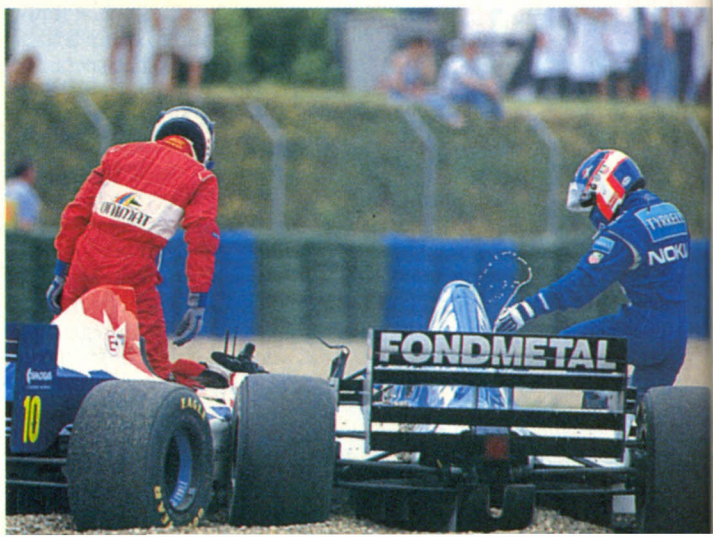
mo contatto. Entra per primo Coulthard, che riparte proprio mentre sta arrivando Alesi e le due monoposto si sfiorano nel bel mezzo di un gruppo di meccanici ed in quel frangente arriva a razzo anche Hakkinen. Tutto finisce bene ma che paura! La scena, quasi identica, si ripeterà al secondo rifornimento. Hill attende il 21esimo giro per rifornire (9"4) e quando rientra in pista si ritrova alle spalle di Schumacher che ne ha approfittato per fare due giri velocissimi (1'20"2 e 1'20"5) e colmare il distacco che lo separava dall'inglese, per ritrovarsi in testa! A partire da questo momento il suo vantaggio non smetterà di crescere. Si fermano ai box anche Barrichello e Berger e per l'austriaco le cose vanno veramente storte. Il tubo di mandata del carburante non vuole saperne di entrare a dovere nel bocchettone del serbatoio e prima che la situazione si sblocchi Berger perde 53"7 ai box... A quel punto la sua gara è definitivamente compromessa e Gerhard si lascia abbattere, tirando un po'

i remi in barca. Intanto, si scatena una durissima battaglia tra Hakkinen e Panis per l'ottavo posto. Il francese è palesemente più veloce, ma non abbastanza da riuscire a tentare una stoccata vincente nei confronti del finlandese che infatti lo terrà dietro per tutta la gara. Al 27esimo giro, esce di pista Gachot, proprio mentre nubi cariche di pioggia cominciano ad addensarsi sul

circuito. Al 34esimo giro si ferma ai box per rifornire Brundle, che era terzo e riparte quinto, dietro anche a Coulthard e Alesi. È nella zona del tornante Adelaide che la pioggia inizia a cadere a partire dal 41esimo giro, ma il temuto rovescio temporalesco non si scatena e, dopo aver esitato a lungo, i piloti decidono di continuare con le gomme slick. Hill è il primo a effettuare il se-

condo rifornimento e a montare le gomme slick, nonostante lo spauracchio della pioggia. Viene imitato due giri dopo da Panis. Poi si ferma Coulthard, anche questa volta seguito a ruota da Alesi, Hakkinen, Barrichello e Schumacher: ancora una volta tra la Williams e la Ferrari si sfiora la collisione nella corsia box! Si ferma per la seconda volta anche Boullion, ma riparten-

COLOMBO



Quando ho potuto passare Alesi e Berger alle prese con Herbert mi sono detto che al mondo c'è giustizia!
MARTIN BRUNDLE



AMARO SFOGO DI HILL DOPO LA SCONFITTA

In gara perdiamo la competitività!

MAGNY-COURS — Ha la solita faccia un po' inespessiva, con quell'aria che gli viene soprattutto al termine delle gare, quando alla naturale stanchezza (a cui fa da contraltare l'altrettanto innaturale freschezza che esibisce come di consueto Michael Schumacher) si somma la delusione per la sconfitta. Già perché a Damon Hill, è di lui ovviamente che stiamo parlando, questo secondo posto dietro al rivale suona come una sconfitta. Anche perché è la terza volta che Hill parte dalla pole position su questa pista per ritrovarsi a fine gara sul secondo gradino del podio... «Non so spiegare che cosa mi accada su questa pista. È una situazione dalla quale sembro non uscire e comincia a

pesarmi. Non che il secondo posto sia un brutto risultato, ma, è ovvio, vincere sarebbe tanto meglio. Questa volta sono riuscito a partire in testa ma per vincere avrei dovuto riuscire a rimanere davanti dopo i pit-stop, oppure sperare che Schumacher optasse per una

strategia a tre rifornimenti. Invece non è andata così e Michael Schumacher lo ha superato proprio al primo rifornimento, approfittandone per incrementare il vantaggio in classifica... «È proprio questo il problema, ma non mi abbatto. Rimangono ancora molti Gp e la lotta per il titolo è sempre aperta. A questo punto però spero proprio di vincere a Silverstone. Devo farlo. Sarebbe il luogo perfetto per ricominciare a vincere». Schumacher è stato estremamente pressante nelle prime fasi di gara, tanto da mettere Hill in difficoltà? «La sua costante presenza alle mie spalle era preoccupante. La sua vettura era molto più efficace della mia nelle frenate. Il fatto è, e non riusciamo a capire perché, noi siamo più competitivi in qualifica di quanto non lo siamo in gara. Dobbiamo darci da fare per cercare di invertire questa tendenza, per quanto riguarda il rendimento in corsa. Oggi ad esempio, la mia macchina era perfetta solo sul bagnato. Non ho niente di particolare da rimproverare al comportamento della mia Williams, se non il fatto che non eravamo in grado di reggere il passo di Schumacher». Ci sono forse stati altri problemi col differenziale? «No comment, per ora. Non ne so nulla, dobbiamo prima analizzare la cosa con gli ingegneri, i quali hanno effettuato un gran lavoro a tal fine. L'aspetto positivo è che oggi abbiamo dimostrato che, se non altro, è tornata l'affidabilità».

Paolo Bombara

Ho provato ad attaccare Blundell ma resisteva e ho desistito. Undicesimo o dodicesimo che cambia? GERHARD BERGER

ORSI

do non andrà lontano, con la sua Suber-Ford che si ammutolisce (per noie alla trasmissione) già al termine della corsia box... Al 51esimo giro Berger che è bloccato dietro a Blundell, tenta un sorpasso a ruote fumanti e sale sul cordolo al tornante Adelaide. Per poco non si assiste a una speronata come quella a Blundell a Montréal. Berger si mette allora nuovamente in scia a Blundell. Ci rimarrà, un po' troppo saggiamente, sino a fine gara. Ancora al tornante Adelaide, cinque giri dopo, sono sempre Blundell ed una Ferrari protagonisti di una scena simile a quella appena vista. Questa volta è l'inglese che scambia Alesi per Berger e lo chiude, costringendolo a saltare sul cordolo per evitare l'aggancio. Alesi avrà poi i suoi problemi, al 67esimo giro, sempre al tornante Adelaide, anche con l'ottimo Badoer. Il finale di gara è tutto per Brundle, che rimonta fortissimo nei confronti di Coulthard e finisce in scia alla Williams, staccato di soli 4 decimi di secondo. ■



JEAN-CHRISTOPHE BOULLION

Aveva deluso profondamente a Montecarlo. Aveva deluso un po' meno in Canada e poi aveva promesso: «Non riesco ancora a guidare la Sauber sui saliti, ma a Magny-Cours l'asfalto è liscio e voglio limitare il distacco da Frenzen fra 4 e 8 decimi al massimo». Alla fine ci sono «solo» sei decimi.

IN SALITA

IN DISCESA

EDDIE IRVINE

Eddie Irvine è impazzito cercando inutilmente di trovare l'assetto ideale su una pista molto tecnica, che ha messo in difficoltà molti piloti. In particolare la sua vettura era sempre molto instabile in frenata e l'irlandese era in pista tanto spettacolare quanto poco efficace.

FORMULA UNO

GP FRANCIA

Herbert, nella foto, non è apparso all'altezza del suo compagno di squadra. Venerdì è uscito di strada e sabato non è riuscito a fare meglio del 10. tempo. Sesto tempo per la Ligier di Panis, sotto. Dopo il terzo tempo delle libere del sabato, nel team si aspettavano di più, ma problemi alle gomme hanno rallentato il pilota francese

LE PROVE CON IL NUOVO MOTORE

Hill grande Renault super

Per la Casa francese le qualifiche non potevano avere migliore esito. Ai primi tre posti si sono piazzate infatti vetture dotate del nuovissimo motore Rs7b

■ PAOLO BOMBARA

MAGNY-COURS — La Formula 1 per la Francia va a gonfie vele. I tempi dei piloti della Renault sono stati interrotti solo da quello di Jean Alesi. Niente di meglio per attirare sugli spalti di Magny-Cours un folto pubblico. Grazie al nuovo motore Rs7b che, a dire dei piloti, costituisce un enorme progresso ad ogni livello (coppia e potenza massima) rispetto alla già eccellente versione, al termine delle prove si trovano ai primi tre posti tre motori Renault, davanti ad Alesi, Barrichello (con un motore Peugeot) e Panis. Ma c'è chi recrimina, come la stessa Ligier che pensava di poter piazzare entrambe le vetture tra la seconda e la terza fila. Chi invece ha deluso è proprio la Ferrari. Certo, Alesi è alla fine quarto in griglia ed in Canada aveva vinto partendo una posizione più indietro, però mentre a Montréal le rosse erano sempre competitive ed i distacchi erano contenuti, qui il cronometro indica un distacco che è un divario: 1"5 e tanto i tec-

nici quanto i piloti hanno ammesso di non aver trovato le corrette soluzioni d'assetto. Può anche accadere, ma perché non capita ad altri? Di sicuro non è capitato né alla Williams, né a Schumacher. Il tedesco, Hill e (un po' meno) Coulthard hanno dato battaglia alla grande, a colpi di decimi in meno quando il limite sembrava già raggiunto. Meno male che ci hanno pensato loro a vivacizzare le prove. Alla fine ha prevalso Hill e non è solo merito dell'efficienza della sua Fw17 che su un asfalto liscio come un biliardo si è avvicinato al comportamento teorico ideale, rivelandosi estremamente efficace. Lo stesso Schumacher si è complimentato con Hill per la determinazione con cui ha affrontato la velocissima curva dell'Estoril. Evidentemente Hill si trova a suo agio sul circuito francese dove ha già battuto in prova anche compagni di squadra scomodi come Prost e Mansell. Oltre che con Hill, Schumacher ha avuto anche i suoi problemi con le gomme. ■



fotografieORSI



Le uscite di pista e i testacoda

VENERDI

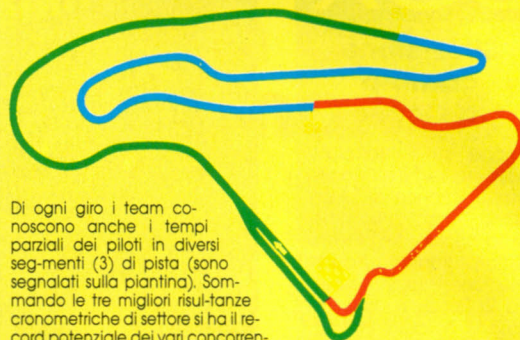
libere
Morbidelli
Irvine
qualificazioni
Berger
Herbert

SABATO

libere
Diniz
Frenzen
Moreno
qualificazioni
Brundle
Berger



IL TEMPO IDEALE



Di ogni giro i team conoscono anche i tempi parziali dei piloti in diversi segmenti (3) di pista (sono segnalati sulla piantina). Sommando le tre migliori risultanze cronometriche di settore si ha il record potenziale dei vari concorrenti. Il risultato valido per la posizione in griglia non è necessariamente uguale al miglior tempo composito, definito tempo ideale. Infatti, quando stacca il suo giro record (best time) un pilota non sempre dà il meglio in ogni punto del circuito. In linea di massa ma se il tempo ideale è uguale al best time un concorrente non ha commesso errori, se invece è superiore vuol dire che in qualche punto della pista è stato al di sotto del suo rendimento potenziale, magari semplicemente perché disturbato da un avversario. Ecco il «rendimento» dei piloti in questo Gp. Evidenziato in neretto, il peggiore differenziale.

POSIZIONE IDEALE	PILOTA	MIGLIOR TEMPO IDEALE	TEMPO IN QUALIFICA	POSIZIONE AL VIA
1.	Hill	1'17"225	1'17"225	(1)
2.	Schumacher	1'17"268	1'17"512	(2)
3.	Coulthard	1'17"925	1'17"925	(3)
4.	Alesi	1'18"646	1'18"761	(4)
5.	Barrichello	1'18"810	1'18"810	(5)
6.	Panis	1'19"042	1'19"047	(6)
7.	Berger	1'19"051	1'19"051	(7)
8.	Hakkinen	1'19"238	1'19"238	(8)
9.	Brundle	1'19"321	1'19"384	(9)
10.	Herbert	1'19"386	1'19"555	(10)
11.	Irvine	1'19"628	1'19"845	(11)
12.	Frentzen	1'20"096	1'20"309	(12)
13.	Blundell	1'20"309	1'20"527	(13)
14.	Salo	1'20"796	1'20"796	(14)
15.	Boullion	1'20"800	1'20"943	(15)
16.	Morbidelli	1'20"905	1'21"076	(16)
17.	Badoer	1'21"323	1'21"323	(17)
18.	Inoue	1'21"761	1'21"894	(18)
19.	Katayama	1'21"921	1'21"930	(19)
20.	Martini	1'22"016	1'22"104	(20)
21.	Gachot	1'23"229	1'23"647	(22)
22.	Montermini	1'23"466	1'23"466	(21)
23.	Diniz	1'24"028	1'24"184	(23)
24.	Moreno	1'24"656	1'24"865	(24)

LA SORPRESA

È una sorpresa a metà, perché è risaputo che la Ligier gode di un vantaggio particolare su questo circuito, che è per lei quello di casa. Si tratta di un tracciato molto tecnico, dove disporre di molti parametri è utilissimo. Ma per la sua gara d'addio, Cesare Fiorio ha rischiato di mettere a segno l'ennesimo colpaccio. Alla fine Panis è sesto, ma alla luce delle prestazioni delle prove libere del sabato, alla Ligier si aspettavano di veder piazzati sia il francese (addirittura terzo davanti a Schumacher sabato mattina) che Brundle rispettivamente in quarta e quinta posizione. Invece, Brundle ha sprecato tutto finendo fuori pista alla curva Estoril sin dal primo giro di qualificazione, mentre Panis ha avuto problemi coi due successivi treni di gomme ai quali era stata sbagliata la pressione di gonfiaggio.

I NOSTRI AL VIA

Il più veloce fra gli Italiani è stato ancora una volta Morbidelli, che non è però riuscito a trovare un assetto soddisfacente. Bisogna poi levare tanto di cappello alla Minardi e ai suoi due piloti, che hanno dovuto improvvisare tutto il sabato dopo esser rimasti al palo venerdì per le note controversie giudiziarie. Merita un particolare encomio Badoer, che si è qualificato a ridosso proprio di Morbidelli. Molti problemi per la Pacific di Montermini, inizialmente con l'assetto. Poi si è anche rotto, il sabato mattina, il triangolo di una sospensione e infine la Pacific ha avuto noie con la frenata.

POSIZIONE IN GRIGLIA	PILOTA	POSIZIONE IN GRIGLIA
14.	Gianni Morbidelli	16.
—	Luca Badoer	17.
—	Pierluigi Martini	20.
19.	Andrea Montermini	21.

Minardi gira solo un giorno

TEAM	GIRI
LIGIER	85
WILLIAMS	85
SAUBER	84
TYRRELL	82
ARROWS	79
PACIFIC	77
JORDAN	71
BENETTON	70
McLAREN	65
FORTI	61
FERRARI	48
MINARDI	46

Ovviamente è la Minardi, costretta a disertare la prima giornata di prove, quella che ha girato meno di tutti, ma la Ferrari (che già era stata quella meno assidua in pista a Montréal) ha percorso solo due tornate in più, rispetto alla squadra faentina, a causa di un guasto alla pompa idraulica che ha bloccato, sabato, Alesi in pista dopo neppure un giro.

Nessuna interruzione

La media delle interruzioni, a cui le tre bandiere rosse del Canada avevano fatto subire un brusco innalzamento, è ridiscesa a Magny-Cours, dove si sono registrati pochi incidenti e dove non c'è mai stato bisogno di interrompere le prove.



BOX

Silverstone cambia la Copse

Anche se il tracciato non ha subito modifiche, il circuito di Silverstone, teatro della prossima gara, ha avuto un'importante trasformazione. Alla prima curva, la Copse, è stato rialzato il cordolo interno, mentre quello esterno è stato «spianato» eliminando anche una striscia d'erba. «D'ora in avanti — spiegava l'ingegnere di pista di Coulthard Jock Clear — i piloti non potranno più montare sul cordolo interno e dovranno modificare totalmente la traiettoria». A questo si aggiungono gli importanti lavori nella zona paddock e box effettuati nell'inverno.

● **TILT.** Venerdì le prove libere hanno rischiato di dover slittare per problemi di temperatura. Il caldo, già insopportabile per le persone, era ancora di più per certe apparecchiature e computer del sistema di cronometraggio chiusi in un camion. Tutto era in tilt e per riuscire a raddrizzare la situazione, al mattino presto è stato tirato giù dal letto un negoziante di elettrodomestici di Nevers, a cui sono stati chiesti 6 condizionatori. Ce n'erano solo 3 in magazzino, ma ne sono stati reperiti altri 3 a Bourges, per evitare ogni ritardo gli organizzatori hanno inviato un elicottero a cercare il materiale di salvataggio.

● **OCCHIALI.** Ora anche Luca Badoer ha lanciato la sua linea di occhiali da sole. Dal look piuttosto giovane, si chiamano And Bad, dove Bad sta per Badoer e non per cattivo.

● **PIOGGIA.** La pioggia battente ha sorpreso al risveglio i piloti domenica mattina ed il warm-up si è disputato su pista bagnata. Non poche sono state le uscite di pista, da Martini a Hill e ai due piloti della Benetton, Herbert e Schumacher. Panis ha invece rotto il motore del «muletto» dopo pochi giri.

COLOMBO



ORSI

CAMBIATE ALCUNE REGOLE PER IL '96 DALLA FIA MA...

Punite da subito le invasioni di pista

Incominciamo con la buona notizia: l'ultimo Consiglio Mondiale della Fia ha reintegrato ufficialmente il Gp d'Italia a Monza il 10 settembre, ponendo così fine ad un braccio di ferro durato mesi. Fa seguito una notizia meno buona, almeno per il solito Minardi. È infatti stato deciso che in seguito all'invasione di pista a Montréal all'ultimo giro, la classifica della gara sarà quella del penultimo giro. Un brutto scherzo per Badoer, che aveva carpito la settima posizione a Salo proprio all'ultimo giro. D'altra parte, la Fia minaccia d'ora in poi gravi sanzioni a tutti gli organizzatori in caso di invasioni di pista. Altre tre

decisioni entreranno in vigore a partire dal 1996, o immediatamente in caso di accordo unanime delle squadre.

Il primo punto ricalca il gentlemen agreement concordato ad inizio anno dai principali motoristi, ma inglobando questa volta le stesse squadre che dovranno impegnarsi a non utilizzare nessun dispositivo elettronico concepito da chiunque sia stato implicato nella verifica dei sistemi elettronici per conto della Fia nel corso dei precedenti 24 mesi, onde preservare il segreto industriale.

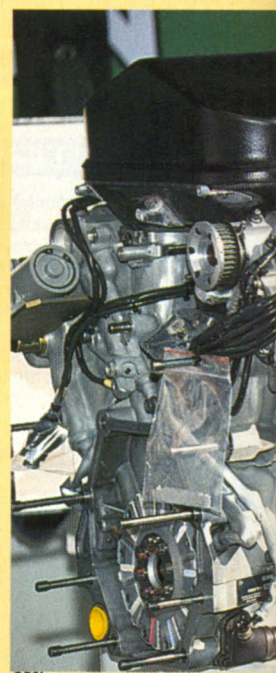
Attualmente, la Ldra che effettua i controlli sull'elettronica in F. 1 viene infatti a

conoscenza dei segreti di ogni Costruttore. Il secondo punto prevede l'obbligo per i piloti, quando abbandonano la macchina lungo il circuito, di lasciarla col volante installato e in folle o con la frizione innestata. Il terzo punto è il più critico e le piccole squadre non accetteranno sicuramente la sua applicazione immediata. Il tempo massimo di qualificazione non dovrà essere superiore al 107% di quello della pole position. Se questa regola fosse stata applicata a Magny-Cours, il tempo massimo sarebbe stato 1'22"630 e non si sarebbero quindi qualificati Montermini, Gachot, Diniz e Moreno.

COMMISSIONE MOTORISTI

Nel 2000 meno cavalli

Bernie Ecclestone si è dato un gran daffare sabato, convocando una riunione straordinaria della Foca, a cui non sono però state invitate la Minardi e la Pacific. Si è discusso delle ultime decisioni del Consiglio Mondiale ma anche di punti di dettaglio del regolamento sportivo che andranno fissati con precisione. In particolare, il Gp del Canada avrebbe fatto emergere alcune lacune del regolamento come quella evidenziata dalla Ferrari, quando sono stati fatti reintegrare i tempi di qualificazione di Berger, del sabato, a cui era stato erroneamente conteggiato anche il giro di rientro effettuato dopo l'esposizione della bandiera rossa. Esisteva in tal senso un accordo, ma nulla di scritto precisamente sul regolamento. Sempre su istigazione di Ecclestone (ed in seguito alle proposte della riunione di Montecarlo) si sono poi riuniti i motoristi che hanno deciso di creare una commissione di lavoro per le Case, che dovrà vagliare come ridurre l'escalation delle potenze sino al 2000 con un regolamento che consenta una certa stabilità.



ORSI

VENERDÌ DOPO LE PROVE

La McLaren in crisi fa test aerodinamici

Se state ad ascoltare Ron Dennis, tutto va bene o quasi. A Woking non suona la sirena d'allarme, né echeggiano grida di sconforto. Eppure, il cammino della McLaren-Mercedes comincia ad assomigliare a quello dei gamberi. Progressi ne saranno anche stati



PHOTO4

fatti rispetto all'inizio dell'anno, ma non allo stesso livello di quelli compiuti dagli altri, e quindi il divario aumenta. A volte, poi, i tecnici dell'ex-armata McLaren sembrano perdere proprio l'orizzonte. Venerdì, dopo una prima giornata di prove disastrosa in cui soprattutto Hakkinen era stato bersagliato da problemi idraulici di ogni tipo, che avevano in particolare bloccato il sistema di trasmissione, e l'accoppiamento col motore, la McLaren ha preso una decisione drastica e spettacolare. Caricata la vettura del finlandese ed il muletto sulla bisarca, Hakkinen e soci si sono recati dopo le prove ufficiali sulla vicina pista di Lurcy-Lévis, a circa 40 km da Magny-Cours, per effettuare alcuni collaudi, soprattutto per verificare il buon funzionamento del cambio dopo che era stato montato quello del muletto sulla vettura da gara di Hakkinen. Le prove hanno dato soddisfazione e l'indomani, infatti, la sua monoposto ha smesso di fare le bizze ma ci ha pensato quella di Blundell su cui è stato necessario cambiare il motore. Da notare che la pista di Lurcy-Lévis che appartiene al preparatore francese Danielson (che ha anche una squadra di F.3000) è generalmente utilizzata per prove di aerodinamica. Si tratta infatti di due rettifili paralleli collegati da due curve d'inversione.



ORSI

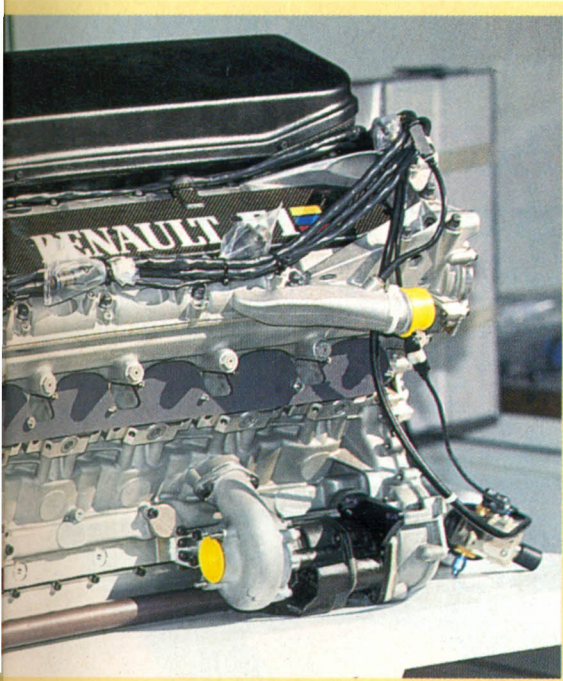


Sopra, a sinistra, De Bruynseraede, direttore di gara per tutte le prove, discute con Olivier Panis; sopra, la «t-car» della McLaren in partenza per il circuito di Lurcy-Levis, vicino a Magny Cours, dove il team si è recato per alcuni test con Hakkinen, dopo le prove di venerdì. A lato, la spettacolosa Renault Espace F.1, costruita utilizzando il motore V10 Rs5 e la meccanica della Williams del '93: la monovolume ha compiuto alcuni giri con Bernard

TRABALLA IL RAPPORTO CON TYRRELL

Nei piani Yamaha c'è anche lo stop

Alla fine ce l'ha fatta: Mika Salo, con il viso ancora un po' gonfio per l'operazione alle adenoidi, è salito sulla Tyrrell e al nostro Tarquini, pilota di riserva convocato in Francia, non è rimasto altro che fare da osservatore. «Onestamente — ha dichiarato Salo — pensavo di potercela fare. Ma se mi fossi sentito davvero male, non in condizioni di guidare, non avrei avuto problemi a farmi da parte per una gara». Tarquini, dal canto suo, l'ha presa con filosofia. Chi invece potrebbe avere qualche problema in più è la Yamaha. I risultati di questa prima parte dell'anno non sono stati all'altezza delle aspettative e da più parti circolano voci di una rottura del sodalizio fra il motorista giapponese e la squadra (improbabile) o di un ritiro a fine anno della Case dei tre diapason (possibile). Non va dimenticato, però, che la Ligier di Tom Walkinshaw, pur avendo un contratto biennale con la Mugen, è ancora in caccia di un motore gratis...



Il Gran Premio di Francia ha rappresentato la 300esima corsa di Formula 1 disputata dalla Ligier: ecco, a lato, una sfilata di monoposto «blu» che dal 1976 hanno vinto 8 gare di campionato del mondo. Al centro, un addetto al rifornimento mentre cerca di familiarizzare con una attraente miss. Nell'altra pagina, in alto, Niki Lauda insieme al figlio di Luca di Montezemolo, Matteo; al centro, i multicolori scooter utilizzati dal personale della Minardi per gli spostamenti nel paddock



foto:graficoRSI

L'ERRORE DI UN TECNICO SOLLEVA POLEMICHE

Dalla Goodyear la gomma col foro

Ha fatto discutere il caso sollevato da Schumacher dopo le qualifiche del sabato. «Avremo molti problemi — dichiarava il campione del mondo in conferenza stampa — perché provando le temperature delle gomme con la sonda, un tecnico della Goodyear ne ha forate alcune». Un bel po', a dir la verità: tre gomme su un set di Michael (che aveva compiuto 20 giri), due su un altro (con 5 giri), altre due su un treno di Herbert (con 14 giri). La Goodyear ha ammesso l'errore (la sonda ha un margine di penetrazione di circa tre millimetri), mentre la Ferrari, che aveva lo stesso tecnico, non ha lamentato alcun problema. Di fatto, la foratura era «lenta», in quanto le gomme hanno perso circa 4 «psi» (l'unità di pressione anglosassone) cioè il 20-25 per cento del totale, durante tutta la notte. Ma i commissari, in via precauzionale, hanno accordato a «Schummy» un treno supplementare per il warm-up, con un vago impegno verbale a usarlo solo in caso di emergenza. Precauzione inutile, perché domenica mattina tutti hanno usato le gomme da pioggia. Su una pista dove l'usura di pneumatici era un fattore critico, questo fatto ha provocato perplessità da parte di più di un team concorrente, anche perché

Schummy spiattellava abbondantemente le coperture anteriori in frenata durante le prove. Patrick Head della Williams, domenica mattina, era piuttosto seccato. «Non sapevamo quali potessero essere gli effetti della foratura lenta — ha detto il responsabile Goodyear, John Taube — e non valeva la pena di correre rischi». Ora, comunque, resta il precedente.

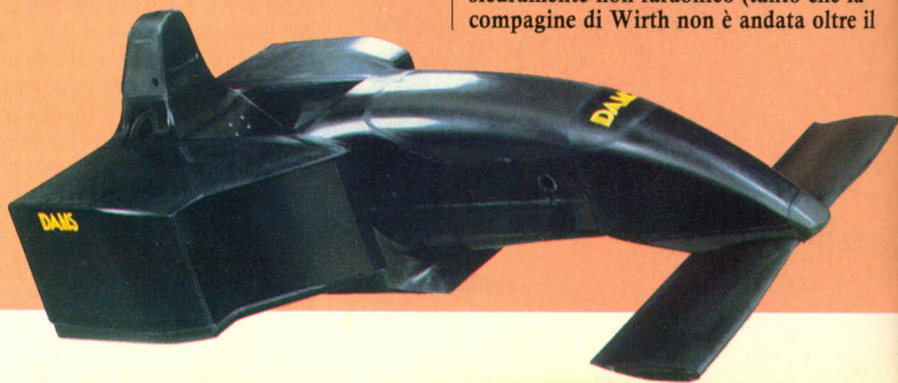


PRONTA LA SCOCCA REALIZZATA DALLA SNPE PER IL '96

Dams nel Circus con Comas

Tira e molla, alla fine la Dams ha detto sì e si schiererà al mondiale del 1996 e possiamo mostrarvi le prime foto della scocca, realizzata dalla francese Snpe, una

ditta specializzata nell'industria militare, che già realizzava i telai della Simtek. Proprio le buone prestazioni della Simtek ad inizio anno e nonostante un budget sicuramente non faraonico (tanto che la compagine di Wirth non è andata oltre il



ALESÌ DETTA LE SUE CONDIZIONI

Io e Schummy insieme? È impossibile

No, non c'è nulla di personale. Anzi, pare proprio che tra il tedesco e il francese corra una certa simpatia ed indubbia stima reciproca. Però, in un'intervista al quotidiano francese l'Equipe, Jean Alesi ha fatto chiaramente intendere che non gradirebbe essere compagno di squadra del campione del mondo, alla Ferrari o altrove. «Dopo il Gp di Monaco — ha dichiarato Alesi — mi sono incontrato col presidente Montezemolo e gli ho espresso le mie intenzioni. La decisione la prenderà lui. Come finirà, non lo so, ma quel che è certo è che qualunque sarà la mia scelta e qualunque sarà quella di Schumacher non saremo nella stessa squadra. Schumacher è in una posizione di forza, può far salire i prezzi alle stelle. Ciò significa che il team che lo ingaggerà lo pagherà molto caro e potrà giustificare un prezzo così elevato solo se lui dominerà il suo compagno di squadra, altrimenti sembrerà d'aver speso inutilmente quel denaro. È in suo favore quindi che produrrà i maggiori sforzi, piuttosto che verso il suo compagno di squadra». Nessun pilota corre solo

per denaro, ma lo stesso Alesi precisa sempre all'Equipe che «l'ammontare dell'ingaggio è importante. Se ad esempio Schumacher fosse pagato 18 o 20 milioni di dollari, Berger 11 o 12, io dovrei forse accettare 1 o 2? No di sicuro. C'è una competizione tra di noi anche in questo campo. Il prezzo base lo fissa il campione del mondo, gli altri debbono far rispettare la posizione che meritano».

DISAVVENTURA PER L'EX SIMTEK

Verstappen resta senza pass

Al limite del grottesco, la disavventura capitata a Jos Verstappen, ex pilota Simtek e ora «solo» collaudatore Benetton, nel paddock di Magny-Cours. L'olandese è stato avvicinato da Pasquale Lattoneddu della Foca che gli ha chiesto di esibire il famoso «pass» di accesso. Quello di Verstappen era intestato alla Simtek, squadra che virtualmente non esiste più. Dopo una consultazione con Ecclestone, il pass è stato ritirato, anche se sia Jos che il suo manager, l'ex pilota F.1 Huub Rothengatter, sono riusciti ad averne subito uno provvisorio. Intanto, però, c'è chi ha tratto profitto dalle disavventure della Simtek. La Tyrrell-Yamaha ha rilevato lo sponsor Korean Air, non dimenticando di citare, in un comunicato, che apparteneva alla squadra oggi in liquidazione...

Gp di Montecarlo) hanno probabilmente convinto Jean-Paul Driot, titolare della Dams, ad optare per il motore Ford Ed. A lungo, infatti, il progetto dell'equipe era rimasto congelato proprio a causa della scelta del propulsore. I piloti saranno francesi ed appartenenti alla Filière Elf, per usufruire tra l'altro dell'appoggio economico garantito dalla casa petrolifera francese per i suoi piloti a partire dal '96. Uno dei piloti è già scelto, si tratta di Erik Comas che proprio con la Dams si era laureato campione di F.3000 nel '90 e che dovrebbe iniziare lo sviluppo della vettura non appena sarà terminata la costruzione del primo esemplare, previsto. La responsabilità tecnica sarà affidata a Claude Galopin. Sul fronte degli sponsor la Dams è, come la Jordan-Peugeot in relazione anche con la Gitanes. La Dams ha anche contattato la Peugeot in vista della stagione 1997.



COLOMBO

LO HA ANNUNCIATO A MAGNY-COURS

Prost rinuncia al progetto team

Alain Prost ha compiuto dietro front rinunciando, almeno per il momento, all'ambizioso progetto di mettere in piedi un team tutto suo. Intervistato dalle radio francesi a Magny-Cours, il 40enne ex campione del mondo ha escluso un suo intervento in Formula 1 nelle vesti di proprietario di una scuderia. Tuttavia, la scelta di Prost non significa affatto un suo totale distacco dai Gran Premi; il francese, infatti, potrebbe comunque accettare rapporti di collaborazione e di consulenza con organizzazioni già impegnate in Formula 1 o che stanno per entrare, quali la Dams.



ENTRO FINE LUGLIO LE STRATEGIE '96

La Gitanes di fronte a tre diverse soluzioni

Privatizzata dallo scorso febbraio, la Gitanes potrebbe mollare la Ligier a fine '96 o comunque ridurre il suo impegno con la squadra francese, il cui contratto di cinque anni (per un ammontare di circa 30 miliardi annui) scadrà proprio a fine stagione. «Nulla è ancora definito — ha precisato il responsabile della Gitanes per le competizioni, Le Berre — ma la strategia futura verrà decisa entro fine luglio. Esistono tre correnti nel consiglio di amministrazione. C'è chi vorrebbe continuare con la Ligier, chi andare altrove e chi vorrebbe dividere quella manna tra più squadre». Non è un mistero che la Peugeot abbia allacciato contatti con la Seita per far approdare la Gitanes sulle pance della Jordan. Una trattativa che alla Marlboro considerano come già conclusa. «A parte la Ligier — prosegue Le Berre — le sole squadre disponibili ed interessanti sono due, la Sauber e proprio la Jordan, dove la presenza di un motorista francese potrebbe essere determinante». Trattative esistono anche con la Dams e con Prost. «Se il progetto di Prost andrà in porto, la sua squadra non partirà comunque prima del '97 — continua Le Berre — ed in ogni caso noi non ci impegneremo con nessuno per oltre due anni, quindi tutto è possibile».

BOX

La Sauber confirma smentendo

Curiosa smentita da parte del portavoce Sauber, Gustav Buesing, sui contatti avuti dal team con Gustav Brunner, soprattutto alla luce di questa precisazione dello stesso Buesing. «Ma — ha aggiunto Buesing — se Brunner si presentasse di sua iniziativa non gli chiederemo certo la porta in faccia...». Senza contare poi che ogni smentita è, in buona sostanza, una notizia data due volte. In Francia, in ogni caso, De Corfanze in predica di essere sostituito da Brunner, era presente, ed è stato visto parlare a lungo con Cesare Fiorio, all'ultima gara con la Ligier. Intanto anche se i risultati non lo dimostrano troppo, la Sauber C14 ha compiuto alcuni progressi. Rivedendo tutta la struttura ad assorbimento d'urto delle fiancate, i tecnici della squadra svizzera hanno potuto intervenire radicalmente sulla fluidodinamica interna.

● **VENTO.** Damon Hill, a dispetto dell'apparenza tranquilla, ha un certo gusto per le battute sarcastiche. Dopo la pole del sabato, il moderatore della conferenza stampa gli ha chiesto se il vento gli avesse dato una mano sul giro veloce o se invece gli soffiasse contro. «Mi risulta — ha sogghignato Damon — che girando in fondo si prenda la stessa quantità di vento da tutte le parti...».

● **SUDORE.** Sempre in tema di battute, da rimarcare quella del direttore tecnico Ligier, Frank Dernie. «Spero che faccia caldo in gara — commentava il sabato sera — perché il nostro sistema di raffreddamento motore funziona benissimo mentre altri potrebbero avere guai». A chi gli faceva notare che con il solleone a Magny-Cours c'è da soffocare, ha risposto tranquillo: «Fa niente: preferisco sudare e vincere che star bene e arrivare sesto...».

● **NUMERI.** I francesi hanno la mania delle ricorrenze, specie di quelle che il riguarda da vicino. Così, per il Gp di Francia, qualcuno si è ricordato che si trattava della 300. gara della Ligier in F. 1. Celebrati anche i cento anni dell'Automobile Club di Francia.

GP FRANCIA



Settima gara del mondiale di F.1

2 Luglio 1995

Circuito:
Magny-Cours

Distanza:
306 km

Organizzatore:
Acf

Direttore di gara:
John Corsmith

Partenza:
ore 14,00

Spettatori:
71.000

Organizzazione:
6

Sicurezza:
8

Condizioni atmosferiche:
variabile, pioggia intensa al mattino, lieve rovescio durante la gara



I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

E' imbattuto (1992)
Appartiene a **Nigel Mansell (Williams Fw14B)** che ha ottenuto la pole con il tempo di 1'15"486 alla media di 203.211 Km/h.

SUL GIRO IN GARA

E' imbattuto (1992)
Appartiene a **Nigel Mansell (Williams Fw14B)** che ha percorso il suo 70. giro in 1'17"578 alla media di 197.221 km/h.

SULLA DISTANZA

E' imbattuto (1992)
Appartiene a **Nigel Mansell (Williams Fw14B)** che ha percorso 72 giri pari a 306.792 in 1.36'45"320 alla media di 190.248 km/h.

IN 26 AL VIA

(tra parentesi la media)

1. FILA



5 Damon Hill
(Williams Fw17)
1'17"225 (198,122)



1 Michael Schumacher
(Benetton B195)
1'17"512 (197,389)

2. FILA



6 David Coulthard
(Williams Fw17)
1'17"925 (196,343)



27 Jean Alesi
(Ferrari 412 T2)
1'18"761 (194,259)

3. FILA



14 Rubens Barrichello
(Jordan 195)
1'18"810 (194,138)



26 Olivier Panis
(Ligier Js41)
1'19"047 (193,556)

4. FILA



28 Gerhard Berger
(Ferrari 412 T2)
1'19"051 (193,546)



8 Mika Hakkinen
(McLaren Mp4/10)
1'19"238 (193,089)

5. FILA



25 Martin Brundle
(Ligier Js41)
1'19"384 (192,734)



2 Johnny Herbert
(Benetton B195)
1'19"555 (192,320)

6. FILA



15 Eddie Irvine
(Jordan 195)
1'19"845 (191,621)



30 Heinz Harald Frentzen
(Sauber C14)
1'20"309 (190,514)

7. FILA



7 Mark Blundell
(McLaren Mp4/10B)
1'20"527 (189,998)



4 Mika Salo
(Tyrrell 023)
1'20"796 (189,366)

8. FILA



29 Cristophe Boullion
(Sauber C14)
1'20"943 (189,022)



9 Gianni Morbidelli
(Footwork Fa16)
1'21"076 (188,712)

9. FILA



24 Luca Badoer
(Minardi M195)
1'21"323 (188,139)



10 Taki Inoue
(Footwork Fa16)
1'21"894 (186,827)

10. FILA



3 Ukyo Katayama
(Tyrrell 023)
1'21"930 (186,745)



23 Pierluigi Martini
(Minardi M195)
1'22"104 (186,349)

11. FILA



17 Andrea Montermini
(Pacific Pr02)
1'23"466 (183,308)



16 Bertrand Gachot
(Pacific Pr02)
1'23"647 (182,912)

12. FILA

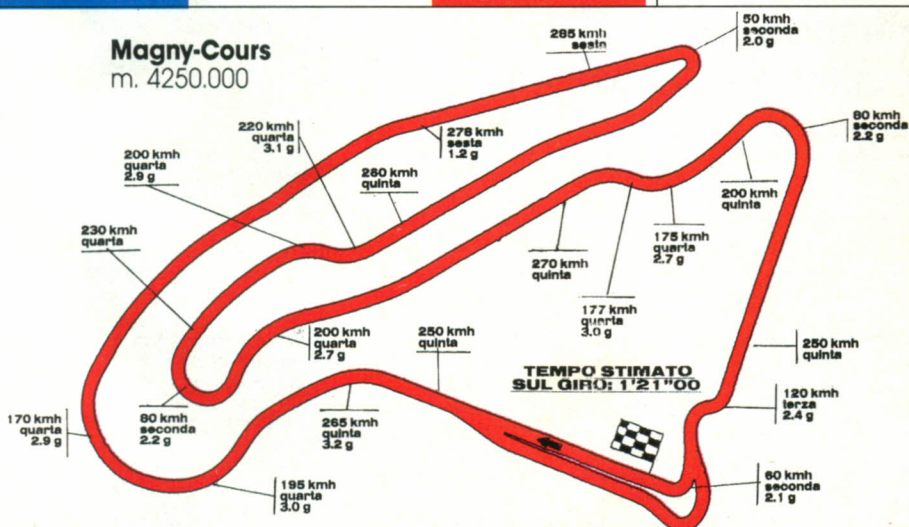


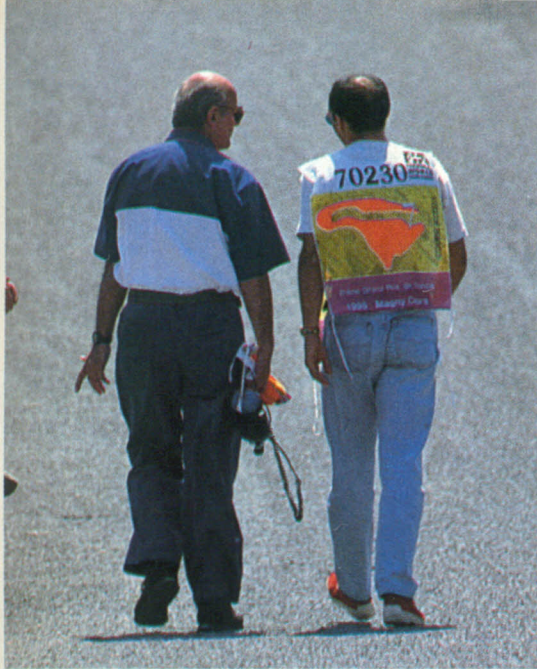
21 Pedro Diniz
(Forti Fg01)
1'24"184 (181,745)



22 Roberto Moreno
(Forti Fg01)
1'24"865 (180,286)

Magny-Cours
m. 4250.000





Solo spettatore Tarquini nel Gp di Francia. Sopra, mentre parla con Rumi, titolare della Fondmetal, partner tecnico della Tyrrell per la quale l'italiano è tester. La Ligier ha festeggiato a Magny-Cours il 300. Gp dal suo esordio, a sinistra. Gran festa in casa per Jean Alesi, sotto, accolto con molte bandiere e striscioni

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Benetton B195	72	1.38'28"429	186.446	
2. Damon Hill	Williams Fw17	72	1.38'59"738	185.463	31.309
3. David Coulthard	Williams Fw17	72	1.39'31"255	184.484	1'02.826
4. Martin Brundle	Ligier JS41	72	1.39'31"722	184.469	1'03.293
5. Jean Alesi	Ferrari 412 T2	72	1.39'46"298	184.020	1'17.869
6. Rubens Barrichello	Jordan 195	71	1.38'40"932	183.468	1 GIRO
7. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/10	71	1.38'57"293	182.962	1 GIRO
8. Olivier Panis	Ligier Js41	71	1.38'57"998	182.940	1 GIRO
9. Eddie Irvine	Jordan 195	71	1.39'00"678	182.858	1 GIRO
10. Heinz Harald Frentzen	Sauber C14	71	1.39'44"798	181.510	1 GIRO
11. Mark Blundell	McLaren Mp4/10B	70	1.38'46"507	180.714	2 GIRI
12. Gerhard Berger	Ferrari 412 T2	70	1.38'46"983	180.699	2 GIRI
13. Luca Badoer	Minardi M195	69	1.38'45"512	178.162	3 GIRI
14. Gianni Morbidelli	Footwork Fa16	69	1.38'48"551	178.071	3 GIRI
15. Mika Salo	Tyrrell 023	69	1.39'21"912	177.074	3 GIRI
16. Roberto Moreno	Forti Fg01	66	1.38'39"292	170.595	6 GIRI

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Pedro Diniz	Forti Fg01	0	Incidente	0.
Taki Inoue	Footwork Fa16	0	Incidente	0.
Ukyo Katayama	Tyrrell 023	0	Incidente	0.
Johnny Herbert	Benetton B195	2	Incidente	6.
Pierluigi Martini	Minardi M195	23	Cambio	16.
Bertrand Gachot	Pacific Pr02	24	Incidente	17.
Cristophe Boullion	Sauber C14	48	Trasmissione	13.
Andrea Montermini	Pacific Pr02	62	Non classificato	17.

L'ALTALENA

COSI' DOPO 18 GIRI

1. Hill in 0'24"27"916 (187.613); 2. Schumacher a a 0"318; 3. Coulthard a a 9"517; 4. Brundle a a 10"929; 5. Alesi a a 21"781; 6. Berger a a 29"575; 7. Hakkinen a a 31"278; 8. Irvine a a 33"800; 9. Barrichello a a 35"227; 10. Frentzen a a 43"638; 11. Blundell a a 47"697; 12. Panis a a 58"342; 13. Boullion a a 1'09"334; 14. Badoer a a 1'13"563; 15. Salo a a 1'19"060; 16. Morbidelli a a 1'19"692; 17. Martini a a 1'20"187; 18. Gachot a a 1 giro; 19. Moreno a a 1 giro; 20. Montermini a a 6 giri.

COSI' DOPO 36 GIRI

1. Schumacher in 0'49" 8"550 (186.804); 2. Hill a a 12"671; 3. Coulthard a a 37"133; 4. Alesi a a 51"296; 5. Brundle a a 54"482; 6. Barrichello a a 56"509; 7. Irvine a a 1'00"046; 8. Hakkinen a a 1'10"099; 9. Panis a a 1'10"564; 10. Frentzen a a 1 giro; 11. Blundell a a 1 giro; 12. Berger a a 1 giro; 13. Badoer a a 1 giro; 14. Boullion a a 1 giro; 15. Morbidelli a a 1 giro; 16. Salo a a 2 giri; 17. Moreno a a 3 giri; 18. Montermini a a 5 giri.

COSI' DOPO 54 GIRI


1. Schumacher in 1.13'56"198 (186.241); 2. Hill a a 20"019; 3. Brundle a a 45"192; 4. Coulthard a a 57"473; 5. Alesi a a 1'05"816; 6. Barrichello a a 1'12"424; 7. Hakkinen a a 1 giro; 8. Panis a a 1 giro; 9. Irvine a a 1 giro; 10. Frentzen a a 1 giro; 11. Blundell a a 1 giro; 12. Berger a a 1 giro; 13. Badoer a a 2 giri; 14. Morbidelli a a 2 giri; 15. Salo a a 2 giri; 16. Moreno a a 4 giri.

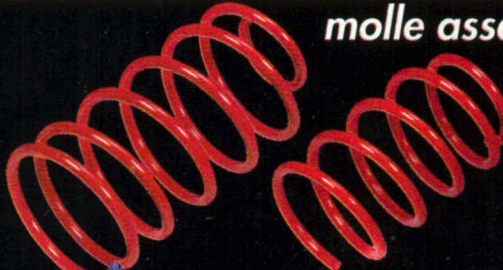


fotografieORSI

I GIRI PIU' VELOCI


PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Schumacher (Benetton B195)	51	1'20"218	190.730
Hill (Williams Fw17)	9	1'20"635	189.744
Brundle (Ligier JS41)	60	1'21"005	188.877
Coulthard (Williams Fw17)	71	1'21"235	188.342
Alesi (Ferrari 412 T2)	51	1'21"360	188.053
Panis (Ligier Js41)	7	1'21"398	187.965
Barrichello (Jordan 195)	8	1'21"455	187.834
Irvine (Jordan 195)	54	1'21"541	187.636
Berger (Ferrari 412 T2)	8	1'21"782	187.083
Hakkinen (McLaren Mp4/10)	40	1'22"058	186.453
Frentzen (Sauber C14)	70	1'22"688	185.033
Blundell (McLaren Mp4/10B)	45	1'22"698	185.011
Boullion (Sauber C14)	46	1'22"866	184.635
Herbert (Benetton B195)	2	1'23"080	184.160
Salo (Tyrrell 023)	50	1'23"711	182.772
Morbidelli (Footwork Fa16)	35	1'24"256	181.589
Martini (Minardi M195)	10	1'24"354	181.378
Badoer (Minardi M195)	30	1'24"546	180.967
Montermini (Pacific Pr02)	39	1'24"812	180.399
Gachot (Pacific Pr02)	7	1'26"158	177.581
Moreno (Forti Fg01)	7	1'26"748	176.373





molle assetto

by



Via Montecuccoli, 36 - Milano
Tel. 02/48303020

VELOCITA' IN PROVA

VENERDI'

N.	PILOTA	KM/H
6	Coulthard	294.200
28	Berger	293.400
5	Hill	292.600
14	Barrichello	291.800
15	Irvine	290.300
27	Alesi	288.700
7	Blundell	288.700
8	Hakkinen	288.700
1	Schumacher	287.200
25	Brundle	287.200
2	Herbert	287.200
26	Panis	285.700
9	Morbidelli	283.400
3	Katayama	282.700
10	Inoue	282.700
30	Frentzen	281.200
4	Salo	280.500
16	Gachot	280.500
29	Boullion	279.700
17	Montermini	279.700
21	Diniz	276.900
22	Moreno	270.600

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
6	Coulthard	296.700
5	Hill	295.000
1	Schumacher	293.400
14	Barrichello	293.400
28	Berger	291.100
15	Irvine	291.100
29	Boullion	290.300
27	Alesi	289.500
8	Hakkinen	289.500
2	Herbert	288.700
7	Blundell	288.700
26	Panis	286.400
3	Morbidelli	285.700
10	Inoue	285.700
25	Brundle	284.200
3	Katayama	284.200
4	Salo	283.400
30	Frentzen	282.700
16	Gachot	281.900
24	Badoer	279.700
21	Diniz	278.300
23	Martini	278.300
17	Montermini	275.500
22	Moreno	274.100

● **FERRARI.** Anche se quest'anno si è dovuta accontentare del 5. posto di Jean Alesi, la Ferrari è la primatista tra le Case costruttrici per numero di successi nel Gp di Francia (9), davanti alla Lotus (7) e alla Williams (6). Tra i piloti quello che ha conseguito più vittorie nella corsa francese è Alain Prost (6), precedendo l'argentino Juan Manuel Fangio e il britannico Nigel Mansell (4). Da rilevare però che nel 1951 Fangio ha vinto dopo aver preso il posto di Luigi Fagioli sull'Alfa Romeo destinata a vincere, manovra a quel tempo consentita dal regolamento.

ORSI



Escursione nella sabbia per Frentzen in prova. Ecco, a destra, il tedesco della Sauber mentre rientra in pista. Montermini, sopra, è giunto al traguardo ma non è stato classificato; al via è infatti rimasto fermo per ben 7 giri

COLOMBO



TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI'		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
5	Hill	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'19"987	1'18"556	1'18"561	1'17"225	1'38"306
1	Schumacher	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'19"535	1'18"893	1'19"134	1'17"512	1'37"695
6	Coulthard	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'19"954	1'18"585	1'18"851	1'17"925	1'37"613
27	Alesi	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'20"051	1'19"254	1'49"641	1'18"761	1'37"046
14	Barrichello	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'20"974	1'19"763	1'19"660	1'18"810	1'37"688
26	Panis	Ligier Js41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'19"663	1'19"466	1'18"979	1'19"047	1'37"822
28	Berger	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'20"236	1'19"051	1'19"391	1'19"295	1'38"035
8	Hakkinen	McLaren Mp4/10	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'29"016	1'20"218	1'19"918	1'19"238	1'40"300
25	Brundle	Ligier JS41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'20"213	1'19"384	1'19"135	1'19"524	1'38"303
2	Herbert	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'20"721	1'19"555	1'20"023	1'20"000	1'38"238
15	Irvine	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'21"465	1'20"713	1'20"667	1'19"845	1'37"727
30	Frentzen	Sauber C14	Ford Zetec Rv8	Goodyear	1'22"297	1'21"111	1'21"175	1'20"309	1'39"468
7	Blundell	McLaren Mp4/10B	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'22"199	1'20"804	1'20"884	1'20"527	1'39"870
4	Salo	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10c	Goodyear	1'23"133	1'21"921	1'21"887	1'20"796	1'41"939
29	Boullion	Sauber C14	Ford Zetec R V8	Goodyear	1'22"884	1'22"372	1'21"778	1'20"943	1'38"541
9	Morbidelli	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'23"118	1'21"756	1'21"511	1'21"076	1'42"153
24	Badoer	Minardi M195	Ford Cosworth V8 EdM	Goodyear	-	-	1'21"542	1'21"323	1'38"981
10	Inoue	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'25"160	1'23"355	1'22"787	1'21"894	1'47"786
3	Katayama	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10C	Goodyear	1'22"802	1'22"959	1'22"863	1'21"930	1'40"718
23	Martini	Minardi M195	Ford Cosworth V8 EdM	Goodyear	-	-	1'21"769	1'22"104	1'41"204
17	Montermini	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'25"002	1'24"172	1'24"100	1'23"466	1'42"768
16	Gachot	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'25"462	1'24"509	1'23"934	1'23"647	1'41"557
21	Diniz	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'26"407	1'25"787	1'23"974	1'24"184	1'42"845
22	Moreno	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'28"342	1'26"445	1'25"143	1'24"865	1'44"727

RUOTE IN LEGA



TGF by BBS 20090 Assago (Milano) - Via A. Einstein 19 - tel. 02-45700078 - fax 02-45700968

NUMERI

● **SCHUMACHER.** In Francia splendido successo per Michael Schumacher che, alla 59. presenza, ha ottenuto la 14. vittoria raggiungendo in questa graduatoria l'australiano Jack Brabham (126 gare), il brasiliano Emerson Fittipaldi (144) e il britannico Graham Hill (176). La Benetton è alla 19. vittoria in 208 partecipazioni e i motori Renault alla 64. in 243 gare. Dopo 7 Gp il campione del mondo in carica è in testa alla graduatoria piloti alla media di 6,57 punti/presenza mentre il suo team, è primo tra i costruttori con 3,42 punti/partecipazione di media.

● **RENAULT.** A Michael Schumacher è andato anche il giro veloce in corsa, il suo 20., con un tempo che gli avrebbe assicurato il 12. posto sullo schieramento di partenza. Nell'insieme i propulsori Renault hanno così dominato il Gp di Francia occupando le prime 3 posizioni sia nelle qualificazioni che in corsa. Per i motori a 10 cilindri questa è la 60. vittoria, il primato per numero di successi è per il frazionamento a 8 cilindri, che ha all'attivo 243 Gp vinti.

● **HILL.** Per il 5. anno consecutivo la pole position a Magny-Cours è andata a un pilota della Williams Renault e per il 3. di seguito a conquistarla è stato Damon Hill, che proprio su questo circuito, nel 1993, è stato per la prima volta il più veloce in prova. Il pilota britannico, alla 41. presenza, è alla 7. pole; la Williams alla 78. in 336 gare e i motori Renault alla 101 in 243 partecipazioni. Damon Hill ottiene per la prima volta 3 pole in una stagione di corse: suo padre Graham nel 1965 con la Brm ha fatto meglio arrivando a quota 4 mentre nel 1967, con la Lotus Ford, ne aveva conquistato 3. Da rilevare comunque che alle 3 pole position a Magny-Cours, Damon non è mai riuscito a fare seguito con una vittoria e si è dovuto accontentare di 3 secondi posti.

● **QUALIFICHE.** Dal prossimo anno il limite per essere ammessi alla gara è stato portato dal 110% al 107% del tempo del pole man; a Magny-Cours il tempo da migliorare sarebbe stato 1'22"630 e di conseguenza 4 piloti quest'anno non avrebbero superato la barriera: i 2 della Pacific Ford e i 2 della Forti Ford.

● **FEDELTÀ.** Per 2 piloti seguiti dal pubblico italiano, il Gp francese ha avuto un valore particolare. Pierluigi Martini, dopo un'antivigilia tormentata, ha preso il via per la 100. volta alla guida di una Minardi; nella graduatoria dei driver più fedeli il primato è del francese Jacques Laffite con 132 presenze alla Ligier, seguito da un altro francese, Alain Prost, che conta 107 gare con la McLaren e dal brasiliano Nelson Piquet, con 106 alla Brabham. Gerhard Berger invece è arrivato al 100. Gp consecutivo, in una serie iniziata con il Gp del Messico 1989. Il primatista è comunque Riccardo Patrese, con 186 presenze consecutive, dal Gp del Belgio 1982 al Gp di Australia 1993, davanti ad Alain Prost (160 da Usa Ovest 1981 a Brasile 1991) e al brasiliano Ayrton Senna (149 da Europa 1984 a San Marino 1994).

a cura di **MAURO MORI**

CLASSIFICA DOPO LA SETTIMA GARA

	BRASILE 26/3	ARGENTINA 9/4	SAN MARINO 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	FRANCIA 2/7	G. BRETAGNA 16/7	GERMANIA 30/7	UNGHERIA 13/8	BELGIO 27/8	ITALIA 10/9	PORTOGALLO 24/9	EUROPA 1/10	PACIFICO 22/10	GIAPPONE 29/10	AUSTRALIA 12/11	TOTALE PUNTI
--	--------------	---------------	-----------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------------	---------------	---------------	-------------	-------------	-----------------	-------------	----------------	----------------	-----------------	--------------

MONDIALE PILOTI

1. Schumacher	10	4	-	10	10	2	10											46
2. Hill	-	10	10	3	6	-	6											35
3. Alesi	2	6	6	-	-	10	2											26
4. Berger	4	1	4	4	4	-	-											17
5. Coulthard	6	-	3	-	-	-	4											13
6. Herbert	-	3	-	6	3	-	-											12
7. Barrichello	-	-	-	-	-	6	1											7
8. Irvine	-	-	-	2	-	4	-											6
9. Hakkinen	3	-	2	-	-	-	-											5
10. Frenzen	-	2	1	-	1	-	-											4
Panis	-	-	-	1	-	3	-											4
12. Brundle	-	-	-	-	-	-	3											3
Blundell	1	-	-	-	2	-	-											3
14. Morbidelli	-	-	-	-	-	1	-											1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Benetton	-	7	-	16	13	2	10											48
2. Ferrari	6	7	10	4	4	10	2											43
3. Williams	-	10	13	3	6	-	10											42
4. Jordan	-	-	-	2	-	10	1											13
5. McLaren	4	-	2	-	2	-	-											8
6. Ligier	-	-	-	1	-	3	3											7
7. Sauber	-	2	1	-	1	-	-											4
8. Footwork	-	-	-	-	-	1	-											1

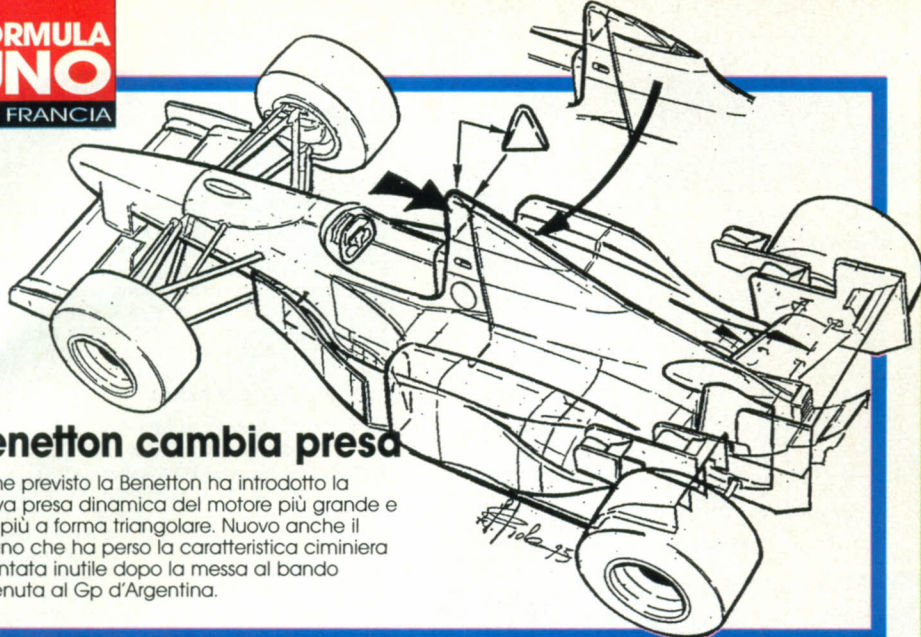
PRIMA LA FRUTTA, SCONFITTA LA SETE.

Al Gran Premio della sete vince Enervit,
la linea di integratori sportivi con succo di frutta.



ENERVIT

Integratori per lo sport e la vita attiva.



Benetton cambia presa

Come previsto la Benetton ha introdotto la nuova presa dinamica del motore più grande e non più a forma triangolare. Nuovo anche il cofano che ha perso la caratteristica ciminiera diventata inutile dopo la messa al bando avvenuta al Gp d'Argentina.

La Williams ha montato a sorpresa sulle Fw 17 una carenatura, nella foto a destra, che si colloca davanti alle ruote posteriori tipo Sauber, anche se con una soluzione meno voluminosa, riprendendo un concetto in voga sulle vetture tipo F. Indy.

fotoCOLLINS

IL DIRETTORE DI RENAULT SPORT CONTZEN È TRANQUILLO

Non temiamo la fuga di Frank

Di fronte alle voci sempre più insistenti di un possibile cambio di motori da parte della Williams, al vertice del reparto corse della Régie confidano che la collaborazione arriverà fino al '97

■ **PAOLO BOMBARA**

MAGNY-COURS — Cosa bolle in pentola in casa Williams? La squadra di Didcot è legata sino al 1997 compreso alla Renault, eppure si fanno sempre più insistenti le voci (e non solo voci) di contatti con altri motoristi. Si è parlato di Honda con una delegazione in visita a Didcot un mese fa, di Mercedes, ma c'è chi vocifera che anche la stessa Bmw abbia sondato le intenzioni di Frank. Si tratta di normali relazioni di sondaggio per mantenere i contatti o c'è qualcosa di più? Di certo, c'è che a Frank Williams non è mai andato a genio di condividere i motori, con tutte le evoluzioni come l'ultima portata al Gp di Francia, con la Benetton e che prima di accordarsi nuovamente con la casa francese per tre stagioni, lo scorso anno, si è fatto pregare a lungo, discutendo molto proprio con la Mercedes e — si dice — riuscendo ad ottenere condizioni ben particolari nel nuovo contratto che prevederebbe in particolare facili vie d'uscita. Vero, non vero? Bernard Contzen, direttore della Renault Sport, non è comunque inquieto circa il futuro ma neppure completamente sereno. Almeno

non ne dà l'impressione. «*Quel che posso dire è che, contrariamente a quanto si dice in giro, le relazioni personali tra me e Frank sono rimaste intatte. Per quanto concerne le relazioni tra la squadra e la Renault, credo che all'inizio Frank fosse molto diffidente circa la nostra capacità di fornire motori identici a due squadre di punta e a gestire la necessaria privacy, ma ora sia pienamente rasserenato. Il contratto ci lega sino al 1997 compreso, credo che sia nell'interesse di tutti continuare così*». Sapere che la Williams discute con altre case non infastidisce la Renault, non temete un colpo basso? «*Finché riusciamo a dimostrare a Frank che siamo non solo seri ma anche i migliori non mi preoccupa del futuro*». Si è parlato di Honda, di Mercedes, di Bmw... «*Non c'è mai fumo senza arrosto. In tutte queste trattative, contatti, o discussioni il problema non è tanto di sapere se sono avvenuti o meno, ma di sapere su quali scadenze stanno avvenendo*». Normale quindi che Williams discuta con la concorrenza? Però — come ammette — lo stesso Contzen, la Renault non tratta dal canto proprio con la McLaren o altri e non a

tutti i livelli può quindi essere accettata questa apertura di spirito della Williams. Un'apertura che in realtà non coincide per nulla con la realtà della squadra. Da inizio anno è facile constatare come i tecnici della Benetton dialoghino molto più apertamente con quelli della Renault di problemi anche non strettamente legati al motore; come, in sostanza, siano umili nel chiedere la cooperazione di una grande industria. Alla Williams non è così: da mesi faticano a rendere affidabili il differenziale e il sistema di trasmissione, così gettano via risultati per non voler chiedere la collaborazione tecnica della Renault. È un problema di filosofia, di cultura della squadra. «*Non è una questione di sfiducia — spiega Contzen — perché accadeva così anche quando erano i nostri unici partner. In passato, ai tempi di Mansell, col cambio automatico molto faticato a lungo per renderlo affidabile e ci hanno messo del tempo per accettare un nostro aiuto*». È stato così anche ora, ma alla fine gli ennesimi problemi del Gp del Canada hanno convinto la Williams ad abbassare la propria fierezza. ■

RE

LA TECNICA LA FW17 CAMBIA DIETRO

Si scherma la Williams

Le monoposto di Didcot hanno adottato paratie davanti alle ruote posteriori. Il Gp francese ha comunque visto anche Benetton, McLaren, Sauber, Forti e Minardi proporre novità interessanti

■ **GIORGIO PIOLA**

MAGNY-COURS — In sordina, cercando di non evidenziare troppo i tentativi di scaravoltare un progetto completamente sbagliato, Ron Dennis ha fatto debuttare al Gp di Francia un'ulteriore versione della Mp4/10, dopo la sparizione del terzo alettonecino avvenuta già in Canada. A Magny-Cours anche Williams e Benetton hanno buttato sul tappeto importanti novità per le loro monoposto, mentre fra le grandi la più conservatrice è stata la Ferrari, attesa invece alla vigilia per l'introduzione di una versione evoluta della 412T2. Tutta-

via la 412T2 in un certo senso è stata al centro dell'attenzione, perché una delle sue soluzioni tecniche ha fatto scuola per molte altre monoposto ci riferiamo alle piccole pinne verticali poste nella parte inferiore dei profili anteriori e viste in precedenza su Tyrrell (solo in prova) e su Sauber da Montecarlo, ora comparse anche su Benetton, Ligier, Jordan e Minardi. Molto attive anche le squadre minori con le nostre Forti e Minardi in testa alla lista assieme alla Sauber. La monoposto più modificata è risultata l'ultima arrivata nell'olimpo della F.1, la

Forti, con la versione B, disponibile in un solo esemplare per il giovane Diniz. Fermento anche sul fronte dei motori con l'introduzione di versioni evolute di un po' tutti i propulsori, in attesa delle grandi battaglie sui circuiti di Silverstone ed Hockenheim, regno, quest'ultimo per eccellenza delle massime potenze.

FERRARI. A parte l'evoluzione sul 12 cilindri evidenziata esternamente dagli scarichi ovali le Rosse erano in versione Canada, se si esclude una brevissima prova fatta da Alesi con un diverso alettone an-

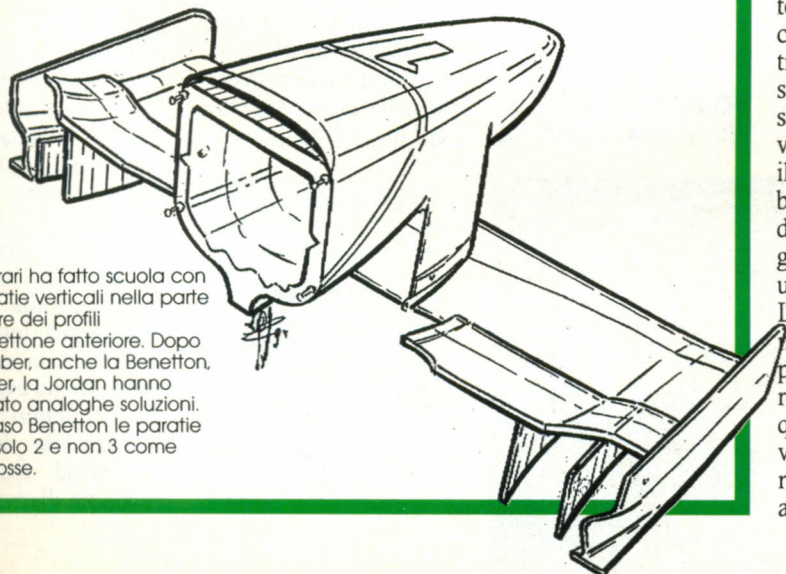
teriore. All'avantreno sono stati utilizzati dei nuovi cerchioni da 11,3 pollici, seguendo la strada intrapresa per la prima volta in Spagna. Dopo l'escursione fuori pista di Berger nelle prove di venerdì, è stato allestito il 4. telaio nudo, il numero 159, come vettura personale dell'austriaco al posto dell'originale 157.

BENETTON. Gran lavoro alla squadra di Enstone per dotare le due vetture da gara della nuova presa d'aria del motore e del cofano senza quella che è diventata una inutile ciminiera, dopo l'abolizione della regola dello sfogo posteriore, ufficializzata alla 2. gara stagionale. La modifica non è stata fatta in tempo sulla 3. vettura, che sarà uguale alle altre due soltanto a Silverstone, fra 15 giorni. La squadra inglese ha dovuto ovviamente rifare il crash-test per il rollbar di sicurezza, come d'altronde anche la cugina Ligier che adottava una identica soluzione. La presa dinamica del motore non ha quindi più la forma triangolare: ora assomiglia a quella della monoposto versione '94. Da rilevare l'utilizzo di un nuovo alettone anteriore dota-

to di due piccole paratie verticali simili a quelle adottate dalla Ferrari sin dalla prima gara. Sono ricomparsi nel complesso gruppo alettone posteriore i piccoli flap piazzati sotto al triangolo superiore della sospensione che avevamo già visto a Monaco.

McLAREN. Rivoluzione per la squadra di Woking con tre monoposto completamente riviste nell'aerodinamica, in attesa di altre ulteriori modifiche che forse vedremo già a Silverstone e che riguarderanno il muso, rimasto per il momento invariato. Il tutto nonostante siano già stati fatti esperimenti con soluzioni simili a quelle delle squadre rivali che vanno per la maggiore e cioè Benetton e Williams. I risultati non sono stati però tali da spingere su una scelta precisa, poi non bisogna dimenticare che vi è il problema del crash-test da passare per impiegare un nuovo muso. Si è quindi preferito puntare su tutto il resto. Sono stati rifatti i telai sia per motivi di rigidità torsionale sia per conglobare le strutture deformabili laterali nella carrozzeria. Le fiancate hanno ricevuto una drastica riduzione di se-

La B195 con ali stile... Rossa



La Ferrari ha fatto scuola con le paratie verticali nella parte inferiore dei profili dell'alettone anteriore. Dopo la Sauber, anche la Benetton, la Ligier, la Jordan hanno utilizzato analoghe soluzioni. Nel caso Benetton le paratie sono solo 2 e non 3 come sulle rosse.



ORSI

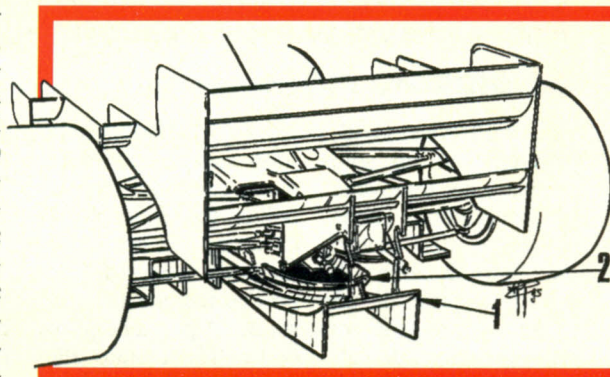
La Forti si è presentata a Magny-Cours con una monoposto dotata di fiancate sensibilmente accorciate, soluzione riservata solo a Diniz, a sinistra. Il muso tipo Benetton ha invece debuttato su entrambe le monoposto di Alessandria, a destra



COLLINS

Nuovo profilo della Mp4/10

In questo disegno è visibile il nuovo profilo estrattore della McLaren Mp4/10 ora meno incurvato verso l'alto (1), inoltre la parte centrale è carenata a V (2) come ad esempio su Arrows, Tyrrell, Sauber e Minardi.



zione nella parte davanti alle ruote posteriori, con una forma molto simile a quella adottata dalla Benetton sin dal Gp d'Argentina; il tutto per cercare di migliorare l'efficienza del complesso gruppo alettone posteriore. Nuovo anche il profilo estrattore che ha perso la sua forma originale per assomigliare a quello di Arrows, Tyrrell e Sauber, cioè con una carenatura a V della zona del cambio e un profilo non molto incurvato verso l'alto. Modificata anche la sospensione posteriore: sono stati mantenuti gli ammortizzatori Penske introdotti in Canada con la presenza del tecnico della casa americana vestito in Francia con la divisa McLaren.

WILLIAMS. Adrian Newey aveva promesso in Canada novità aerodinamiche al retrotreno, ma sinceramente non ci aspettavamo di vedere comparire una carenatura delle ruote posteriori tipo quella scartata recentemente dalla Sauber e criticata dallo stesso Newey al momento della sua introduzione, lo scorso anno, sulla vettura elvetica. Evidentemente le ulteriori restrizioni aerodinamiche, introdotte quest'anno, hanno riportato in auge questa soluzione abbinata sulle Fw

17 a un nuovo profilo estrattore più arrotondato nel suo piano inclinato. Nuovo anche il profilo dell'alettone anteriore. La zavorra sulle Williams era piazzata qui in Francia nella zona davanti ai radiatori.

SAUBER. Gran lavoro alla formazione svizzera per modificare le scocche e passare il crash-test, in modo da avere una diversa forma della zona delle strutture deformabili che si confacesse con i deviatori di flusso stile Williams, sinora scartati perché appunto non compatibili con la for-

ma originale dei telai. Sono stati provati due tipi di deviatori di flusso utilizzando infine la soluzione con i doppi elementi come soltanto la Williams ha quest'anno. Le altre novità riguardano l'alettone anteriore con tre grandi paratie verticali tipo Ferrari, la sospensione anteriore che ha dei diversi bilanciari ed il differenziale alleggerito di circa 4 kg. Mutata anche la posizione dei radiatori e degli sfoghi d'aria posteriori, così come nuovi sono gli scarichi.

FORTI. Rivoluzione anche per la squadra di

Alessandria con una monoposto, riservata al solo Diniz, che assomiglia ben poco alla configurazione originale conservata sul muletto. Nuovo il muso, tipo Benetton (montato anche sulla vettura di Moreno), inedite soprattutto le fiancate che hanno richiesto il rifacimento del crash-test laterale. Sono state infatti accorciate sensibilmente modificando quindi le strutture deformabili, la disposizione dei radiatori l'installazione delle centraline elettroniche e gli sfoghi dell'aria calda nella parte posteriore. Nuovo anche il pro-

filo estrattore con gli scarichi che soffiano ai lati nella parte superiore.

MINARDI. Le due vetture faentine da gara avevano un'inedita carrozzeria senza gli sfoghi dell'aria nella parte superiore che era una delle caratteristiche delle M195. Nuovi anche i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori con uno spostamento in avanti di quelli più piccoli rimasti all'interno del triangolo inferiore sul muletto. Inedito anche il profilo estrattore meno incurvato verso l'alto e di scuola Arrows, cioè con una carenatura a V del cambio. Gli scarichi sulle due vetture da gara soffiano nella parte superiore.

LIGIER. Come alla Benetton, anche alla Ligier è stata modificata la presa dinamica e il cofano motore sulle due vetture da gara. L'entrata rimane leggermente più triangolare che sulle B195. Qualcosa di diverso si sta vedendo invece a livello di aerodinamica, con un alettone anteriore inedito rispetto a quello montato sulle cugine inglesi e dotato di due grandi paratie verticali tipo Ferrari.

JORDAN. Nel cofano motore ai lati è stato integrato un piccolo raccordo per bloccare i doppi flap laterali della zona delle ruote posteriori. Questa modifica era presente solo su due vetture. Mutata la geometria della sospensione posteriore, mentre anche in casa Jordan è stato provato un alettone anteriore con una piccola paratia verticale tipo Ferrari. Introduzione, come in casa Renault, di un'evoluzione del 10 cilindri Peugeot riconoscibile dall'esterno per gli scarichi di maggiore diametro. ■

COLOMBO



La costante evoluzione della McLaren Mp4/10 ha prodotto nuove fiancate, a lato, ora scavate nella parte davanti ai radiatori. La riduzione di sezione ha portato le strutture deformabili a fungere da carrozzeria

*Dall'asfalto della
24 Ore di Daytona che
ha vinto, allo sterrato
della salita «Il Nido
dell'aquila» di Nocera
Umbra: per Giovanni
Lavaggi quello che
conta è provare nuove
esperienze a quattro
ruote, con un volante
stretto fra le mani*



Carlo ed Enrico gestiscono un pub-birreria a Nocera Umbra. Carlo è appassionatissimo di corse ma non ha mai tempo per andarle a vedere, così aspetta con trepidazione che arrivi giugno, il mese in cui si disputa il «Nido dell'aquila», la salita su sterrato del Monte Penino. È un po' emozionato, Carlo, quando in punta di piedi, con voce tremante, si avvicina a Dario Cerrato e gli dice «*Sorry, mister Blomqvist: mi firma un autografo?*». Dopo un anno di sosta forzata, la gara che richiama in Umbria famosi campioni e semplici dilettanti è tornata e per la gente del luogo l'atmo-

IL NIDO e altre storie

I mille scherzi di Alex Fiorio, i silenzi di Blomqvist, le battute di Faletti, la vittoria raccontata da Tamburini. Viaggio dietro le quinte di una gara che ha già varcato i confini d'Italia

SERGIO REMONDINO



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



«sfera si fa subito speciale, carica di emozioni. Cerrato si irrigidisce un attimo, poi sorride, si volta verso Blomqvist e dice a Carlo: «Stig è lui». Lo svedese dagli occhi di ghiaccio che sembra il sosia vivente di Benny Hill abbozza un sorriso e firma l'autografo e questa è solo una delle gustose scenette, delle mille situazioni che una corsa unica nel suo genere in Europa è capace di creare. Blomqvist è arrivato dall'Inghilterra senza quasi sapere di che cosa si trattava. Sapeva, questo sì, che avrebbe avuto a disposizione una Ford Escort Gruppo A della Sms-Italia e che il percorso era di 9600 metri, tutto in salita e tutto sterrato, ma nulla più. Non pensava certo, il taciturno svedese concittadino e compagno di scuola di Ronnie Peter-

son, che a Nocera gli avrebbero riservato un'accoglienza così calorosa. Gruppi di ragazzini a chiedergli l'autografo, applausi a scena aperta nella sfida del sabato sera con Fiorio, Tabaton e Cerrato sulle Alfa 145, quando lo speaker con voce entusiasta urlava «Ecco a voi **Stig Blosquit**, campione del mondo rally '84 e sette volte vincitore del suo rally di Svezia»: errori di pronuncia e altro attorno al taciturno Stig che ha visto il percorso per la prima volta, e unica prima delle prove, il venerdì sera, quasi al buio e con la pioggia. Eppure ha cominciato subito a fare sul serio. Quando i meccanici della Sms gli chiedevano premurosi se dovevano regolare il posto di guida lui rispondeva «No, no, va bene così» o, ancora, quando il

suo accompagnatore gli diceva «Vuole fare una seconda salita prima delle prove di domani?», lui laconico lo stroncava con un «No, no. Ho già visto abbastanza». Ma una volta trovatosi a fare sul serio «nonno Stig», 49 anni a luglio, mostrava subito di che pasta è fatto. Ammorbidire l'assetto: questa è stata l'essenza dei suoi interventi, in pratica il credo della sua generazione. E per l'ultima salita, quando bisognava andare di più per cercare di star davanti a Tabaton, Stig ha voluto delle gomme più larghe. Tutto qui. La sorpresa più bella è venuta dal vedere come questo uomo dagli occhi incredibilmente vispi per essere di colore azzurro cenere, sia un vero e proprio buontempone. Capace di sorridere e far battute e dire mas-



Fabrizio Tabaton (fotografia numero 15) ha preso molto sul serio la sua «prima volta» al «Nido dell'aquila» e ha vinto il Gruppo A con la Toyota Celica mentre Giovanni Galleni, velocissimo con la sua Opel Kadett Gsi, ha trovato anche il tempo di «intervistare» Alex Fiorio (16). «Come fai — starà chiedendo il toscano al torinese — ad andare così forte?». Tra i tanti protagonisti della salita del Monte Pennino si riconoscono Grasselli su Buggy-Lancia (1); Cerrato su Clio Maxi (2); Fassina su Subaru Legacy (3); Blomqvist su Ford Escort (4), Tamburi su Lancia Delta-Proto (5), Casalboni su Buggy-Lancia (6), Urbani su Lancia Delta 16V (7), Boldorini su Peugeot 205 (8), Pellizzari su Buggy-Porsche (9); Targett su Ford Sierra (10); Lulik su Ford Sierra 4 x 4 (11); Montanari su Vw Golf-Proto (12); Tommasi su Renault 5 Turbo (13), Benevelli su Opel Kadett-Proto (14). Come si vede, la varietà a livello di vetture non è davvero mancata...

15

sime «filosofiche» («i giocattoli costano cari e più si invecchia più costano»). Capace, anche, di prendersela con se stesso per avere rinunciato ad andare in discoteca con l'allegria compagnia perché erano già le due di notte e domani ci sarebbe stata la gara. Un Blomqvist che, a dispetto di quanto si dice in giro, non beve nemmeno una goccia di birra ma, in compenso, divora avidamente i piatti di pasta che gli passa con reverenza Benedetto, appassionato e gentilissimo gestore dell'albergo Europa a Nocera. «La pasta — dice Stig — è buonissima ed è buona solo in Italia». Man mano che passano le ore e lui prende confidenza con la compagnia diventa sempre più loquace. Grande svedese innamorato delle corse.



16

Chi, invece, di diventare loquace non ha certo bisogno è Alex Fiorio. Il «Nido» del torinese prende forma in modo rocambolesco dopo aver rischiato... di non cominciare mai. La vettura che gli è stata promessa non arriva e allora gli organizzatori «rimediano» all'ultimo momento la Fiat Coupé con la quale Emilio Corio è arrivato da Torino per correre. Ha il roll-bar e l'impianto di estinzione ma non si può certo dire che sia una Gruppo N al top. Eppure, con quella automobile Alex compie cose incredibili, facendo vedere una classe cristallina. Ma, soprattutto, il simpaticissimo Alex si mostra uomo di compagnia, anima insostituibile delle spassose serate di una allegra combriccola. Alex «prende in mezzo» be-

«nissimo Dario Cerrato con il gioco del «Capitano Paf». È una specie di indianata, con una serie di mosse e frasi da fare e dire secondo un ordine ben preciso. A ogni minimo errore si beve birra e Alex è straordinario nell'incalzare Cerrato. Che alla fine, dopo non si sa bene quanta birra, ce la fa a ripetere tutto senza sbagliare. Non contento, Alex riduce il viso di Marco Ascheri a una maschera da indiano con il gioco del «ti piz-zico e non rido» dopo essersi sporcato per bene bene le dita con lo scarico di un'auto-mobile... Fiorio e Cerrato formano una bella coppia. Stanno insieme volentieri, e, quando esagerano, la moglie di Dario, Tita, li blocca con uno sguardo...

Passano gli anni ma Gustavo Trelles non vuol perdere occasione per venire al «Nido», anche se dopo il successo nella prima edizione, nel '91, l'appuntamento col primato ora sembra stregato per lui. Trelles si impegna allo spasimo per farcela ma nemmeno questa volta riesce a vincere. Ammette che ha commesso un errore, ha fatto un seconda-quinta anziché un seconda-terza. E dice che vuole tornare, per vincere ancora. «Questa gara è bellissima — afferma Gustavo — bisogna lavorare per renderla ancora più famosa, far venire ancora più gente. È un appuntamento da non perde-re».

Quindi, finita la corsa, scappa via per prendere l'aereo che da Roma lo porterà in Argentina, dove da tre giorni sono iniziate le ricognizioni per il rally mondiale. Lui, che è iscritto con una Delta di Pre-

gliasco, proverà tre giorni in meno degli altri, ma non poteva rinunciare al «Nido»...

La galleria di personaggi, fatti e aneddoti della salita su sterrato di Nocera Umbra non può essere priva di qualche cosa che riguarda Giovanni Galleni, impareggiabile e simpaticissimo toscano che, unico, ha partecipato a tutte le edizioni della gara di Nocera. Compagnone come pochi, il «Gal-lo» una ne fa e cento ne pensa. In cima alla salita firma autografi a nome Blomqvist, Trelles, Cerrato e via dicendo, mentre nel suo camper c'è sempre un piatto di pasta per tutti. Sua mamma Annamaria e Pino si affannano a distribuire pasti caldi e bibite o vino a chiunque faccia loro un semplice sorriso. Il paddock del «Nido» è qualche cosa di unico. Così, all'aperto, con uno sfondo fatto di colline dai toni più diversi che vanno dal verde scuro al giallo chiaro, con piloti famosi e illustri sconosciuti che si parlano, chiacchierano di tutto, con la star che dà un consiglio sulle gomme al privatino alla prima esperienza su questo percorso. E con Giorgio Faletti che si commuove quando viene presentato a Blomqvist come «promessa dell'automobilismo italiano» o che delizia tutti i presenti con improvvisate quanto irresistibili gag. Come la telefonata,



2



3



4



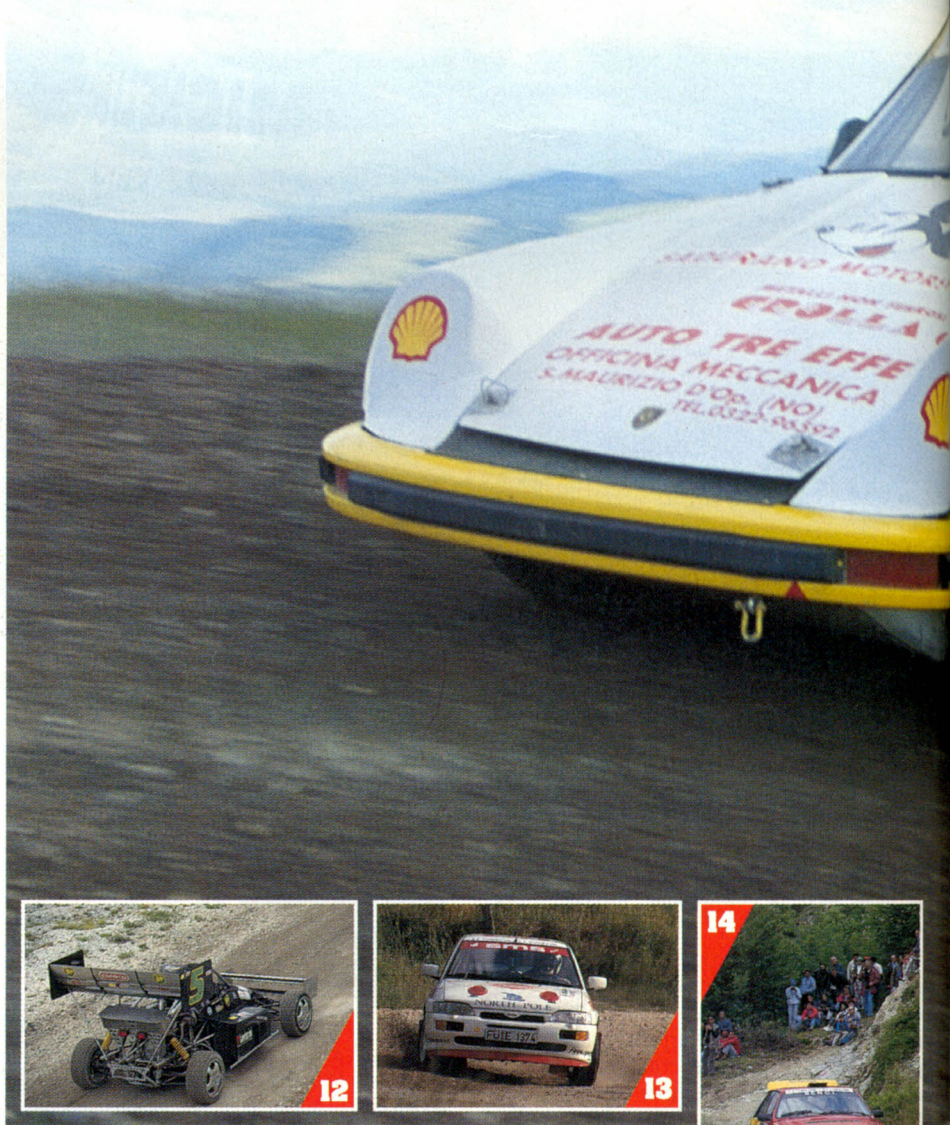
8



9



1



12



13



14

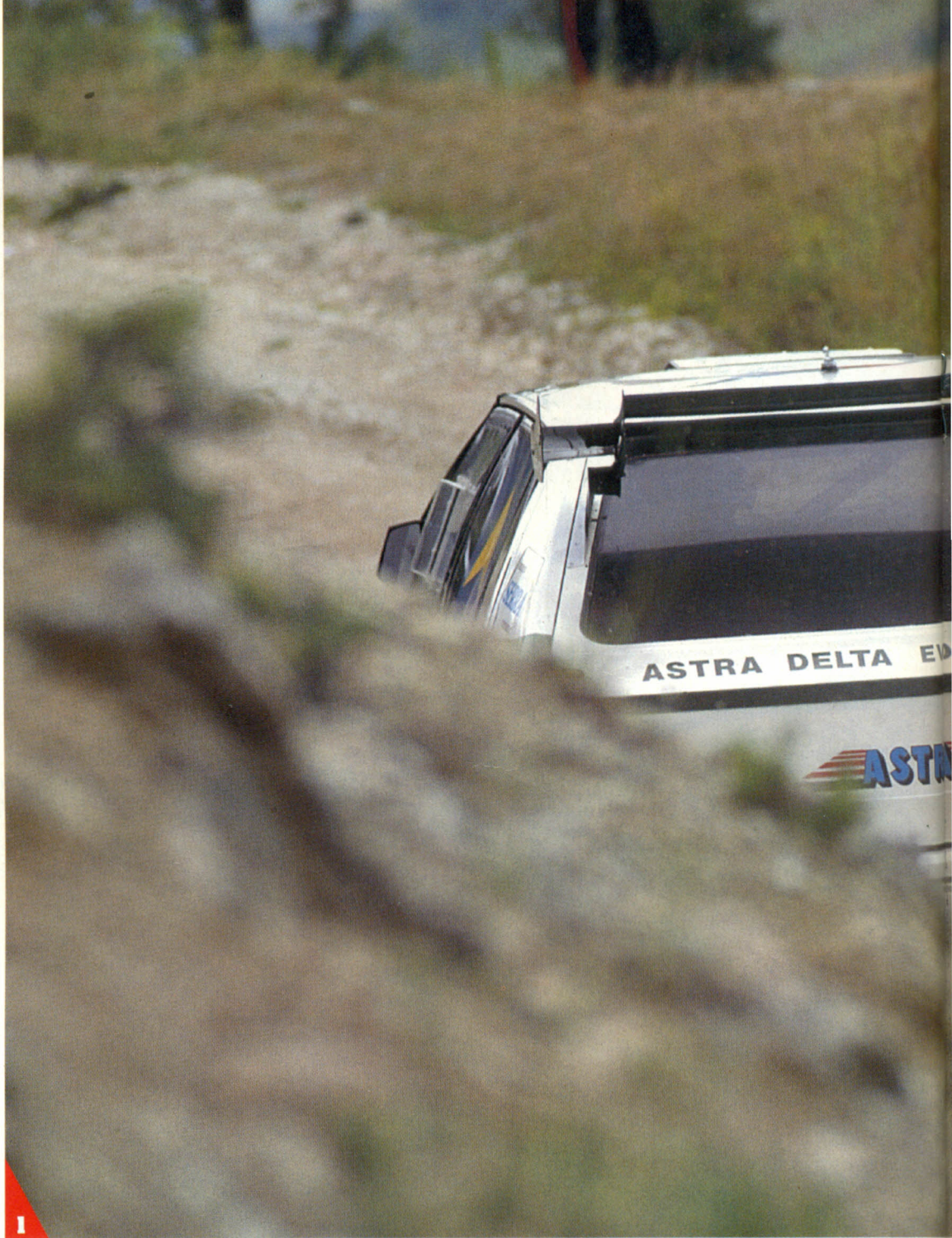


Alla sua prima esperienza al «Nido» il novarese Erminio Forti, campione italiano '93 della Velocità su terra, ha dato spettacolo con la sua Porsche 911 a trazione integrale (fotografia numero 17). Intanto, le Lancia-Delta Proto di Errani e Faletti (1) facevano bella mostra nel paddock. Tra i veicoli meno adatti al «Nido» c'è sicuramente il Nissan Terrano II turbodiesel di Monti (2), vettura da appena 100 CV per 1600 kg... A seguire, Faletti su Lancia-Delta Proto (3); Dentamaro su Opel Corsa (4); Corio su Fiat Coupé (5); Natale Casalboni su Buggy-Alfa Boxer (6); Trelles su Lancia Astra-Proto (7); Licheni su Buggy-Bmw (8); «Brik» su Peugeot 309 (9); Bertuzzi su Lancia Delta Hf (10); Corradin su Subaru Legacy (11); Tamburini su Buggy-Lancia (12); Marchioro su Ford Escort (13); Benci, splendido ottavo assoluto su Lancia-Delta Proto (14); Brunello su Ford Escort (15); Maccarinelli su Buggy-Renault





Incontri ravvicinati tra stelle televisive: Claudia Peroni intervista Giorgio Faletti (fotografia numero 2). Intanto, Gustavo Trelles scarica con rabbia tutti i 400 cavalli della sua Lancia Astra4 con la quale sarà secondo per appena 41 millesimi (1). Grandissimo Alex Fiorio con la Fiat Coupé (3): il «Nido» è sempre ricco di personaggi. Come Serrone su Buggy-Lancia (4); Errani su Lancia Delta-Proto (5), terzo dietro a Tamburini e Trelles; Lavaggi su Buggy- Porsche (6); Gai su Peugeot 309 (7); Benivogli su Toyota Celica St205 (8); Ascheri su Fiat Cinquecento «kit» (9); il vulcanico Galleni su Opel Kadett Gsi (10); Scola su Lancia Delta-Proto (11); Vincenzi su Peugeot 205 (12); Croci su Lancia Delta-Proto (13); Antonio Manfrinato su Ford Escort (14). Per ultimo un altro protagonista: il pubblico (15), numerosissimo al «Nido» '95. Arrivederci al '96...



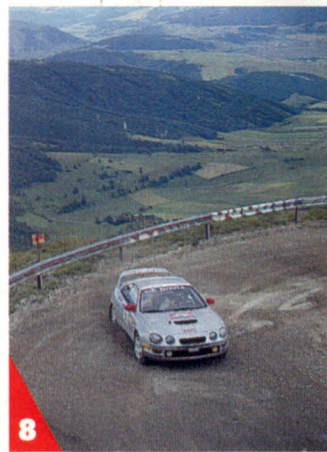
preoccupata per davvero, a Riccardo Errani per sapere come mai sono le undici di venerdì sera e la sua macchina da gara non è ancora arrivata «Guarda che se non è qui entro mezzanotte — dice Cenerentola Faletti a Errani — si trasforma in una zucca». Come si fa a restare seri?

E come si fa a restare seri quando si viene a conoscere la storia dei due fidanzati che, mandati indietro perché senza biglietto d'ingresso, si ripresentano poco dopo con solo lui in vettura. E lei? Nascosta nel bagagliaio! Storie di ordinario Nido dell'aquila. Ma il racconto più bello, alla fine, è quello di Luciano Tamburini, vincitore con il suo «mostro» alato. Ecco, dalla viva voce dell'«aviatore», la cronaca dell'unica salita che



ha potuto compiere senza problemi. E che gli è valsa la vittoria.

«Parto con attenzione, senza tirare troppo le marce per privilegiare la trazione. Meglio perdere un secondo al via ma non rischiare di rompere qualche cosa. Scatto bene, poi butto dentro le marce una dopo l'altra. Sono tranquillo, voglio evitare rotture alla trasmissione, che sono sempre dietro l'angolo con oltre 700 cv da scaricare sulla terra. Nel lungo rettilineo dopo le prime due curve, affrontate senza errori in seconda e in prima, metto tutte le marce fino alla quinta: sono a 200 kmh. Poi scalo per la chicane artificiale, che affronto in prima, per non rischiare. Quindi, ecco il primo tornante, anche lui percorso in prima, a 100



kmh, poi di nuovo dentro le marce sino alla seconda chicane, in seconda a 120 kmh perché è più larga della precedente. Sin qui, nessun errore, sto guidando per fare un tempo da mettere in cassaforte come si dice in gergo. Poi, nella seconda manche, attaccherò. La macchina è perfetta ma, a un terzo di percorso, ecco l'imprevisto. Si stacca la cintura di sicurezza sinistra e mi si avvolge intorno al braccio. Con le gambe tengo fermo il volante nel primo rettilineo che trovo e con le mani mi libero, ma che paura! Sono a metà salita ed è tutto a posto, il motore risponde perfettamente, le temperature sono ottimali: l'olio è a 120°. Ho paura, dopo la rottura della turbina sinistra nelle prove e la riparazione notturna, ma adesso va tutto bene. Man-

fredini e gli altri hanno fatto un buon lavoro. Mi presento sul tratto più veloce con il piede a fondo sull'acceleratore: se non vedo cartelli che segnalano l'approssimarsi di curve tengo giù tutto. In quarta però perché sulla terra a quelle velocità è meglio avere una marcia più corta, che ti dà quel pelo di trazione in più grazie alla quale la vettura resta incollata al terreno. E infatti sento il mio proto che scava come dei binari sotto le ruote. Nella parte conclusiva, dopo il bosco, ancora quinta, poi terza in entrata e via per l'ultimo rettilineo, in discesa, dove arrivi a mettere ancora la quinta. Infine, l'ultimo tornante: lo percorro in prima, poi dentro di nuovo tutte le marce. Passo sul traguardo in quarta e non so ancora che ho vinto» ■



**Per Tuoero
il futuro
è in F.3**

Per Esteban Tuoero, autentico dominatore del Trofeo Fisa Formula 2000, si avvicina l'ora del debutto in Formula 3. I responsabili della terza categoria, ma l'impressione è che l'appuntamento con la F.3 sia solamente rimandato...

● **GOZZO.** Positivo debutto in Formula 2000 per Emanuele Gozzo. Di professione neurochirurgo, Gozzo è stato per due stagioni protagonista del Challenge Formula Ford di Henry Morrogh, prima di passare alla F.3 Club e poi al Trofeo Fisa, dove ha esordito con lo splendido 5. posto di Monza. Gozzo prenderà parte anche alle rimanenti gare della serie sempre con la Dallara-Volkswagen del team di Vercedis Cherubini.

● **OMBRA.** Nel futuro dell'Ombra, la piccola casa costruttrice affacciatasi lo scorso anno in Formula Junior Monza, ci potrebbe essere un notevole salto di qualità. I tecnici stanno realizzando un telaio con gli aggiornamenti '95.

MONZA — Finalmente anche per Joao Ricardo Barbosa è arrivato il momento del primo successo in Formula Europa Boxer. Un successo con cui il giovane portoghese spera di trovare i soldi che servono a completare il budget. Il brasiliano Bernaldi aveva le carte in regola per imporsi anche sul circuito brianzolo, se non fosse stato per un attacco «garibaldino» di Nicola Cadei all'ultimo giro, che gli ha fatto perdere il contatto dal battistrada. Anapoli era stato il primo leader della gara, partendo dalla pole-position: alle sue spalle Barbosa veniva superato da Bernaldi alla staccata della Ascari, cosicché al 1. giro era il duo della Cram Competition a condurre le danze. Al giro successivo però Anapoli ha perso ben due posizioni, passato da Bernaldi alla Ascari e da Barbosa in Parabolica; il gioco delle scie favoriva anche Cadei, 4., che a sua volta si è portato in scia al veneto. L'interesse era concentrato sulla lotta per il successo tra il brasiliano e il portoghese, mentre nelle posizioni retrostanti, dopo l'uscita di scena quasi immediata di Alaux e di Minervini, la situazione era praticamente stabilizzata. Al 3. giro Barbosa è riuscito a passare in testa, ma Bernaldi lo ripassava prima ancora di tornare sul traguardo: il portoghese ci ha riprovato al 6. passaggio alla Goodyear, ma la sua leadership è durata poco più di un giro. Si è quindi arrivati al 12. e ultimo giro con Barbosa che è passato in testa sul rettilineo dei box: alla Goodyear Cadei ha tentato una



PHOTO4

F. EUROPA BOXER BATTUTO BERNOLDI

Per Barbosa è la prima vittoria

staccata «impossibile», finendo sulla sabbia ma riuscendo a rientrare proprio davanti a Bernaldi e Anapoli. L'attimo di confusione venutosi a creare ha consentito a Barbosa di prendere il vantaggio fino al traguardo. Cadei invece non è riuscito a mantenere la 2. piazza, venendo battuto in volata sia da Bernaldi che da Anapoli. 5. posto per Colombo, men-

tre Bellarosa all'ultimo giro ha conquistato il 6. ai danni di Rossetti.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 25 giugno 1995
Campionato Italiano Formula Europa Boxer
quinta prova della serie

Assoluta: 1. Barbosa (Ermolli) 12 giri in 23'28"597 alla media di 177,879 kmh; 2. Bernaldi (Tatuus)

a 2'725; 3. Anapoli (Tatuus) a 2'749; 4. Cadei (Ermolli) a 2'899; 5. Colombo (Ermolli) a 20'792; 6. Bellarosa (Adm) a 22'546; 7. Rossetti (Ermolli) a 22'636; 8. Marelli (Ermolli) a 25'273; 9. Zanella (Adm) a 34'389; 10. Galeffi (Ermolli) a 37'162; 11. Piccini (Tatuus) a 1'01"121.

□ **Giro più veloce:** Cadei in 1'55"193 alla media di 181,261 kmh.

□ **Così il campionato:** 1. Anapoli 28 punti; 2. Cadei, Barbosa 24; 4. Bernaldi 21; 5. Galeffi 9; 6. Alaux 7; 7. Mucignato 5; 8. Marelli, Colombo, Bellarosa 2; 11. Addis 1.

F. JUNIOR IL PILOTA DELLA CORSINI È ANCORA IMBATTUTO

Pittaluga fa cinquina

MONZA — A tre gare dalla conclusione il Trofeo Cadei ha trovato il suo vincitore. È l'imbattibile (5 centri in 5 gare) Elio Pittaluga che si è imposto anche sulla pista stradale di Monza (una vittoria che mancava al pilota della Corsini) e ha portato a 32 punti il vantaggio su Andrea Barbieri. Dopo le prove di qualificazione dominate da Federico Dubbini, la prima batteria ha registrato importanti colpi di scena con Sabbatini

e Barbieri costretti ad abbandonare anzitempo le ostilità, ma qualificati per la finale. Fuori classifica definitivamente anche Dubbini, nonostante la vittoria in volata davanti a Valentino e Mercatelli, perché trovato con il carburatore della sua Dusca irregolare. La seconda batteria è stata un anticipo della finale con Ruspini, De Luca e Pittaluga a disputarsi la vittoria in una volata che è stata appannaggio di

Giampaolo Ruspini. Finale tutta da seguire con Ruspini e Valentino davanti a tutti e Pittaluga costretto a partire dalla terza fila alle spalle di De Luca. Fino a metà gara, Mercatelli, Ruspini, Desperati e De Luca si sono alternati al comando inseguiti da Valentino, Magro Malosso, Spiga e da un Sergio Sabbatini. Durante il quinto del 10 giri da percorrere, l'allungo vincitore di De Luca e Pittaluga, favorito anche da una

spettacolare uscita di pista di Desperati (nessun problema per il pilota) che ha rallentato gli inseguitori. Il duello tra i due battistrada non poteva che concludersi in volata. A nulla è infatti valso il tentativo di De Luca di allungare. Pittaluga ha seguito come un'ombra l'avversario per poi beffarlo per una manciata di millesimi di secondo involandosi verso la conquista del titolo.

Gianni Cattaneo

F. 2000 DOMINIO ARGENTINO

Non c'è re senza Coronas

MONZA — Nel trofeo Fisa di Formula 2000 continua il dominio dei piloti argentini. Questa volta ad imporsi non è stato «l'asso pigliatutto» Esteban Tuero ma il suo compagno di squadra Waldemar Coronas. Un successo che lo ha portato al 2. posto in classifica alle spalle dell'ormai impendibile Tuero, e che con l'aggiunta del 2. posto sul podio di Adrian Hang ha confermato la netta supremazia della Rc Motorsport e dei motori Volkswagen in questo campionato. Al semaforo verde a scattare in testa è stato il poleman Coronas davanti a Manetti e Tuero, con quest'ultimo capace però di superare entrambi i rivali. Sul rettilineo del traguardo però Coronas è tornato in testa approfittando della scia e lasciandosi dietro anche Manetti, che sembrava l'unico in grado di reggere il ritmo del capofila. Dietro al duo di testa Tuero veniva passato da Takahashi e Hang, ma grazie alle scie tornava in 3. piazza; la sua gara terminava però al 8. giro con il motore rotto. Al giro successivo si è decisa la gara: Manetti, rallentato dal dop-

piaggio di Bianchi alla Goodyear, ha perso circa 3" dovendo poi addirittura rientrare ai box per sostituire la gomma anteriore destra, che si era sgonfiata.

Innocenzo Bonelli

VELOCITA' IN CIRCUITO

Monza (Mi), 25 giugno 1995

Trofeo Fisa Formula 2000

settima prova della serie

Assoluta: 1. Coronas (Dallara 392-Vw Spiess) 16 giri in 30'02'954 alla media di 185,295 kmh; 2. Hang (Dallara 392-Vw Spiess) a 5'26.1; 3. Takahashi (Dallara 392-Alfa Romeo) a 5'26.7; 4. Meloni (Dallara 391-Alfa Romeo) a 28'51.3; 5. Cozzo (Dallara 392-Vw Spiess) a 35'50.6; 6. Stremmenos (Dallara 392-Alfa Romeo) a 36'82.1; 7. Verticale (Dallara 391-Alfa Romeo) a 54'69.9; 8. Manetti (Dallara 392-Alfa Romeo) a 58'40.7; 9. Emiliani (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1'31'81.1; 10. Segatori (Dallara 390-Alfa Romeo) a 1 giro; 11. Gemmi (Dallara 390-Alfa Romeo) a 1 giro; 12. Bianchi (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Manetti in 1'50'649 alla media di 188,704 kmh.

Così il Trofeo: 1. Tuero 48 punti; 2. Coronas 36; 3. Takahashi 33; 4. Hang 20; 5. Raimondi 13; 6. Meloni 6; 7. Verticale 5; 8. Manetti 4; 9. Emiliani, Moscatelli, Gozzo 2; 12. Baldan, De Lucia, Lusuardi, Stremmenos 1.

Il portoghese Barbosa, a sinistra davanti a Bernoldi e Anapoli, ha vinto a Monza la sua prima gara in F. Europa Boxer. Successo «straniero» anche in F. 2000, con Coronas, a destra



VELOCITA' IN CIRCUITO

Monza (Mi), 25 giugno 1995

Trofeo Cadetti e Trofeo Aica F. Junior

quinta gara della serie

Finale: 1. Pittaluga (Corsini) 10 giri in 23'06'661 alla media di 150,577 kmh; 2. De Luca (Corsini) a 0'19.5; 3. Mercatelli (Cavallini) a 12'07.7; 4. Magro Malosso (Corsini) a 13'53.2; 5. Sabbatini (Reggiani) a 13'74.2; 6. Valentino (Reggiani) a 14'23.4; 7. Ruspini (Corsini) a 15'09.1; 8. Ubaldi (Corsini) a 15'18.6; 9. Spiga (Spiga) a 15'23.2; 10. Vergani (Reggiani) a 21'75.3

□ **Giro più veloce:** Barbieri in 2'16'138 alla media di 153,373 kmh.

1. batteria: 1. Valentino (Reggiani) Egizi in 11'49'360 alla media di 147,175 kmh; 2. Mercatelli (Cavallini) a 0'02.4; 3. Spiga (Spiga) a 11'83.6; 4. Pignatelli (Corsini) a 12'08.8; 5. Spaldi (Corsini) a 12'23.9; 6. Feltrin (Reggiani) a 12'61.2; 7. Sabbadini (Ellenne) a 15'77.0; 8. Colleoni (Ombrà) a 25'58.2; 9. Benvissuto (Tecnosport) a 34'49.0; 10. Clerici (Spiga) a 35'16.8; 11. Terrani (Olmas) a 35'32.4; 12. Borghese (Reggiani) a 39'16.4; 13. Di Persia (Ermoli) a 50'56.5; 14. Pelizzari (Ermoli) a 50'69.0; 15. D. Spaldi (Corsini) a 52'95.6; 16. Musani (Corsini) a 1 giro; 17. Barbieri (Reggiani) a 1 giro; 18. Sabbatini (Reggiani) a 2 giri; 19. Vergani (Reggiani) a 2 giri; 20. Magni (Corsini) a 2 giri; 21. Frosinini (Reggiani) a 3 giri; 22. Agnello (Corsini) a 3 giri.

2. batteria: 1. Ruspini (Corsini) 5 giri in 11'41'872 alla media di 148,745 kmh; 2. De Luca (Corsini) a 0'07.9; 3. Pittaluga (Corsini) a 0'08.0; 4. Desperati (Corsini) a 4'44.4; 5. Liguori (Corsini) a 8'48.0; 6. Magro Malosso (Corsini) a 8'58.9; 7. Di Capua (Corsini) a 14'51.0; 8. Ubaldi (Corsini) a 15'27.2; 9. Scialpi (Cavallini) a 15'29.4; 10. Streuli (Corsini) a 15'40.6; 11. Abergò (Mxm) a 16'10.2; 12. Vaser (Corsini) a 18'14.4; 13. Pampado (Corsini) a 19'04.8; 14. Milazzo (Corsini) a 35'87.1; 15. Mele (Corsini) a 35'95.9; 16. Marelli (Reggiani) a 50'26.7; 17. Zecchetti (Corsini) a 1'00'97.8; 18. Calaci (Corsini) a 1'36'39.6; 19. Ometto (Moschella) a 1'42'97.7; 20. «Old Buster» (Sam) a 1'43'35.7.

Fibach FEDERN

LA MOLLA VINCENTE



N. T. P.

via Artigiani, 18 - 39057 APPIANO (BZ)

Tel: 0471/663592 Fax: 0471/660839

ATTENZIONE AL MARCHIO!!

IL FATTO

Grazie alla disponibilità del **Porsche Club Italia**, sono state ben 41 le vetture tedesche al via a Cividale

■ **DOMENICO LUISO**

Erano anni che nelle salite non si vedevano più le Gran Turismo. Domenica in occasione della 18. corsa internazionale in salita Cividale-Castelmonte, erano ben 41 le Porsche presenti al via, grazie al Porsche Club Italia, che ha deciso di far provare il brivido delle salite ai piloti che partecipano al Trofeo «Targa Tricolore», e al campionato internazionale «Durata». La tensione era grande, anche perché i Porscheisti, che mai si erano confrontati tra loro in una gara in salita, erano attesi

per vedere con quale spirito si erano preparati alla insolita competizione, dato che gareggiavano con le stesse vetture con cui corrono in pista, dunque vetture difficili da gestire così come il percorso... visto che non si può di certo contare, in salita, sulle ampie vie di fuga degli autodromi. La curiosità era molta, anche perché la prova era valida per i rispettivi campionati.

— **Presidente Croce, da dove nasce la decisione di portare le vostre Gran Turismo in una gara in salita?**

«Sicuramente è stato il desiderio di proporre ai nostri soci un'esperienza diversa dalla pista. In secondo luogo perché l'essere stati invitati a una manifestazione di così grande risonanza crediamo, sia un'ottimo ritorno di immagine sia per il Porsche Club Italia che per la Porsche medesima.

— **Perché avete preso la singolare decisione di assegnare un punteggio valido ai rispettivi campionati essendo questa una gara in salita?**

«Non è questo un caso isolato nei nostri campionati sprint e durata, visto che è nostra volontà premiare con punti validi per il campionato i soci che partecipano ai programmi anche extra pista, e vista la considerevole presenza in questa manifestazione ci sembrava giusto renderla valida per i nostri campionati».

— **La favorevole risposta dei piloti presenti conferma la bontà della vostra iniziativa. Ci sarà un seguito?**

«Le nostre vetture non sono adatte per questo tipo di competizione, e adattarle comporterebbe un aumento dei costi che non è nelle nostre intenzioni. L'esperienza è stata però più che positiva e, vista la numerosa partecipazione dei piloti, credo ci siano tutti i numeri perché questa manifestazione possa essere in futuro riproposta».

A Cividale Irlando con l'Osella, a fianco, non ha avuto problemi a contenere gli assalti di Tschager al volante della Breda, in basso.

Grande spettacolo delle Mini Cooper a Monza, con il veterano Giuliani in testa sin dal via, nell'altra pagina. Lo stesso Giuliani ha poi vinto in volata beffando l'emiliano Sgarzi e l'ex rallyista Bacchelli



BIONDO

SALITA IL TOSCANO NON CORRE LA 2. GARA

Nesti... depresso dal prode Irlando

VELOCITÀ IN SALITA

Cividale del Friuli (Ud), 25 giugno

18. Cividale-Castelmonte

gara valida per la Coppa Italia

Assoluta: 1. Irlando (Osella Pa20) in 6'57"14; 2. Tschager (Breda-Bmw) a 24"35; 3. Cappellari (Lancia Delta Proto) a 36"; 4. Blasioli (Lucchini S280) a 37"70; 5. Fuganti (Lucchini-Alfa Romeo) a 40"06; 6. Pichler (Bmw M3 Ev) a 50"91; 7. De Cecco (Toyota Celica 4Wd) a 54"93; 8. Di Fant (Ford Escort Cosworth) a 55"77; 9. Gazziero (Lancia Delta Integrale 16V) a 1'02"78; 10. L. Sanetti (Sanetti Honda) a 1'03"79.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Geiger 9'09"53; 2. De Bastiani 9'09"57; 3. Tosini 9'12"83; 4. Bulfoni 9'18"33; 5. Capucci 9'19"62; 6. Nenis 9'27"34; 7. Papinutto 9'28"27; 8. Tomasi 9'34"26; 9. Coral (Peugeot 106 Rallye) 9'35"84; 10. Pacorini 9'37"52; 11. Vincenzi 9'38"77; 12. Liber (Peugeot 106 Rallye) 9'42"66; 13. Calami Del Bianco 9'48"14; 14. Feragotto D. 9'50"54; 15. Tosolini 9'51"70; 16. Glessi 9'52"44; 17. Nadalini 9'53"64; 18. Galiani 10'00"49; 19. Novello 10'02"30; 20. Barbara Feragotto 10'23"55. (Tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Marchiol (Honda Civic) 8'44"53; 2. Streda 8'52"56; 3. Tscholl 9'37"47. (Gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Marinigh (Renault Clio Williams) 8'41"93; 2. Gassler (Opel Kadett Gsi 16V) 8'42"80; 3. De Luca (Peugeot 309 Gti 16V) 8'43"47; 4. Wirleitner 8'44"76; 5. Dottor 8'48"72; 6. Marega 9'00"59; 7. Marcon (Opel Kadett Gsi 16V) 9'02"21; 8. Landstetter (Renault Clio 16V) 9'03"81; 9. Moret (Peugeot 205 Gti) 9'19"66;

10. Crozzoli (Opel Kadett Gsi 16V) 9'21"78; 11. De Cesero 9'22"76; 12. Anita Fasiolo (Renault Clio Williams) 9'26"; 13. Donatone (Peugeot 205 Gti) 9'30"43; 14. Petoldi 9'34"94; 15. Danielis (Opel Kadett Gsi 16V) 9'54"54; 16. Traverso (Peugeot 205 Gti) 9'58"57; 17. Appiotti (Opel Kadett Gsi 16V) 10'43"15. (Gli altri su Opel Astra).

Classe 2500: 1. Sartori 8'32"80; 2. Glavina 8'34"65; 3. Boria 8'37"42; 4. Deana 8'41"95; 5. Duca 8'49"84; 6. Scarpolini 8'52"68; 7. Virili 8'53"82; 8. Argenta 8'54"58; 9. Moret 9'04"09; 10. Marinis 9'08"59; 11. Foresin (Fiat Uno Turbo I.E.) 9'09"40; 12. Tavano (Fiat Uno Turbo I.E.) 9'11"81; 13. Strell 9'17"25; 14. Cecutti 9'44"10; Castelli 10'15"52. (Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Di Fant G. 7'52"91; 2. Corredo 8'39"98; 3. Mastroiccola 8'50"87; 4. Brusini (Lancia Delta Integrale 16V) 9'06"66. (Gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A
Classe 1000: 1. Donadon (Fiat Cinquecento) 10'30"15.
Classe 1300: 1. Vedovello 9'01"44; 2. Paolazzi 9'02"61; 3. Danila Zanchetta 10'47"35. (Tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tomasi 9'13"51; 2. D'Andrea 10'00"27; 3. Abramo (Fiat Uno 70) 10'01"08; 4. Magistro (Fiat Uno 70 S) 10'13"01. (Gli altri su Fiat Uno 70 Sx).

Classe 1600: 1. Saviane (Opel Corsa Gsi) 8'32"99; 2. Fontana 8'41"75; 3. Magnago 8'48"41; 4. Speranza 8'59"79; 5. Cresci 9'00"95; 6. Zecca 9'25"81; 7. Graffi (Opel Corsa Gsi) 9'26"03; 8. Da Pieve 9'34"18. (Gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Zanin 8'31"18; 2. De Nale (Vw Golf Gti 16V) 8'43"62; 3. Manig 8'46"32; 4. Carlig 8'53"61.

BIONDO



BIONDO

L'esperienza si è rivelata positiva e ci sono le premesse per ripeterla anche in futuro

Stefano Cossetti

Giuliani lascia l'amaro in bocca

MONZA — Si è conclusa con una splendida volata a tre, la 5. prova del Rover Mini Cooper Trophy, e il successo ha premiato l'esperienza di Pietro Giuliani che, dopo anni di militanza

nei monomarca, ha imparato tutti i trucchi del mestiere. Abilità nello sfruttare le scie, che hanno beffato Fulvio Bacchelli, battuto proprio sul traguardo quando credeva di avere ormai il

successo in pugno. Il friulano rimane comunque leader della serie, anche se Giuliani e il giovane Alessandro Sgarzi si sono confermati avversari temibili nella lotta per il titolo. Le vetture della Rover hanno messo in scena sullo «stradale» monzese una gara estremamente spettacolare, caratterizzata da continui cambiamenti di posizione grazie al gioco delle scie. Giuliani, Sgarzi e il poleman Bacchelli si sono alternati al comando praticamente ad ogni staccata fin dalle prime battute; anche alle loro spalle la bagarre non è mancata, con il duello tra Vaccari e Cappelli per il 4. posto, conclusosi solo all'ultimo giro quando il motore del modenese è calato clamorosamente, e la lotta accessissima tra Pizzicannella, Dal Gal e Cantera per il 6. posto. Alla fine a spuntarla è stato Pizzicannella, grazie al testa-coda quasi simultaneo dei due rivali all'ultimo giro: ad innescarlo è stato Dal Gal, giratosi alla Ascari a causa di un getto d'olio finito sul parabrezza. Per evitarlo Cantera si è girato a sua volta, venendo sfilato da Germoni e Mandelli e scivolando quindi al 9. posto, mentre Dal Gal rimaneva fermo contro il guard-rail.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (MI), 25 giugno 1995
Rover Mini Cooper Trophy
 quinta prova della serie

Absoluta: 1. Giuliani, 8 giri in 20'49"561 alla media di 133,678 km/h; 2. Sgarzi a 0'053; 3. Bacchelli a 0'082; 4. Vaccari a 19'412; 5. Pizzicannella a 21'168; 6. Cappelli a 23'086; 7. Cermoni a 27'439; 8. Mandelli a 27'884; 9. Cantera a 32'021; 10. Ramacciotti a 36'780; 11. Giovannetti a 54'922; 12. Favale a 55'470; 13. Molos a 1'02'866; 14. Rovelli a 1'02'980; 15. Marro a 1'37'539; 16. Perazza a 1'41'825; 17. Bravo a 1'42'866; 18. Bonora a 2'16'375; 19. Mezzadra a 2'16'594; 20. Dal Gal a 1 giro; 21. Paletti a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Giuliani in 2'33"858 alla media di 135,709 km/h.

Così il trofeo: 1. Bacchelli 24 punti; 2. Giuliani 50; 3. Sgarzi 41; 4. Cappelli 39; 5. Pizzicannella 34; 6. Germoni 31; 7. Vaccari 30; 8. Cantera 26; 9. Dal Gal 25; 10. Giovannetti 11.



(Gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).
Classe 2500: 1. Pichler (Bmw M3 Ev) 7'48"05; 2. D'Abramo (Bmw M3) 8'22"66; 3. Foltrani (Fiat Uno Turbo I.E.) 8'55"69.
Classe oltre 2500: 1. De Cecco (Toyota Celica 4Wd) 7'52"07; 2. Gazziero 7'59"92; 3. Chiappo (Ford Escort Cosworth) 8'22"85; 4. Gigante (Ford Escort Cosworth) 8'28"68; 5. Di Fant B. (Ford Sierra Cosworth) 8'48"12; 6. Altoè 8'55"37; 7. Renza Facchinello 9'10"08. (Gli altri su Delta Integrale 16V).

PROTOTIPI CN

Classe P1: 1. Irlando (Osella Pa20) 6'57"14; 2. Tschager (Breda-Bmw) 7'21"49; 3. Panzeri (Osella Pa20) 8'12"68.

Classe P2: 1. Biasioli (Lucchini S280) 7'34"84; 2. Fuganti (Lucchini-Alfa) 7'37"20; 3. Neuhauser (Lucchini-Alfa) 8'07"96.

Classe P3: 1. Marchi (Lucchini-Alfa Romeo) 8'32"47; 2. Presti (Ermodi-Alfa) 8'39"86; 3. Pantaleoni (Lucchini-Alfa) 8'47"55; 4. Valle (Symbol-Alfa Romeo) 8'59"91.

Classe P4: 1. Luca Sanetti (Sanetti-Honda) 8'00"93; 2. Guido Sanetti (Sanetti-Honda) 9'38"02.

Classe P5: 1. Viali (Viali) 8'57"22; 2. Ferrazza (Gi.Pi) 9'03"08.

SUPERSALITA

Classe P7: 1. Cappellari (Lancia Delta Proto) 7'33"14; 2. «Kabibo» (Alfa 155 Gta) 8'04"02; 3. Casagrande (Alfa 75 Turbo) 8'49"02.



PHOTO 4

SALITA CON TRE SECONDI DI VANTAGGIO AL TRAGUARDO

Cassibba spegne Ceraolo

CACCAMO — In Sicilia le cronoscalate negli ultimi anni sono state veramente poche; ben vengano, quindi, i ritorni di gare rimaste per qualche anno nel dimenticatoio, come la «Termini-Caccamo», rispolverata dopo due anni da Staff 99, che già agli inizi degli anni '90 aveva ripreso in mano questa gara, che in passato fece parte anche del Campionato italiano. A contendersi la vittoria della 17. edizione erano in tre: Salvatore Anelli (primo nel '92, ma stavolta su un prototipo Cn), Gianni Cassibba (vincitore nel '91) e Gianpaolo Ceraolo (che proprio in questa gara ottenne uno dei suoi due successi, nel 1980). Era proprio quest'ultimo a segnare il miglior tempo nelle prove, davanti a Cassibba, staccato di tre secondi. La situazione si è, però, ribaltata in gara, con uguale distacco: primo Cassibba con 2"75 di vantaggio su Ceraolo. «Pensavo di aver perso troppo tempo in una intraversata in un tornante —

ha detto il vincitore — ma poi ha recuperato, facendo il bis di vittorie dopo Centuripe. Adesso con la Scuderia Catania Corse stiamo cercando un prototipo Cn per poter disputare le gare titolate in Sicilia». Ceraolo è ugualmente contento «Onore al merito a Cassibba, ma io sono comunque soddisfatto per la prestazione cronometrica». L'ultimo gradino del podio è andato a Salvatore Anelli, alla sua prima gara con una Lucchini-Bmw Cn ex-Nesti, con la quale sta gradualmente entrando in confidenza. Sempre in alto Totò Riolo con vetture da Turismo; stavolta con una Bmw M3 Gruppo A si è issato al quarto posto, davanti ad Andrea Raiti. Fra le vetture di serie il primato è andato al rallista palermitano Maurizio Plano, ottimo sesto assoluto con la Ford Escort Cosworth. Con una analoga vettura, ma Gruppo A, lo ha seguito Di Natali, dietro a cui chiudono la «top-ten» Sottile, Marino e Puccio. *Piero Libro*

VELOCITÀ IN SALITA

Caccamo (PA), 25 giugno 1995

12. Termini-Caccamo

gara valida per il campionato siciliano

Absoluta: 1. Cassibba (Osella) in 4'10"70, media 114,878 km/h; 2. Ceraolo (Osella) 4'13"45; 3. Anelli (Lucchini) 4'20"92; 4. Riolo (Bmw M3) 4'30"96; 5. Raiti (Lucchini) 4'38"31; 6. Plano (Ford Escort Csw) 4'40"02; 7. Di Natali (Ford Escort Csw) 4'48"19; 8. Sottile (Ford Sierra Cosworth) 4'49"62; 9. Marino (R5 Gt Turbo) 4'51"41; 10. Puccio (Opel Kadett Gsi) 4'51"59.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Maggio in 5'25"17 media 88,565 km/h; 2. Arceri 5'25"59; 3. Mazzola 5'26"22; 4. Di Salvo 5'26"30; 5. Migliore 5'26"32; 6. La Versa 5'28"53; 7. Gianfilippo 5'31"32;

8. Prinziavalli (Peugeot 106Rally) 5'36"63 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe 1600: 1. Bongiovanni (Peugeot 205 Gti) in 5'08"02 media 93,500 km/h; 2. Jenna (Peugeot 205 Gti) 5'09"15; 3. Cascio (Opel Corsa Gsi) 5'20"79; 4. Vinciguerra (Opel Corsa Gsi) 5'25"56; 5. Feo (Opel Corsa Gsi) 5'4830.

Classe 2000: 1. Vara (Renault Clio Williams) in 4'51"65 media 98,748 km/h; 2. Mannino (Opel Astra Gsi) 4'52"90; 3. Benenati (Peugeot 205 Gti) 4'59"90; 4. La Commare (Peugeot 205 Gti) 5'02"50; 5. Marforana (Opel Astra Gsi) 5'02"66; 6. Scacciaferro (Opel Astra Gsi) 5'12"68; 7. Riccobono (Opel Kadett Gsi) 5'13"29; 8. Benati (Opel kadett Gsi) 5'26"71.

Classe 2500: 1. Marino in 4'51"41 media 98,829 km/h; 2. «Discopoli» 4'54"28; 3. Tusa

4'58"27; 4. «Aeron» 5'02"70; 5. D'Anna 5'10"87; 6. Faulisi 5'19"14; 7. Bevacqua 5'35"48 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Plano in 4'40"02 media 102,849 km/h; 2. Sottile (Ford Sierra Cosworth) 4'49"62; 3. Hardouin 4'54"23 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Anzalone in 5'02"98 media 95,57 km/h; 2. Guaggenti 5'04"61; 3. Falsone 5'14"62; 4. Minnone 5'19"63; 5. Romano 5'38"53 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Bica (Alfa Romeo 33) in 5'00"44 media 95,859 km/h; 2. Scavagliri (Alfa Romeo 33) 5'04"04; 3. Li Fonti (Opel Corsa Gsi) 5'17"17; 4. Provenza (Opel Corsa Gsi) 5'18"64; 5. Gerone (Peugeot 205 Gti) 5'35"31.

Classe 2000: 1. Puccio (Opel Kadett Gsi) in 4'51"59 media 98,768 km/h; 2. Scancarollo (Opel Kadett Gsi) 4'57"61; 3. Grillo (Peugeot 309 16V) 5'16"39.

Classe 2500: 1. Riolo (Bmw M3) in 4'30"96 media 106,288 km/h.

Classe oltre 2500: 1. Di Natali (Ford Escort Cosworth) in 4'48"19 media 99,934 km/h.

PROTOTIPI

Classe P1: 1. Anelli (Lucchini) in 4'20"92 media 110,378 km/h.
Classe P2: 1. Raiti (Lucchini) in 4'38"31 media 103,481 km/h; 2. Giurlanda (Lucchini) 4'55"29.

GRUPPO C3

Classe 1300: 1. D'Anca in 4'53"58 media 98,093 km/h.

Classe 2000: 1. Cassibba (Osella Pa9) in 4'10"70 media 114,878 km/h; 2. Ceraolo (Osella Pa9) 4'13"45.

**Marchiol
passa
alla... Honda!**

Ennesima auto nuova per Gianni Marchiol, passato in occasione della gara di Cividale dalla Renault Clio alla Honda Civic. La vettura è stata allestita da Guido Sanetti. Ottimo il risultato con la vittoria nella classe 1600 del Gruppo N, anche se lo stesso Marchiol confida in un miglioramento dell'assetto per sfruttare meglio le gomme, eliminando così quei problemi di «deriva» causati da una spalla troppo alta.

● **RADIO.** Anche la 18. edizione della Cividale-Castelmonte è stata seguita in diretta dal pubblico presente lungo il percorso grazie a Rete Globo, emittente radiofonica friulana. Nina Raffaglio, Maurizio Paolini, Roberto Conz e Domenico Luiso per la «Targa Tricolore Porsche» sono stati autori di un'autentica «maratona» che ha accompagnato tutto lo svolgimento della manifestazione.

● **KABIBO.** È veneto della provincia di Treviso ma se dovesse «meritarsi» una seconda residenza regionale sarebbe quella friulana. Stiamo parlando di «Kabibo», apprezzato veterano delle cronoscalate, la cui passione per questo genere di competizioni negli anni non sembra diminuire, anzi... La sua 155 Gta era decisamente poco adatta al percorso della Cividale-Castelmonte ma lui ha accolto l'invito del pubblico friulano che lo voleva vedere in azione sulla sua bella Alfa Romeo.

● **TATIANA O.K.** È passata con estrema naturalezza dalle luci della ribalta agli impegnativi tornanti delle cronoscalate. È una bellissima ragazza, si chiama Tatiana Zaghet ed è giunta 2. a Miss Italia nel '91. È figlia d'arte, visto che anche suo padre era al via della gara friulana. Con la sua Alfa Romeo Giulietta Ti è giunta 14. su 17 classificati. Per una «rookie» ai primi passi è sicuramente un bel risultato.

Borsa e Berra, a destra, hanno colto una brillante vittoria a Crodo, riuscendo a sopravanzare di 53" Zonca-Fornara, anche loro al volante di una Lancia Delta Hf. A Sassuolo Verbilli e Albertini su Renault Clio Williams, nell'altra pagina, si sono imposti nella classifica assoluta, mentre D'Arcio-D'Arcio al volante di un'Opel Kadett Gsi sono riusciti a imporsi non senza difficoltà in Gruppo N, dove hanno battuto per un solo secondo la coppia Bandieri-Mazzini al volante di una Clio



PHOTO 4

RALLY 1. SERIE AL VOLANTE DI UNA LANCIA DELTA HF

Borsa in netto rialzo dopo l'exploit a Crodo

CRODO — Brillante vittoria di Tiziano Borsa e Carla Berra su Lancia Delta Hf nel 31. Rally delle Valli Ossolane, valevole quale seconda prova della Coppa Italia Rally Prima Zona. A prendere il comando della gara è stato il novarese Franco Uzzeni che con la sua Ford Escort Cosworth nella prova d'apertura di Crodo ha rifilato 8" al biellese, seguito da Zonca a 11", e Dissegna e Verini a 13" tutti con le Lancia Delta. L'ex campione europeo Maurizio Verini, coadiuvato da Silvia Galleni (che con la Delta vanta maggior familiarità) sperava in un ottimo risultato, ma le cose sono andate diversamente ed alla quarta prova, quella di Zornasco, è uscito di strada perdendo un paio di minuti ed è stato poi costretto a fermarsi definitivamente per noie meccaniche tre prove più avanti. La prova di Zornasco è stata fatale anche a Franco Uzzeni. Arrivato troppo veloce su un tornante in salita, il posteriore della sua Ford Escort è partito via danneggiando la sospensione posteriore destra, e per Uzzeni è stato il ritiro. In quel momento guidava la classifica con 3" sull'incalzante Borsa. Il biellese si aggiudicava quindi la prova

portando a 16" il distacco su Gian Luca Zonca e Andolfo Fornara guidando così la classifica fino al traguardo. In Gruppo N successo di Accornero, dopo che Beltrame in testa all'N per metà gara, era rallentato per la sostituzione dell'alternatore.

Eraldo Guglielmetti

RALLY 1. SERIE

Crodo (No), 25 giugno 1995
Rally delle Valli Ossolane
gara valida per la Coppa Italia 1. zona.

Absoluta: 1. Borsa-Berra (Lancia Delta Hf) in 49'06"; 2. Zonca-Fornara (Lancia Delta Hf) a 53"; 3. Dissegna-Paganelli (Lancia Delta Hf) a 1'18"; 4. Garosci-Curto (Renault Clio Williams) a 1'28"; 5. Accornero-Tallini (Ford Escort Cosworth) a 3'36"; 6. Zanatta-Barbieri (Lancia Delta Hf) a 3'38"; 7. Piantanida-Grassi (Opel Kadett Gsi) a 3'52"; 8. Beltrame-Rabbione (Ford Escort Cosworth) a 4'06"; 9. Pasini-Bacal (Opel Kadett Gsi) a 4'16"; 10. Galli-Maggi (Lancia Delta 16V) a 4'58".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Mangiarotti-Chiara in 57'13"; 2. Bonaldi-Arcan (Peugeot 106 Rallye) a 1'17"; 3. Rolando-Rege a 1'32"; 4. Thuegazz-Ravelli a 1'43"; 5. Leonardi-Dura a 1'48"; 6. Cerutti-Valli a 2'00"; 7. Tiziano-Cerini a 2'05"; 8. Merlo-Calderoni a 3'53"; 9. De Simone-Comerio a 5'28" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Cantarella-Ramponi (Opel Corsa Gsi) 55'55"; 2. Mazzucchelli-Ballari (Ford Fiesta Xr2) a 28"; 3. Ticozzi-Sacchetti a 1'29"; 4. Bedoni-Curfi a 1'29"; 5. Carbone-Carbone a 2'28"; 6. Caligara-Brandinelli a 3'48"; 7. Bombardieri-Patelli (Peugeot 205 Gti) a 4'26"; 8. Pompili-Leli a 6'37"; 9. Corzatto-Furini a 8'16"; 10. Gheller-Civicchioni (Peugeot 205 Gti) a 10'32" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Gilardoni-Giovetto (Renault Clio Williams) 54'36"; 2. Cavenaghi-Pelizzari (Opel Astra Gsi) a 20"; 3. Guerzone-Parzio a 30"; 4. Boniscontro-Moragli (Opel Kadett Gsi) a 40"; 5. Porri-Colombo (Opel Astra Gsi) a 1'12"; 6. Beiforti-Ghiraldi (Opel Kadett Gte) a 1'49"; 7. Boetto-Santi (Opel Kadett Gte) a 1'50"; 8. Tola-

Rossi a 1'55"; 9. Ramoni-Borgnis a 2'0"; 10. Cairoli-Riva (Peugeot 309 Gti) a 2'48"; 11. Urcinolo-Zappala (Peugeot 205 Gti) a 3'19"; 12. Piscetta-Piscetta a 3'21"; 13. Loffi-Sironi a 5'22"; 14. Taranto-Solari (Opel Kadett Gsi) a 6'11"; 15. Gandini-Truzzi (Opel Kadett Gti) a 6'20"; 16. Segretario-Bollato (Opel Kadett Gte) a 7'16" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe oltre 2500: 1. Accornero-Tallini (Ford Escort Cosworth) in 52'42"; 2. Beltrame-Rabbione (Ford Escort Cosworth) a 30"; 3. Ottino-Chicca (Ford Escort Cosworth a 1'58"; 4. Tovaglieri-Tosi a 2'46"; 5. Olleois-Simonato Ford Cosworth) a 3'41"; 6. Beni-Zumella a 4'26"; 7. Novaria-Lanti a 5'26"; 8. Barbarigo-Barbarigo (Ford Escort Cosworth) a 6'21"; 9. Galli-Statuto a 6'29"; 10. Debei-Pieri a 7'00" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Tranchini-Tranchini (Citroën Ax) 56'54"; 2. Ferro-Gentilini a 35"; 3. Gabella-Palese (Citroën Ax) a 2'09"; 4. Carrera-Fontana a 2'16"; 5. Vineis-Mosca (Peugeot 106 Rallye) a 2'23"; 6. Molesti-Chemello a 5'16" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Alessandro-Cosi

ALQUATI



RALLY SPRINT FINALE THRILLER PER IL PILOTA LOCALE

Solo guai al cambio spaventano Verbilli

SASSUOLO — Verbilli-Albertini vincendo con la loro Renault Clio Williams il 10. Rally dell'Appennino Rodense hanno bissato il successo di inizio stagione a Se-stola, battendo Brega-Preve, iellatissimi, all'ultima prova speciale dove si erano presentati con 2" di vantaggio. Lo staccabatteria dell'abitacolo si è sganciato ed è caduto bloccandoli per 8'. Otto minuti spasmodici di ricerca affannosa per poi poter ripartire ed arrivare alla fine p.s. abbastanza... rassegnati. La lotta tra i due era stata la parte più avvincente del rally e gli altri erano stati a guardare. D'altronde al via non si era presentato uno degli equipaggi favoriti, Pello-ni-Casari, per problemi alla vettura. Sempre in lotta ravvicinata, Brega e Verbilli,

con quest'ultimo che concedeva 4" di vantaggio all'avversario sulla seconda prova per una errata scelta delle gomme (aveva montato le intermedie quando servivano le slick) e per una grossa sbandata alla 3. prova. Ultima ps ed i due si sono presentati con 2" di differenza, con Brega in vantaggio. Verbilli comunque con il suo 3'03" poteva vincere lo stesso. Ma non è tutto finito: la gioia per la vittoria del pilota locale ha corso il rischio di tramutarsi in beffa quando lo stesso ha inserito con troppa euforia la marcia per ripartire dallo stop di prova. Si è rotto un supporto nella leva del cambio. La macchina è rimasta in folle e solo dopo febbrili tentativi è stato possibile mettere una marcia con cui arrivare al traguardo per il meritato trionfo nella gara sassuolese.

Alessandro Stefanini



fotografie ZINI



Ax Sport) a 2'34"; 6. Moscato-Razza (Fiat Cinquecento Sporting) a 2'50"; 7. Carboni-Carboni (Peugeot 205 Rallye) a 3'10"; 8. Bolzani-Bolzani (Peugeot 205 Rallye) a 3'37".

GRUPPO N

Classe 2500: 1. Incerti-Debbi in 15'44"; 2. Ragazzini-Bandini a 27"; 3. Marzoli-Lami a 28"; 4. Miglioli-Piccinin a 30"; 5. Grani-Mazzini a 1'12"; 6. Torricelli-Pellegrino a 1'27"; 7. Casini-Palladini a 1'29"; 8. Ronchi-Gigola a 2'18" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe 2000: 1. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi) in 15'31"; 2. Bandieri-Mazzini (Renault Clio Williams) a 1'; 3. Zanni-Vaccari (Renault Clio Williams) a 13"; 4. Stanco-Scorcioni (Renault Clio Williams) a 14"; 5. Pittano-«Willy» (Renault Clio Williams) a 24"; 6. Schenetti-Schenetti (Peugeot 309 Gti) a 32"; 7. Schiatti-Baldini (Renault Clio Williams) a 44"; 8. Federighi-Bertuccelli (Peugeot 309 Gti) a 45"; 9. Giovini-Tosi (Opel Astra Gsi 16V) a 51"; 10. De Marco-Mellini (Renault Clio 16V) a 1'05"; 11. Gozzi-Longagnani (Peugeot 309 Gti) a 1'06"; 12. Borghi-Severi (Peugeot 205 Gti) a 2'00"; 13. Bellotti-Petelli (Opel Kadett Gsi) a 2'00"; 14. Sala-Schenetti (Fiat Coupé 16V) a 2'41"; 15. Baracchi-Di Troia (Peugeot 205 Gti) a 4'49".

Classe 1600: 1. Pini-La Perna (Opel Corsa Gsi 16V) in 16'43"; 2. Rossi-Manzini (Peugeot 205 Rallye) a 6"; 3. Mariani-Agerde (Opel Corsa Gsi 16V) a 8"; 4. Mattioli-Bortolotti (Peugeot 205 Gti) a 30"; 5. Carnevali-Tazzioli (Peugeot 205 Gti) a 50"; 6. Tassinari-Marrughi (Opel Corsa Gsi 16V) a 53"; 7. Chiavogato-Mantovani (Peugeot 205 Gti) a 1'13"; 8. Braglia-«Morris» (Opel Corsa Gsi) a 1'47".

Classe 1400: 1. Ceschi-Sabaini in 16'17"; 2. Macchi-Politi a 16'; 3. Ruoso-Bortolus a 19'; 4. Vvi-Fontananazzi a 29'; 5. Gornieri-Amadori (Peugeot 106 Rally) a 37"; 6. Gherardi-Rossi a 39'; 7. Gugliemini-Ternelli a 42"; 8. Caldari-Vedana a 44'; 9. Dallari-Fii a 49"; 10. Rigopadovani a 54"; 11. Medici-Sassatelli a 55"; 12. Mazzini-Altariva a 55"; 13. Bodini-Pizzetti a 1'28"; 14. Marcolungo-De Martini a 1'32"; 15. Baldon-Caporrella a 1'55"; 16. Amadei-Gandolfi a 2'03"; 17. Miglioli-Braglia a 2'20"; 18. Fulgeri-Fiorini a 2'35"; 19. Perduci-Bertoli a 3'59" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

RALLY SPRINT

Sassuolo (Modena)
25 giugno 1995

16. Rally Appennino Modenese
gara nazionale

Assoluta: 1. Verbilli-Albertini (Renault Clio Williams) in 14'48"; 2. Visconti-Lodigiani (Peugeot 309 Gti) a 37"; 3. Medici-Olmi (Opel Kadett Gsi) a 42"; 4. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi) a 43"; 5. Bandieri-Mazzini (Renault Clio Williams) a 44"; 6. Ciresola-Zantedeschi (Opel Astra Gsi) a 55"; 7. Incerti-Debbi (Renault 5 Gt Turbo) a 56"; 8. Zanni-Vaccari (Renault Clio Williams) a 56"; 9. Stanco-Scorcioni (Renault Clio Williams) a 57"; 10. Pittano-«Willy» (Renault Clio Williams) a 1'07".

GRUPPO A
Classe 2000: 1. Verbilli-Albertini (Peugeot 205 Rallye) in 14'48"; 2.

Visconti-Lodigiani (Peugeot 309 Gti) a 37"; 3. Medici-Olmi (Opel Kadett Gsi) a 42"; 4. Ciresola-Zantedeschi (Opel Astra Gsi) a 55"; 5. Quintarelli-Corso (Opel Kadett Gsi) a 1'27"; 6. Riccardi-Lupi (Opel Astra Gsi 16V) a 1'38"; 7. Fedoffi-Vezzosi (Opel Kadett Gsi) a 2'27"; 8. Tumolo-Bettellini (Opel Kadett Gsi 16V) a 6'16"; 9. Fumi-Guglieri (Peugeot 205 Gti) a 7'28".

Classe 1600: 1. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33) in 16'07"; 2. Daretto-Di Cataldo (Honda Civic) a 1'24"; 3. Rossetti-Amadori (Alfa Romeo 33) a 1'29"; 4. Miccila-Corona (Opel Corsa Gsi) a 2'10"; 5. La Pietra-Dalle Nogare (Opel Corsa Gsi 16V) a 5'59".

Classe 1400: 1. Rossi-Canovi (Peugeot 106 Xsi) in 16'04"; 2. Daretto-Cavallaro (Peugeot 106 Rallye) a 46"; 3. Cuoghi-Toni (Peugeot 205 Rallye) a 51"; 4. Borghini-Zanni (Peugeot 205 Rallye) a 1'37"; 5. Babina-Giberti (Citroën

(Opel Corsa Gsi) 56'44"; 2. Maio-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 12"; 3. Pinto-Bottero a 50"; 4. Crugnola-Crugnola a 50"; 5. Rebellini-Gemelli (Alfa 33) a 53"; 6. Martini-Zurlo a 3'16"; 7. Nicolini-Senestraro (Hyundai Lantra) a 3'21"; 8. Feliciani-Brusati a 4'43"; 9. Co-Albertazzi a 7'34" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Garosci-Curto (Renault Clio Williams) in 50'34"; 2. Piantanida-Grassi (Opel Kadett Gsi) a 2'24"; 3. Pasini-Bacchi (Opel Kadett Gsi) a 2'48"; 4. Cataldo-Stivanello (Peugeot 205 Gti) a 5'47"; 5. Bacchetti-Medici (Peugeot 309 Gti) a 5'50"; 6. Montecchi-Flaughnacco (Peugeot 205 Gti) a 7'45".

Classe 2500: 1. Laurini-Laurini (Lancia Delta Hf) in 49'06"; 2. Cocchi-Biella Morgan a 58"; 3. Magistrini-Annicchini a 2'06"; 4. Garboli-Bertani (Renault 5 Gt Turbo) a 2'11"; 5. Vittadini-Cecchet (Renault 5 Gt Turbo) a 3'09"; 6. Bogliolo-Startari (Renault 5 Gt Turbo) a 4'36"; 7. Scordo-Saba (Renault 5 Gt Turbo) a 3'44"; 8. Ortelli-Castelli (Renault 5 Gt Turbo) a 3'54"; 9. Cocchiara-Svilpo a 4'23"; 10. Ferro-Andardi a 4'34"; 11. Prini-Macri a 4'36"; 12. Parrinello-Pitta (Renault 5 Gt Turbo) a 5'07"; 13. Brecchia-Migolini a 6'16"; 14. Pasini-Cottini a 9'35" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Borsa-Berra (Lancia Delta Hf) in 49'06"; 2. Zanca-Fornara a 53"; 3. Dissegna-Paganelli a 1'18"; 4. Zanatta-Barbieri a 3'18"; 5. Gailli-Maggi a 4'58"; 6. Dagnes-Torricelli a 5'04"; 7. Decè-Dufey (Nissan Sunny Gti) a 6'07"; 8. Bergna-Succi a 8'38" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

moka J-Enne
Il Caffè dal 1878

EUROIMPIANTI
IMPIANTI DI ASPIRAZIONE
MONTEMURLO - PRATO
Tel. 0574 - 72.02.72

Chimica Tessile Passini

PRODOTTI CHIMICI E COLORANTI PER L'INDUSTRIA TESSILE PRATO
Tel. 0574 - 623282

PUBLYSERVICE

SPONSORING & RALLY RENT
0573 - 33393 - 976010

ONL
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

MILANO
02-98241064 (R.A.)

ONL
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

LINDA
SANIFICAZIONE AMBIENTALE - ROMA

bando
produzione di pellicce sintetiche
Montemurlo - Prato 0574 - 798921 (R.A.)

**A Modena
contro
la distrofia**

Domenica 9 luglio presso l'aeroporto di Marzaglia il Ferrari Club Modena, in collaborazione con il locale Aero Club organizza la 3. edizione di Volauto, una manifestazione benefica dedicata alla raccolta di fondi per la lotta contro la distrofia muscolare. Un raduno a cui dovrebbero essere presenti 100 Ferrari moderne ed alcune interessanti monoposto del passato. La manifestazione consentirà ai portatori di handicap di provare l'ebbrezza della velocità salendo come passeggeri sulle Ferrari. La manifestazione nel pomeriggio proseguirà con manifestazioni acrobatiche, lancio di paracadutisti ed evoluzioni aeromodelli. Tra le monoposto di F.1 la Ferrari «spazza neve», la Tyrrell 6 ruote, la Lola Embassy di Graham Hill, la Copersucar di Fittipaldi, la McLaren di Watson e la T4 di Villeneuve. In forma statica sarà presente un F.104 mentre Don Sergio Mantovani benedirà la nuova sede del Club. Per completare la raccolta di fondi sarà anche organizzata una lotteria con dei premi molto interessanti per gli appassionati di automobilismo.

(a. s.)

**Una Porsche
Carrera
per Bugané**

Fermento nel paddock del Porsche Club Italia, a Cividale si è registrato il rientro nel campionato di Franco Bugané, che ha sfoggiato una nuovissima Carrera Rs Club Sport, da Imola se ne arriverà una seconda con Pier Luigi Bottini che ha rilevato la ex Walcher. Si è registrato anche il rientro di Fabio Benedetti, che disputerà tutto il campionato con una 944 Turbo Cup. Più lontano il debutto della 911 Rsr di Giuseppe Monforte, che ancora necessita delle dovute attenzioni... Per quella data un'altra Rsr dovrebbe arrivare ad infoltire la classe 6, in quanto le trattative sono avviate...



ZINI



BIANCHI

SLALOM A SILLANO IMPERA AUGUSTO

**Cesari si conferma
signore dei... birilli**

SILLANO — Con una superba seconda manche Augusto Cesari ha conquistato la 10. edizione dello Slalom di Sillano. Avvincente il duello con il suo eterno rivale di Cesari, Erberto Rossi, al quale era andata la vittoria della prima manche grazie all'abbattimento di un birillo. Sembrava quindi che per il pilota ligure ci fosse l'opportunità di strappare la vittoria a Cesari, visto i pochi decimi di distanza che separavano i due dopo la prima salita. Invece con grande determinazione il campione piemontese è ri-

scito a recuperare e a migliorare di alcuni secondi il tempo della sua prima salita, conquistando la leadership della classifica provvisoria del Campionato Italiano. Roberto Lanteri si è dovuto accontentare della vittoria di classe e della quinta posizione assoluta. Ottima la gara del pratese Enrico Denti che, con il suo prototipo derivato da una Fiat 126, ha conquistato il terzo gradino del podio e la vittoria fra i prototipi. Anche Giovanni Draghetti, dopo una prima manche non molto grintosa nella seconda ha dato dimo-

strazione di tutto il suo potenziale e aggiudicandosi la vittoria di classe e di Gruppo A. Orioli, reduce dallo sfortunato Rally dell'Alta Val di Cecina, si è aggiudicato la vittoria del Gruppo N e della Classe N/4. Nella S/2, grazie ad una perfetta prima manche, la vittoria è andata a Ruggi, mentre senza rivali è stato Moggia in S/3. Avvincente anche il duello nel trofeo cinquecento, tra Agrisani e Filippi terminato a favore del primo, vincitore di strettissima misura.

Gianandrea Cherubini

SLALOM ANCORA VITTORIOSO CON LA FIAT X1/9

**In Calabria è proprio
l'anno del... Dragone!**

SAN GIOVANNI IN FIORE — Il pilota della Cosenza Corse Italo Dragone, al volante della Fiat X 1/9 ha confermato di essere un sicuro protagonista degli slalom in Calabria, aggiudicandosi una vittoria nell'11. edizione del trofeo Autosila Marasco. Al secondo posto si è piazzato Giacomo Munafò, penalizzato da una partenza a singhiozzo nella prima salita. In Gruppo N si è imposto Eusebio, al volante di una Renault 5 Gt, mentre in Gruppo A ha vinto il sorrentino Esposito, che è risultato anche terzo assoluto nella graduatoria generale. Nel Trofeo Cinquecento il successo è andato a Pagano, dopo un emozionante duello con Renda.

Gaetano Tropea

SLALOM

San Giovanni in Fiore (CS) 25 giugno 1995

11. Slalom di S. Giovanni in Fiore

gara nazionale

Assoluta: 1. Dragone (Fiat X 1/9) 149,75; 2. Munafò (Fiat 127) 153,90; 3. Esposito (Peugeot 205 Gti) 156,28; 4. Squillace (Peugeot 205 R) 159,26; 5. Giancani (Fiat X 1/9) 161,03; 6. Musolino (Lancia Delta) 161,24; 7. Eusebio (Renault 5 gt) 162,27; 8. Ferlito (A 112 Ab) 162,66; 9. Mancaruso (Talbot Lotus) 162,99; 10. Piria (Vw Golf) 164,09.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Vellone (Peugeot 205 R) 180,30.
Classe 1600: 1. Misasi (Opel Corsa Gsi) 169,69; 2. Porfida (Peugeot 205 Gti) 175,54.
Classe 2500: 1. Eusebio (Renault 5 gt) 162,27.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Squillace (Peugeot 205 R) 159,26.
Classe oltre 1600: 1. Esposito (Peugeot 205 Gti) 156,28; 2. Musolino (Lancia Delta) 161,24; 3.

Martino (Renault 5 gt) 170,26.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Crupi (Fiat 500) 164,75.
Classe 1000: 1. Ferlito (A 112 Ab) 162,66.
Classe 1150: 1. Munafò (Fiat 127) 153,90.
Classe 1600: 1. Giancani (Fiat X 1/9); 2. Lipari (Fiat Ritmo) 165,50.
Classe 2000: 1. Dragone (Fiat X 1/9) 149,75; 2. Mancaruso (Talbot Lotus) 162,99; 3. Piria (Vw Golf) 164,09; 4. Orlica (Fiat Ritmo) 171,52; 5. Rosa (Vw Golf) 180,74; 6. Pedio (Fiat Ritmo) 183,39.

SLALOM

Sillano (Lu), 25 giugno 1995

10. Slalom di Sillano

4. prova Campionato Italiano

Assoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S/4) p. 167,49; 2. Rossi (Herberth R2); 171,34; 3. Denti E. (Fiat 126/2000) 186,29; 4. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 189,34; 5. Lanteri (Peugeot 205 Rallye) 191,93; 6. Orioli (Renault 5 Gt Turbo) 194,01; 7. Malvasio (Renault 5 Gt Turbo) 197,97; 8. Alberto (Peugeot 309 16V) 198,13; 9. Vellani (Citroën Ax Sp) 199,53; 10. Moggia (Fiat Uno Turbo) 199,86.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Vellani (Citroën Ax Sport) 199,53; 2. Olivari 204,20; 3. Pasquinelli 207,50 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. De Ferrari (Opel Corsa) 204,32.

Classe 2000: 1. Alberto (Peugeot 309 16V) 198,13; 2. Coatto (Clio Renault Williams) 201,06; 3. Imbrogno 206,37; 4. Piazzoli 206,54; 5. Malatesta (Peugeot 309 16V) 226,21 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Orioli 194,01; 2. Malvasio 197,97 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Lanteri 191,93; 2. Bertoncini (Opel Corsa) 216,00; 3. Campoli 230,11 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 189,34; 2. Alessandrini 201,81; 3. Rizzello 231,31 (tutti gli altri su Peugeot 309 16V).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Denti M. 214,92; 2. D'Anna 220,95 (tutti su Fiat 500/700).

Classe 1000: 1. Ruggi 207,42; 2. Fontanini 208,04; 3. Lenzi 208,38; 4. Bernardoni (Fiat 127) 210,07 (tutti gli altri su A112 Abarth)

Classe 1150: 1. Moggia (Fiat Uno 60 Turbo) 199,86; 2. Zerbini (Fiat 127 Sport) 202,44; 3. Lorenzini 208,15; 4. Badili 209,32; 5. Bacchieri 212,85; 6. Mearini 215,85; 7. Belloni 218,60 (tutti gli altri su (A112 Abarth)

Classe 1600: 1. Del Santo (Fiat X 1/9) 204,21.

Classe 2000: 1. Esposti (Opel Manta Gte) 213,50; 2. Marchini (Fiat Uno Turbo) 215,59.

Classe oltre 2000: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 167,49.

PROTOTIPI

Classe 1200: 1. Mantovani (Fiat 500/1000) 209,23; 2. Malatesta (Fiat 500/1000) 211,04; 3. Retaggio (Fiat 600/1000) 230,81.

Classe 2000: 1. Denti E. (Fiat 126/2000) 186,29.

Classe 2000: 1. Rossi (Herbert R/2) 171,34; 2. Ciriello Michele (R/G 001) 206,75.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Agrisani 208,04; 2. Filippi 210,07; 3. Cavallini 216,25.

SLALOM A GARESSIO LA S4 SENZA RIVALI

Con Antonazzo strapotere Lancia

GARESSIO — Paolo Antonazzo ha confermato ancora una volta lo strapotere della Lancia Delta S4, un vero e proprio «mostro» che ha trovato una sua seconda... giovinezza proprio negli Slalom. E il risultato di Garesio conferma appieno lo strapotere della S4, con due vetture nei primi tre posti, grazie anche alla prestazione dello svizzero Antonio Da Rios. Molto buona anche la prova di De Michelis, che è riuscito ad inserire la sua Gmg Sport tra le due Lancia. Molto sfortunata Angela Andreoli, che ha visto sfumare il successo nel Trofeo Cinquecento per un... birillo di troppo. La manifestazione, valida per la Coppa Csaì Slalom 1. zona e per il trofeo Superslalom, è stata caratterizzata da un buon successo di pubblico, a testimonianza di una consolidata tradizione che vede la

Garesio-Colle San Bernardo come uno dei più tradizionali appuntamenti della categoria. La gara è giunta alla sua 24. edizione, quindi ad un passo dalle... nozze d'argento.

SLALOM

Garesio (Cn), 25 giugno 1995

24. Garesio-Colle S. Bernardo

Coppa Csaì Slalom 1. zona

Absoluta: 1. Antonazzo (Lancia Delta S4) 167,06; 2. De Micheli (Gmg Sport) 168,22; 3. Da Rios (Lancia Delta S4) 168,38; 4. Patete (Abarth Prototipo) 173,89; 5. Mozzone (Gmg Sport) 174,57; 6. Panara (A112) 179,84; 7. Locatelli (Fiat 127 Sport) 186,09; 8. Ambrosiani (Fiat X1/9) 187,55; 9. Sandroni (Fiat X1/9) 187,57; 10. Odello (Opel Ascona) 188,64.

TROFEO CINQUECENTO

1. Guidotti 208,13; 2. Giordano 208,28; 3. Campus 208,99; 4. Andreoli 209,07; 5. Antonazzo 210,58; 6. La Voi 214,62; 7. Sandroni 218,06.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Modena 203,50;

2. Nistri 203,82; 3. Bodo 205,58; 4. De Maria (Citroën Ax Sport) 214,17; 5. Briatore 217,23; 6. Coasolo 218,57; (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Brugo 202,64; 2. Pedone 203,53; 3. Giordano 211,62; (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: Zampa (Peugeot 309 16V) 197,27.

Classe oltre 2000: 1. Mesenasco 198,49; 2. Vigo 198,59; 3. Scotto 200,12; 4. Marini 201,94; (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Gardella 191,25; 2. Gangemi 195,28; 3. De Martino 202,29; 4. Mattio 202,52; 5. Robino 204,17; 6. Toemo (Fiat Uno 70) 213,20; (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Serembe (Peugeot 205 Gti) 192,00.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Lovesio 194,63; 2. Roascio 207,05; 3. Re 213,16; (tutti su Fiat 700).

Classe 1000: 1. Brach 188,86; 2. Meoni 199,76; 3. Romeo 202,70; 4. Franzero 202,74; 5. Tassisto 205,75; 6. Zazzaro 209,89; 7. Arrigo 213,26; 8. Dami 216,42; 9. Fordano 225,39; (tutti su A112 Abarth).

Classe 1150: 1. Panara (A112 Abarth) 179,84; 2. Locatelli (Fiat 127 Sport) 186,09; 3. Giordano

(Fiat 127 Sport) 193,15; 4. Fazio (Fiat 127 Sport) 193,55; 5. Paravino (A112 Abarth) 198,71; 6. Traina (Fiat 127 Sport) 203,26; 7. Cavallaro (A112 Abarth) 203,32; 8. Mercuri (Fiat 127 Sport) 206,04; 9. Pastorino (Fiat 127 Sport) 207,04; 10. Romero (A112 Abarth) 208,12; 11. Cantoni (A112 Abarth) 211,16.

Classe 1300: 1. Sandroni (Fiat X1/9) 187,57; 2. Stradella (Fiat X1/9) 191,14; 3. Angellillo (Fiat X1/9) 192,61; 4. Ambrosini (Fiat X1/9) 196,95; 5. Paire (Fiat 127 Sport) 199,94; 6. Vair (Fiat 127 Sport) 205,14.

Classe 1600: 1. Ambrosiani (Fiat X1/9) 187,55; 2. Telani (Fiat 128 Coupé) 196,06; 3. Ghiglia (Fiat 127 Sport) 200,74; 4. Crimella (Ford Escort) 209,48.

Classe 2000: 1. Odello (Opel Ascona) 188,64; 2. Cumino (Ford Escort Rs) 188,75; 3. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 190,11; 4. Papinutto (Peugeot 205 Gti) 210,40; 5. Pirra (Fiat Ritmo 130) 215,16.

Classe oltre 2000: 1. Antonazzo (Lancia Delta S4) 167,06; 2. Da Rios (Lancia Delta S4) 168,38; 3. Tomatore (Renault 5 Gt Turbo) 200,24; 4. Vozza (Renault 5 Gt Turbo) 200,61; 5. Poratti (Porsche Carrera) 203,43; 6. Cipolla (Lancia Delta Integrale) 206,37; 7. Repetti (Alfa Romeo Gtv) 211,48.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pristipino (Fiat 500) 194,14; 2. Gulli (Fiat 500 Suzuki) 198,52; 3. Esposito (Fiat 126/128) 210,87; 4. La Fata (Fiat 500/850) 210,31.

Classe 2000: 1. Patete (Abarth Prototipo) 173,89; 2. Gulli (Sport 1 2000 16V) 189,93; 3. Badano (A112 Prototipo) 223,51.

SPOR PROTOTIPI

1. De Micheli (Gmg Sport) 68,22; 2. Mozzone (Gmg Sport) 174,57.

Da anni gli slalom hanno un imperatore e il suo nome è Augusto Cesari: con la sua inseparabile Lancia Delta S4, a sinistra, il pilota piemontese ha colto il successo anche nella gara disputata a Sillano. Un'altra S4 ha «costretto» al secondo posto De Micheli nello slalom di Garesio, sopra, che con la sua Osella aveva fatto segnare la miglior prestazione assoluta nel corso delle prove

SLALOM PRIMO CENTRO AL SUD PER IL BARNABA TEAM

Un colpo di Testa decide tutto a Bagnoli

BAGNOLI IRPINO — Con la prima edizione dello Slalom del Lago Laceno, l'Automobile Club Avellino ha ripreso l'attività organizzativa dopo l'uscita dalla scena rallystica della Coppa dell'Irpinia. Pur ridotto a soli millecinquecento metri, per problemi sorti in sede di collaudo Anas, il percorso e la bellezza dei luoghi hanno fatto convenire nella località sciistica non meno di trentacinque piloti. La lotta per la vittoria è rimasta ristretta ai molisani Mario Testa e Luigi Iacampo, dopo che un'acquazzone nel corso della prima manche aveva visto in vantaggio la R5 Gt turbo gruppo N di Luigi Sbaratta. Nel-

la seconda frazione miglior prestazione di Iacampo su Fiat X 1/9 2000, che otteneva 1'40 di vantaggio sulla Fiat x 1/9 1600 di Testa. La prestazione di Iacampo veniva vanificata dall'abbattimento di un birillo. Seconda posizione per Francesco Marzo con la sua Fiat X 1/9 2000, che oltre al brillante risultato come pilota, può gioire per gli ottimi exploit ottenuti dalle vetture di Testa, Iacampo e del giovane Fabio Emanuelen, tutte in cura presso la sua officina. La vittoria di Testa è stata anche la prima al Sud del sodalizio «nordista» Barnaba Team.

Rosario Moselli

SLALOM

Bagnoli Irpino (Av),
25 giugno 1995

1. Slalom Lago Laceno

Gara nazionale

Absoluta: 1. Testa (Fiat X 1/9 1600) 69,98; 2. Marzo (Fiat X 1/9 2000) 75,44; 3. Sbaratta (Renault R5 Gt turbo) 76,09; 4. Emanuele (Fiat X 1/9 1300) 76,83; 5. La Via (Renault R5 Gt Turbo) 78,01; 6. Iacampo (Fiat X 1/9 2000) 78,48; 7. Mollica (Fiat Uno turbo) 78,97; 8. Carannante (Renault R5 Gt turbo) 79,18; 9. Trodella G. (Renault Clio Williams) 79,34; 10. Iannaccone (Renault R5 Gt turbo) 79,61.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Sandullo 82,55; 2.

Manna 83,61; 3. Piacevole 84,39. Tutti su Peugeot 205 Rallye.

Classe 2000: 1. Trodella G. (Renault Clio Williams) 79,34.

Classe oltre 2000: 1. Sbaratta 76,09; 2. La Via 78,01; 3. Carannante 79,18; 4. Iannaccone 79,61; 5. Di Luccio 81,08; 6. Antinolfi 84,97. Tutti su Renault R5 Gt turbo.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Trodella G. (Peugeot 205 Rallye) 82,96; 2. Pascale (Alfa 33 Qv) 85,97.

Classe oltre 1600: 1. Mollica 78,97; 2. De Lucia 83,85; 3. Lena 85,32; 4. Manca 90,92. Tutti su Fiat Uno turbo.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Carratù 84,28; 2. D'Amico (Fiat 500) 86,46; 3. Coppola 87,20; 4. Pisacane 88,88. Gli altri su

Fiat 126.

Classe 1000: 1. Spina 84,02; 2. Zona 88,74. Entrambi su A 112.

Classe 1150: 1. Ruotolo 82,94; 2. Rago 89,02. Entrambi su A 112.

Classe 1300: 1. Emanuele 76,83; 2. Casale 80,12; 3. Valentini 88,49. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Testa 69,98; 2. Cuciniello 81,50. Entrambi su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Marzo (Fiat X 1/9) 75,44; 2. Ambrosini (Opel Manta Gte) 88,01; 3. Fascia (Alfa 33 Qv) 88,40.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Iacampo 78,48; 2. Delle cave 80,48. Entrambi su Fiat X 1/9.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Proto 92,32.

VACANZE AL MARE

LIDO DI CLASSE - MILANO MARITTIMA - HOTEL SORRISO***

Fronte mare, pineta, giardino - Piscina panoramica sul mare, idromassaggio, sala da pranzo climatizzata, parcheggio - Menù a scelta, buffet, feste - Camere con bagno, balcone, telefono - Sala giochi bambini, centro sportivo - Bassa stag. 47000/49.000, alta 54.000/76.000, sconto bambini fino 50% - Tel. 0544/939167 - Priv. 0541/625938 (5 km da Mirabilandia)

LIDO DI SAVIO - MILANO MARITTIMA - HOTEL MEDITERRANEO**

Vi svegliate... aprite la finestra ed avete davanti solo il mare, Vi è mai successo? Da noi è così. Direttamente sulla spiaggia senza strade da attraversare - Sala con TV satellite per vedere il MOTOMONDIALE - Pensione completa COMPRESO OMBRELLONE Cabina: Maggio, giugno settembre, 60.000/66.000. Luglio sino a/8 75.000, Agosto 87.000 - Tel. 0544/949018 - Fax 949527

RIMINI - HOTEL MAFY

Tel. 0541/380746 - vicinissimo mare - completamente rinnovato - camere servizi - ambiente familiare - tranquillo - cucina curata dai proprietari - ampio soggiorno - Bassa 40.000 - Luglio 43.000/47.000 complessive - Agosto interpellateci.

RIMINI - HOTEL LEONI

Tel. 0541/380796 - Vacanze eccezionali direttamente mare - moderno - camere servizi, balconi vista mare - ricca cucina - scelta menù, colazione buffet - buffet verdure - Parcheggio - giardino sulla passeggiata - Bassa 30.000/38.000 Luglio 40.000/46.000 - Agosto 65.000/48.000.

BELLARIA/IGEA MARINA - HOTEL INTERNAZIONALE***

Fronte mare, grande parcheggio recintato, ogni confort - Miniclub per bambini con giochi e animazione su spiaggia privata - Menù a scelta, buffet di verdure, colazione a buffet, feste - Bassa stag. 47.000/49.000, fine Giugno 51.000, Luglio 58.000, Agosto 75.000/81.000, piani famiglia con bambino gratis - Tel. 0541/331447 - Priv. 0541/621550.

RIMINI RIVAZZURRA - HOTEL MERANO

Tel. 0541/372312 - Fax 374656 nuovo sul lungomare camera servizi, telefono - balcone sul mare - cucina curata dai proprietari - scelta menù carne pesce, buffet verdure, colazione buffet - Giugno Settembre 40.000/47.000 Luglio 52.000/55.000 Agosto interpellateci.

RIMINI MIRAMARE - HOTEL TRE GRAZIE

Tel. 0541/375101 - 20 m. mare - Camere servizi, telefono, TV a richiesta - Colazione buffet - Cucina casalinga ben curata - Maggio Giugno Settembre 33.000/39.500 Luglio 46.000 Agosto 54.000/64.000/48.000 - Sconto bambini.

CATTOLICA HOTEL DES BAINS***

Via Carducci 129 - Tel. 0541/961490 Fax 961011 - sul mare - moderno - giardino - parcheggio - solarium - palestra - idromassaggio - TV sat. - aria condizionata - biciclette - colazione buffet - scelta menù - pensione completa Giugno Settembre 59.000/69.000 Luglio 61.000/70.000 complessive Agosto interpellateci

GABICCE MARE HOTEL NOBEL***

Tel. 0541/950640 Fax 954039 - Moderno direttamente sulla spiaggia parcheggio - ricchi menù a scelta - buffet contorni insalate - colazione buffet - Giugno Settembre 59.000/69.000 Luglio 74.000/84.000 - complessive - Agosto interpellateci.

**A Vigevano
Trelles
apripista**

Il 1. Rally Città di Vigevano, valido per il trofeo nazionale Rally Sprint, si svolgerà nei giorni 8 e 9 luglio. La competizione sarà organizzata dalla Ticino Rally, dalla Race Service e dall'Acì Vigevano in collaborazione con l'amministrazione comunale. Nella prima giornata sono previste le verifiche tecnico-sportive, mentre la gara prenderà il via l'indomani (9 luglio) alle ore 9,01 dal palco di partenza allestito in via XX Settembre, dove alle 14,50 è previsto l'arrivo della prima vettura. Nella veste di «guest star» dovrebbe essere presente Gustavo Trelles, mentre è già certa la partecipazione del preparatore Mauro Nocentini al volante di una Citroën Ax.

● **LUCCA.** La 30. Coppa Città di Lucca si svolgerà nei giorni 22 e 23 luglio. La gara, settimo appuntamento stagionale della Coppa Italia 5. zona, sarà caratterizzata da 9 prove speciali, per un totale di 280 km (90 km di ps). Per ulteriori informazioni è possibile rivolgersi alla Scuderia Balestrero, Via Catalani, 59, S. Anna, 55100 Lucca, tel. 0583/419106.

● **CLUB E STORICHE.** In occasione della salita Termini-Caccamo si sono disputate anche due gare riservate alle vetture club e alle auto storiche. Nelle Club si è imposto Alfonso Gambino al volante di una Ford Sierra Cosworth, mentre tra le veterane il primo raggruppamento è andato a Giuseppe Polizzotti (Alfa Romeo Giulietta), il terzo a Giovanni Filippone (Porsche 911), e il quarto a Domenico Guagliardo (Porsche 911).

● **ALPE ADRIA.** Giuliano Tolentino al volante di una Porsche 356 si è aggiudicato il 2. Trofeo Alpe Adria, manifestazione di regolarità per auto storiche. Renato Cabrin al volante di una Porsche 911 si è affermato nel monarca Porsche.

F. RALLY SUL CIRCUITO DELLA CECCHIGNOLA

Arduini picchia duro e Gramenzi s'invola!

ROMA — Il «3. Roma Formula Rally» disputato per la seconda volta nella città militare della Cecchignola, si è svolto su un circuito modificato rispetto a quello dello scorso anno, impreziosito anche da contropendenze suggestive e impegnative. Premianti dunque i piloti dalla guida più controllata come Marco Gramenzi che si è imposto nel 4. raggruppamento, quello delle 4 ruote motrici, con la sua Lancia Delta Gr.A ex Grifone. Il dentista di Teramo, in finale, ha avuto la meglio su Antonio Antonozzi, protagonista di qualche dritto di troppo a causa delle gomme sulle tele, le stesse già sfruttate per conquistare il 3. posto al Rally di Sperlonga. Ottima la prova di Stefano Rossi con la Delta Gr.N, eliminata in semifinale da Gremenzi, ma senza subire distacchi abissali. Nel 3. raggruppamento insospettabile equilibrio di prestazioni tra le Opel e la Porsche 914 2400 Gr. Speciale di Leonello Arduini. Il pontino ha sconfitto prima la Opel Kadett Gsi Gr.A di Gallo, ma nel match decisivo contro l'Astra Gr.N di Sardellitti ha faticato a rispettare il pronostico, tanto che l'applauditissimo e acrobatico pilota di Isola Liri passava al comando al 1. passaggio della 1. manche. Arduini recuperava e vinceva, ma anche nella Superfinale nel contenere lo scatenato Gramenzi non ha mostrato la sua consueta sicurezza e ha sbattuto duro aprendo la ruota posteriore destra.

Enrico Azzini

FORMULA RALLY

Roma, 25 giugno 1995

3. Roma Formula Rally

1. Raggruppamento: 1. Orlandi (Peugeot 106 Rallye); 2. Finotti (A112); 3. Cangani (Fiat Cinquecento); 4. Silvestri (Peugeot 205 Rallye); 5. Artusi (Fiat Cinquecento); 6. Evangelista (Peugeot 205 Rallye); 7. Castellani (Peugeot 205 Rallye); 8. Fanuele (Fiat Cinquecento); 10. Terzigni (A112); 11. Mamone (Peugeot 205 Rallye).

2. Raggruppamento: 1. Speranzini (Opel Corsa Gsi); 2. Moroni

(Alfa Romeo 33); 3. Trionfetti (Fiat Ritmo 105); 4. Caligiuri (Talbot Sumbear).

3. Raggruppamento: 1. Arduini (Porsche 914); 2. Sardellitti (Opel Astra Gsi); 3. Gallo (Opel Kadett Gsi); 4. Todaro (Opel Kadett Gsi); 5. Liani (Renault 5 Gt Turbo); 6. Mezzafesa (Renault Clio Williams); 7. Aconito (Opel Kadett Gsi); 8. Rocca (Peugeot 309 Gti); 9. Alicata (Ford Sierra Cosworth);

10. Cirami (Alfa Romeo Gt 2000); 11. Farcomeni (Ford Escort Rs 2000); 12. Cuvuto (Ford Sierra Cosworth).

4. Raggruppamento: 1. Gramenzi (Lancia Delta Hf); 2. Antonozzi (Lancia Delta Integrale); 3. Rossi (Lancia Delta Integrale); 4. Durante (Lancia Delta Hf); 5. Perniconi (Lancia Delta Hf); 6. Mantellassi (Lancia Delta Hf); 7. Azzolini (Lancia Delta Integrale).



fotografie ANGIOLELLA



SLALOM AL VOLANTE DEL PROTO MP 2000

Lasia non si fa intimorire da Sechi

BENETUTTI — Franco Lasia con il suo prototipo Mp2000 ha bissato il successo ottenuto a Pattada vincendo la prima edizione del Trofeo Pro Loco a Benetutti organizzato dall'Associazione Motoristica Pattadese. Dietro Lasia si è classificato al secondo posto Ignazio Sechi (Osella Pa9/90) a poco più di sei secondi. Terzo Angelo Fois e quarto Francesco Marrone, entrambi su Fiat X1/9. Dal quinto all'ottavo posto quattro Renault 5Gt Turbo guidata da di Giovanni Cuccheddu, Gianni Perez, Massimo Mughedu e Giovanni Mulas; nono Angelo Serra con la sua Beta Montecarlo e decimo Diego Lai con la A112. Massimo Mughedu si è anche aggiudicato il Gruppo N. Il Gruppo A è andato a Giovanni Mezzasalma su Renault Clio

mentre in Gruppo Speciale si è imposto Giovanni Cuccheddu. Fra i prototipi ha vinto Angelo Fois.

Mario Lastretti

SLALOM

Benetutti (Ss), 25 giugno 1995

1. Trofeo Pro Loco

gara nazionale

Assoluta: 1. Lasia (Mp/2000) 148,57; 2. Sechi (Osella PA9/90) 154,79; 3. Fois (Fiat X1/9) 162,09; 4. Marrone (Fiat X1/9) 163,13; 5. Cuccheddu 167,16; 6. Perez G. 167,51; 7. Mughedu 171,25; 8. Mulas 173,02; 9. Serra (Beta Montecarlo) 173,89; 10. Lai (A112) 175,16 (tutti gli altri su Renault R5 Gt Turbo)

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Debidda 180,82; 2. Tiana 181,20 (tutti su Peugeot 205 Rallye)

Classe oltre 2000: 1. Mughedu 171,25; 2. Ezza 178,15; 3. Giraldi 179,33 (tutti su Renault 5 Gt Turbo)

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Inzaina 180,24; 2. Cossu 198,45; 3. Marroni 354,47 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Mezzasalma (Renault Clio 16V) 177,84.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Panu (Fiat 500) 202,09.

Classe 1000: 1. Molinu (Fiat 127) 194,26; 2. Mugoni (A112) 227,60.

Classe 1150: 1. Lai 175,16; 2. Mannoni 184,72; 3. Costa 186,92; 4. Padda 211,54 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Balestrucci (Talbot Samba) 180,54; 2. Marinelli (Metro) 182,81.

Classe 1600: 1. Angloy G. 183,23; 2. Secchi O. 183,79 (entrambi su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Serra A. (Lancia Beta Montecarlo) 173,89; 2. Sechi A. (Peugeot 205 Gti) 183,79.

Classe oltre 2000: 1. Cuccheddu 167,16; 2. Perez G. 167,51; 3. Mulas 173,02 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Locche (Fiat 127) 190,48; 2. Bechere (Fiat 600) 200,55.

Classe 1600: 1. Fois 162,09; 2. Marrone 163,13 (entrambi su Fiat X1/9).

GRUPPO SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Lasia (Mp2000) 148,57; 2. Sechi I. (Osella PA9/90) 154,79.



SPORTFOTO

Sfida all'ultimo... colpo nel circuito ricavato nei terreni della scuola militare della Cecchignola: un errore di Arduini, a sinistra ha regalato la vittoria a Gramenzi, al volante di una Lancia Delta Hf, sopra. A Rovato Pagliari al volante dell'Osella, a destra, non è riuscito a concretizzare la sua ottima prestazione fatta segnare in prova: in gara il miglior tempo assoluto è stato stabilito da Zaniboni su Fiat X1/9



F. RALLY IN FIAT X1/9 DAVANTI AD UN'OSELLA

Trionfa Zaniboni beffando Pagliari

FRANCIACORTA — La seconda edizione del Formula Rally Franciacorta organizzato dall'Autoconsult & Competition in collaborazione con la scuderia Sport Racing e con il comune di Rovato, ha ottenuto un ottimo successo. La migliore

prestazione assoluta in fase di qualificazione è stata di Walter Pagliari su Osella, con il tempo di 39"21 sul giro dei 950 metri del tracciato ricavato all'interno della Fiera, seguito da Fulvio Benazzoli su Fiat X 1/9 con 39"25. Nelle batterie, inve-

ce, Elezio Nori su Prototipo Junior ha fatto fermare i cronometri su 1'59"41 (3 giri), ma è stato poi superato da Pagliari con 1'58"65. Nelle finali, che si disputavano in quattro giri Giuseppe Zaniboni su Fiat X 1/9, vincendo il 2. Raggruppamento registrava il miglior tempo assoluto con 2'31"23, contro i 2'31"54 di Pagliari, che vinceva il 5. Raggruppamento, approfittando di uno svariato nell'ultimo giro di Nori.

FORMULA RALLY

Rovato (Bs) 25 Febbraio 1995

Formula Rally Franciacorta

Gara nazionale

1. Raggruppamento 1. Divisione (3 giri). Finale A: 1. Di Giacomo (Peugeot 205) 2'04"52; 2. Zadra (Citroën Ax) 2'05"94; 3. Conforti (Peugeot 106) 2'09"96; 4. Morselli (Peugeot 205) a due giri.

1. Raggruppamento 1. Divisione Finale B: 1. Avanzi 2'58"10; 2. Formenti (Peugeot 106) 3'01"20; 3. Zanardini 3'12"13; 4. Savino 3'17"74. (Gli altri su Peugeot 205).

1. Raggruppamento 2. Divisione Finale A: 1. Pandolfi (Fiat Cinquecento) 2'40"64; 2. Camanini (Renault Mai) 2'42"08; 3. Cabirri (Mini 90) 2'43"56; 4. Pennacchio (Fiat 500) 2'43"78.

1. Raggruppamento 2. «Divisione Finale B: 1. Visinoni (Fiat 500 16v) 2'45"33; 2. Guerrato (Fiat X 1/9) 2'46"16.

1. Raggruppamento 3. Divisione Finale A: 1. Merelli (Autobianchi A112) 2'40"88; 2. Narciso (Fiat 127) 2'44"97; 3. Chiodini (Autobianchi A112) 2'49"69; 4. Goffi (Fiat 127) 2'50"95.

1. Raggruppamento 3. Divisione Finale B: 1. Marini (Fiat 126) 2'52"50; 2. Lamperti (Fiat 500) 2'57"68; 3. Roggeri (Alfa Romeo 33) 2'57"75; 4. Cunego (Fiat 500) a 1 giro.

2. Raggruppamento 1/2. Divisione Finale A: 1. Zaniboni (Fiat X 1/9) 2'31"23; 2. Galli (Opel Corsa) a 1 giro.

2. Raggruppamento 3. Divisione Finale A: 1. Micheli (Volkswagen Golf) 2'51"06; 2. Barbieri (Fiat Uno) 2'52"15.

3. Raggruppamento 1. Divisione Finale A: 1. Franzoni (Opel Astra) 2'42"59; 2. Inverardi (Bmw M3) 2'44"30; Pezzotti (Opel Kadett) 2'45"63; 4. Baresi (Renault 5 Gt T) a 1 giro.

3. Raggruppamento 1. Divisione Finale B: 1. Baita (Renault Clio) 2'50"91; 2. Rossi (Renault 5 Gt T) 2'52"01; 3. Goffi (Opel Kadett) a 2 giri.

3. Raggruppamento 2/3°. Divisione Finale A: 1. Dezza (Ford Escort) 2'43"14; 2. Zaccaria (Fiat Ritmo 130) a 2 giri.

4. Raggruppamento Finale A: 1. Marai 2'43"30; 2. Salerno 2'57"75. (Entrambi su Ford Sierra Cosworth)

5. Raggruppamento Finale A: 1. Pagliari (Osella) 2'31"54; 2. Nori (Prototipo Junior) 2'41"94.

F. RALLY OKAY IL PILOTA COSTRUTTORE

Valfredini domina con il suo prototipo

TORRANO — La formula ideata dalla Padova Cross per questo Trofeo Autofochi prevedeva l'estrazione della prima griglia di partenza, con inversione dei piloti nella seconda batteria, somma delle penalità e quindi, azzerando tutti i punteggi, griglia per la finale. Come principale conseguenza di questo sistema, completa assenza dei cronometristi e presenza di semplici Giudici di Fatto per quanto riguarda gli ordini di arrivo. Spettacolari le batterie per giungere poi alla fase culminante delle finali. Nel Gruppo 1, vetture elaborate di cilindrata massima di 2000 cc. il favorito Giandini spegne il motore in partenza e da forfait. Via libera agli avversari, con Mucignat che sorpren-

de Amadori, già vincitore di una batteria. Mucignat allunga sulla pista resa scivolosa dalle frequenti «annacquate» antipolvere, ma con l'asciugarsi della pista Amadori si rifà sotto e a due curve dalla fine passa Mucignat che lo impegna nella volata finale. Bella la lotta per il terzo posto tra Nocilla, Valazza e Collicelli, con quest'ultimo che dopo un bel po' di numeri la spunta sugli avversari. Nel gruppo 2, vetture Sport massima cilindrata 3500 cc., si presenta al via sorprendendo tutti Alfredo Pisa, protagonista nella seconda batteria di uno spettacolare doppio capotone con la sua Delta mentre stava dominando gli avversari. Anticipata la partenza da parte di Cartari che si becca una bandie-

ra nera, ma Cartari, contrariato dalla decisione del Direttore di gara, prosegue ed alla fine, oltre alla squalifica, subisce anche un'ammenda salata. In testa per metà gara Pisa sembra avviato a vincere ma la vettura evidentemente stressata dal volo precedente lo molla in pieno rettilineo. Via libera a Benetti che va a vincere. Terzo e quarto raggruppamento, vetture monoposto senior, cilindrata massima 3500 e junior cilindrata massima 1600 cc., insieme per carenza di iscritti, con Luigi Susan e il suo Proto Suzuki 4 x 4 senza avversari. Sugli otto giri della finale l'ex Campione Europeo da mezza pista al secondo classificato, Tagliaferri, al volante di un Proto Monoposto Junior 1600 cc.

Gruppo 5, vetture Racing Car Cross, parte in testa Alessio, ma alla prima curva incappa in un testacoda e Bertoli lo sfilando a vincere. Lotta invece per la seconda posizione fra lo stesso Alessio e Bertè che dopo aver effettuato l'aggancio ad un giro dalla fine butta tutto con un testacoda, sarà comunque terzo alla fine. Nel Gruppo 5 Limited, dominio assoluto del pilota costruttore Angelo Valfredini.

Tiziano Minuti

VELOCITA' SU TERRA

Torrano (Pc), 25 giugno 1995

Trofeo Autofochi

gara nazionale

Gruppo 1: 1. Amatori; 2. Mucignat; 3. Collicelli (Fiat Ritmo); 4. Valazza (Lancia Delta); 5. Nocilla (Fiat Ritmo); 6. Giandini (Lancia Beta Montecarlo); (gli altri su Fiat X1/9).

Gruppo 2: 1. Benetti; 2. Pisa; (entrambi su Lancia Delta).

Gruppo 3/4: 1. Susan (Proto Suzuki 4 x 4 Senior); 2. Tagliaferri; 3. Tonin (entrambi su Proto Junior).

Gruppo 5: 1. Bertoli; 2. Alessio; 3. Bertè; 4. Ferri (tutti su Fiat X1/9).

Gruppo 5 Limited: 1. Valfredini; 2. Vigliarolo; 3. Busco; 4. Garda; 5. Baccin (tutti su Proto 1100 Limited).

Arriva Surer nel team Bmw «inglese»

Sarà Marc Surer a capitanare la riscossa della Bmw impegnata nel Btcc. L'ex pilota svizzero, manager della Bmw Motorsport, sarà alla testa del team impegnato nel Superturismo inglese con David Brabham e Johnny Cecotto. La base della squadra sarà presso il circuito di Silverstone e lo stesso Surer potrà contare sulla collaborazione di Ralph Bellamy, ex progettista della March ai tempi della F. 2.

● **ELKHART LAKE.** In previsione della gara di F. Indy in programma domenica prossima sul circuito di Elkhart Lake, una doppia barriera di pneumatici è stata installata all'esterno della curva dopo il traguardo. Il terribile crash di Jimmy Vasser, nel corso dei recenti test, ha messo in guardia gli organizzatori, che secondo il Presidente della F. Indycar Andrew Craig dovranno programmare per il futuro una vasta serie di interventi per migliorare la sicurezza del tracciato.

● **SMITH RINUNCIA.** Confermato l'addio alle corse di Mark Smith: dopo il gravissimo incidente stradale in cui ha trovato la morte suo fratello, il 28enne statunitense ha definitivamente rinunciato al suo programma in F. Indy con il team Coyne.

Cina e Russia guardano con crescente attenzione alla F.1. Mentre una delegazione degli organizzatori facenti capo al tracciato di Zhuhai, nella foto, ha fatto visita al Circus iridato in occasione del Gp di Francia, a 300 km da Parigi, presso il circuito di Poitiers è stato ufficializzato l'ennesimo (sulla carta...) progetto di una monoposto di F.1 russa. Il programma, chiamato «Partner F.1» gode del supporto logistico del Consiglio Regionale della zona di Poitiers ed è legato ad una nota azienda russa operante nel settore dell'aerodinamica militare: la Yakovlev. Il motore (un V8) verrebbe realizzato proprio dalla Yakovlev, mentre il telaio dovrebbe essere commissionato ad



ORSI

CON UNA VETTURA RUSSA E UN GP IN CINA

Sulla F.1 soffia il vento dell'Est

uno specialista inglese. Già noto il nome del pilota: i primi collaudi spetterebbero infatti al belga Eric Van De Poele, che farebbe così il suo ritorno in F.1 dopo la sfortunata esperienza con la Fondmetal. Va sottolineato che da quest'anno la Russia è concretamente presente in F.1 grazie alla Kremlyovskaya, una Vodka sponsor della Jordan e del Gp di Montecarlo. Per quanto riguarda la Cina, i promotori del circuito di Zhuhai presenti a Magny Cours hanno confermato che la pista, sita ai confini con Hong Kong, è stata completamente tracciata e che i lavori di sbancamento sono stati ultimati: è oramai imminente la colata d'asfalto e tutto procede regolarmente verso l'obiettivo prefissato, vale a dire l'organ-

izzazione di un Gp entro il 1997. Anche se il responsabile Fia Francesco Longanesi Cattani (che ha accompagnato la delegazione per l'intero fine settimana, introducendola nell'ambiente

del Circus) ha preferito evitare conferme ufficiali, il circuito di Zhuhai potrebbe avere ottime chance, grazie anche alle solide basi economiche che sembrano sorreggere il progetto...

Nel week-end del Gp di Francia i promotori del circuito di Zhuhai hanno colto l'occasione per... respirare l'aria del Circus

VARATO IL CALENDARIO DELLA SERIE INGLESE

Anche l'anno prossimo il Btcc in 12 appuntamenti

La Toca, ente organizzatore del Campionato britannico per vetture turismo, ha già ufficializzato il calendario della prossima edizione della serie. Anche nel '96 il Superturismo inglese si disputerà in sette circuiti, per un totale di 12 appuntamenti comprendenti 24 gare. Grazie al rinnovo dell'accordo con l'Auto Trader, sponsor ufficiale della serie, il campionato avrà per i prossimi due anni una solida base promozionale e un ottimo supporto economico. Fiore all'occhiello del Btcc continuerà ad essere la gara di Silverstone nello stesso week-end del Gp d'Inghilterra di F.1. Queste nel dettaglio date e piste delle gare '96: 8 aprile Donington; 21 aprile Brands Hatch; 6 maggio Thruxton; 19 maggio Silverstone; 27 maggio Oulton Park; 16 giugno Snetterton; 30 giugno Brands Hatch; 14 luglio Silverstone; 28 luglio Knockhill; 11 agosto Oulton Park; 26 agosto Thruxton; 8 settembre Donington; 22 settembre Brands Hatch.

LO ATTENDE UNA LUNGA RIABILITAZIONE

Fox dimesso dall'ospedale

Buone notizie per Stan Fox, il pilota rimasto gravemente ferito nel corso delle prime fasi della 500 Miglia di Indianapolis disputata lo scorso 28 maggio. Il 43 enne veterano del Wisconsin è stato dimesso dopo un mese di degenza al Methodist Hospital, grazie ai significativi progressi fatti registrare in questi ultimi giorni. Il ritorno a casa per Fox coincide con l'inizio di un lungo periodo di convalescenza che sarà dedicato soprattutto alla riabilitazione degli arti infortunati e al superamento delle conseguenze causate dalle gravi ferite alla testa riportate nel terribile impatto. Nei primi giri della gara dell'Indiana Fox era rimasto coinvolto in una collisione che aveva tolto di gara anche Cheever, De Ferran, Guerrero, Lyn St. James e Bachelart. L'unico a riportare conseguenze serie era stato proprio lo stesso Fox, la cui Reynard aveva improvvisamente scartato sulla destra coinvolgendo anche la vettura di Cheever. In seguito è stato appurato che il violento scarto del pilota americano era stato causato dalla presenza di una paratia di carbonio in mezzo alla pista, perduta da un altro concorrente. Dopo circa due settimane passate nel reparto di rianimazione (e superata una tremenda crisi a tre giorni dall'incidente) le condizioni di Fox sono andate progressivamente migliorando, tanto da permettere il suo ritorno a casa.

MARZOLI



IN LIZZA GIAPPONE E BRASILE

Per l'Irc nel '96 due gare extraeuropee

Il prossimo anno l'Irc, la serie internazionale cui prendono parte le vetture della Classe 1, varcherà per la prima volta i confini europei. L'International Touring Car Series guarda infatti all'Oriente e al Sud America per espandere il suo raggio d'azione. I circuiti candidati ad ospitare le due gare extraeuropee sono quello giapponese di Aida e i tracciati brasiliani di Interlagos e Jacarepaguà. Nel frattempo per il '96 sono confermati gli appuntamenti in Spagna, Italia, Portogallo, Francia, Inghilterra e Finlandia, nella foto. Spa rimpiazzerà il 3 settembre la prova in programma a Barcellona.

SOLDANO-DPPI



STUDIO COLOMBO



Biagi e Rc in F. 3 a Donington

Un parco partenti di sicuro richiamo animerà la gara di F. 3 in programma a Donington il 9 luglio, che vedrà al via 23 vetture con piloti di dieci nazioni. Oltre ai britannici Firman e Gavin, ai brasiliani Castro Neves e Da Matta, (tutti protagonisti della serie inglese), ci saranno anche i tedeschi Graf e Widman; e l'australiano Wurz. Due gli italiani al via: oltre a Thomas Biagi, nella foto, per la Rc aggredirà anche Bettin per la Prema. Atteso anche in spagnolo Pedro de La Rosa, attuale dominatore della serie giapponese.

PADDOCK

Questa settimana in F. Indycar verrà esaminato il reclamo di **Penske** contro la squalifica subita da Unser jr. a Portland

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

Questa settimana, mentre Autosprint è in edicola, il Comitato Direttivo della Cart e la Commissione tecnica, decidono in merito al reclamo presentato dalla Penske riguardo alla squalifica subita da Al Unser Jr (nella foto) dopo la vittoria di Portland, che ha dato il successo a tavolino a Jimmy Vasser. Il reclamo della Penske è articolato su cinque punti, considerando che uno dei pannelli in legno che ricoprono il fondo scocca, la cui mancanza ha poi generato la squalifica, è saltato dalla vettura durante la corsa, come dimostrano le riprese televisive. Questi i punti sostenuti dalla Penske:

- 1) Secondo l'articolo 6.13 del regolamento, i commissari hanno l'autorità di non considerare la perdita del pezzo del fondo per qualsiasi motivo avvenga.
 - 2) Durante il week-end di Portland, la vettura è stata ispezionata ripetutamente dai commissari che l'hanno sempre trovata conforme al regolamento.
 - 3) La vettura poteva essere reispesizionata con la parte persa e danneggiata durante la gara, per verificare la conformità della vettura all'origine.
 - 4) Essendo la parte in questione danneggiata, la vettura poteva essere reispesizionata con un analogo pannello reinstallato.
 - 5) La vettura di Al Unser sarà nuovamente ispezionata dai Commissari della Cart per ulteriori considerazioni.
- In pratica, la squalifica di Al Unser Jr, ha molti punti di contatto con quella che dovette subire Michael Schumacher al termine del Gp del Belgio dello scorso anno. Per il pilota della Benetton, l'osservanza dell'altezza minima dello scalino nel fondo scocca, venne alterata da una violenta «scordolata», mentre Unser è stato squalificato avendo perso uno dei pannelli in legno che rivestono la superficie del fondo scocca. Nel caso della F. Indy, la rilevazione è stata più complessa, in quanto si tratta di vetture



EMPICS

Il costruttore invoca la sua buona fede: la vettura ha perso in gara parte del fondo scocca

ad effetto suolo, quindi la parte plana del fondo scocca va misurata prendendo come riferimento i due punti più bassi del condotto Venturi. Seppur misurata innumerevoli volte, la Penske è risultata irregolare per 5,08 centimetri. Martedì di questa settimana si riunirà la Commissione tecnica, poi la decisione verrà presa dal Comitato Direttivo, composto dai proprietari di team e dal presidente della Cart Andrew Craig. Da ricordare che l'ultima volta in cui una gara di F. Indycar venne assegnata a tavolino fu nel 1983, quando la vettura di Tom Sneva venne squalificata a Milwaukee per una infrazione simile a quella di Al Unser Jr. Alla Penske sono comunque fiduciosi che il reclamo venga accolto.

È kappao la Calibra di Amarin

Ni Amarin sarà costretto a saltare la prossima corsa Itc in programma a Donington. Anche i due britannici Derek Warwick e John Cleland, che erano in predicato per schierarsi rispettivamente con un'Alfa e un'Opel non saranno della partita nella gara inglese. Warwick non ha trovato gli sponsor necessari per correre, mentre Cleland è stato bloccato dalla... carenza di Calibra, a seguito dei recenti incidenti che hanno decimato il parco macchine della Opel.

● **SCHECKTER JR.** Buon sangue non mente: il giovanissimo Jakl Schecter, nipote di Jody, campione del mondo di F. 1 nel '79, ha colto una stupenda vittoria nella gara della Barber Pro Serie disputata recentemente sul circuito di Watkins Glen.

● **F. CLASSIC.** Prosegue il trend positivo dell'ex pilota di F. 1 Martin Donnelly in F. Classic: in occasione della gara disputata a Donington l'irlandese si è piazzato 2. nella prima frazione dietro Peter Hardman, vincitore di entrambe le manche.

● **MORELLI.** Il britannico Dino Morelli, infortunatosi in occasione della gara di F. 3000 di Barcellona, è ritornato al volante di una vettura da corsa, girando con una F. Ford sul circuito di Kirkistown in Irlanda del Nord.

STUDIOCOLOMBO



CON I 25 KG IN

Bmw ve al

La Bmw beneficerà della riduzione dei pesi Super-turismo, varata dal Consiglio Mondiale Fia in vista della prossima Coppa del Mondo, ma accompagnata dalla raccomandazione di immediata applicazione alle Autorità Sportive Nazionali. La richiesta di revisione della Bmw è stata accolta solo parzialmente e invece di equiparare il peso delle trazioni posteriori a quello delle trazioni anteriori, imponendo un handicap di 100 kg alle trazioni integrali, la Fia si è limitata ad abbassare 25 kg alle prime. La nuova scala è: trazioni anteriori 975, posteriori 1000, integrali 1040. La Bmw avrebbe potuto ottenere un ulteriore vantaggio omologan-

LA CSAI HA RESO NOTI I CAMBIAMENTI DI PESO NEL CIVT

Escort con 40 kg in più

Come previsto, la Csaì ha emesso una nota chiarificatrice sul contestato autobloccante della Renault Clio 16V nella classe N6 del Civt. La precisazione ribadisce il divieto di montarlo, specificando che la Variante Opzione nazionale n. 01/01 (che autorizza l'uso dell'autobloccante sulla Clio) «... è da considerarsi applicabile esclusivamente alla V.O. n. 04/02 relativa alla Clio Williams». Contestualmente la Csaì ha apportato alcuni correttivi ai pesi delle vetture del Civt, in vigore dalla prossima gara del Mugello. In N1 sono stati imposti altri 40 kg alle Ford Escort Rs, «ingrassate» di 80 kg dall'inizio stagione. Anche la Ford Sierra 4x4 dell'N2 è stata appesantita (+20 kg), così come la Fiat Tipo 2.0 16V in N5 (+25). Alleggerimenti in-



STUDIOCOLOMBO

vece per: Fiat Coupé 16V Turbo N3 (-20), Opel Astra Gsi N4 (-20), Renault Clio Williams N4 (-10), Volkswagen Golf Gti 16V N4 (-10) e Peugeot 106 Rallye N7 (-20). Altri interventi di alleggerimento riguardano due modelli mai visti nel Civt: la Citroën Bx Gti N4 (-10) e la Fiat Coupé 16V N5 (-70).

LA SCALA DEI CORRETTIVI

classe	auto	vecchio peso	correttivo	nuovo peso
N1	Ford Escort Rs Cosworth	1240	+40	1280
N2	Ford Sierra Cosworth 4x4	1290	+20	1310
N3	Fiat Coupé 16V Turbo	1150	-20	1130
N4	Citroen Bx Gti 16V	900	-10	890
N4	Opel Astra Gsi	950	-20	930
N4	Renault Clio 16V Williams	940	-10	930
N4	Volkswagen Golf Gti 16V 2.0	940	-10	930
N5	Fiat Coupé 16V	1190	-70	1120
N5	Fiat Tipo 2.0 16V	995	+25	1020
N7	Peugeot 106 Rallye	790	-20	770

MENO PERMESSI DALLA FIA

ocissima Mugello

do a partire dal 1. luglio una nuova vettura, la 320i, anch'essa dotata del motore 4 cilindri 16V montato sulla 318is; ciò per fornire il modello di un nuovo pacchetto aerodinamico capace di restituire competitività alla Casa tedesca nei vari campionati internazionali in cui è ufficialmente impegnata. Tuttavia, proprio all'ultimo minuto, la Bmw ha rinunciato dare seguito alla proposta di omologazione. Alla base della decisione c'è un'attenta ponderazione operata dai vertici della Bmw, che hanno ritenuto in extremis poco vantaggioso il programma. Le nuove ali saranno altresì utilizzate solo nel Superturismo tedesco, visto che in Germania il regola-

mento consente (appunto dal 1. luglio) di gareggiare anche con un nuovo pacchetto aerodinamico. Il primo test nella nuova configurazione era stato tuttavia positivo, tant'è che Morbidelli era emerso come il più veloce al Mugello con il tempo di 1'58"46, davanti a Pirro (Audi -1'58"68), Giovanardi (Alfa -1'58"83), Capello (Audi -1'58"96), Colciago (Opel -1'59"42), Tarquini (Alfa -1'59"55) e Larrauri (Alfa -2'00"12). C'è da dire tuttavia che la CiBiEmme, pensando ottimisticamente che la Fia avrebbe accolto la richiesta di alleggerimento avanzata dalla Bmw, aveva portato la vettura di Morbidelli a 975 kg.

Fabio Ravaioli

IN F. 3.000

E' Hattori il poleman al Ricard

Durante la scorsa settimana alcuni team di F. 3000 hanno svolto test in preparazione della prossima gara del campionato in programma a Pergusa. A Digione è scesa in pista l'Apomatox per una serie di prove basate soprattutto sull'aerodinamica: il miglior tempo lo ha stabilito Clerico (1'09"1) davanti a Belloc (1'09"8). Al Paul Ricard erano invece presenti l'Autosport e il team Danielson. Il più veloce è stato il giapponese Hattori (il cui debutto nella serie europea avverrà a Spa), che ha percorso circa 200 giri del circuito francese con un miglior crono di 1'13"07. Dietro di lui sono finiti i due transalpini Bouchut e Policand, entrambi autori dello stesso crono (1'14"5). Proprio mentre As va in edicola Vincenzo Sospiri e Ricardo Rosset gireranno a Snetterton con le Reynard del team SuperNova.

PIT-STOP

Forte di una solida carriera in kart, **Jarno Trulli** è stato protagonista di un positivo debutto nella F. 3 tedesca

MARCO RAGAZZONI

Ha debuttato appena due domeniche fa nella serie tedesca di F.3, nella classe B, e già dà fastidio. Chi è, per dare così fastidio Jarno Trulli, pur correndo nella semplice classe B, per vetture vecchie di un anno? È, uno che in kart ha vinto appena...quattro campionati italiani individuali e tre a squadre, due titoli mondiali ('91 in F.K 100, '93 in F.C 125), un titolo europeo ('93 in F.S-A 100) e che detiene anche un record: la vittoria per due anni consecutivi, '93 e '94, della Coppa del Mondo in Giappone, nella F.S-A 100. Due domeniche fa, al Norisring, si è classificato 8. in prova davanti a Radermecker, considerato una promessa, 8. nella 1. gara, ancora davanti a Radermecker, e addirittura 6. nella 2. gara, davanti a Couceiro e Wurz, indicato a inizio anno fra i pretendenti al titolo. E per fortuna che aveva una vettura classe B... «Sì, sono stato subito il migliore della classe B, ma devo aver dato molto fastidio — ha iniziato a raccontare Jarno al suo rientro in Italia — perché già al termine delle qualifiche i commissari hanno cominciato a mettere in dubbio la regolarità dello scivolo, che aveva già passato l'ispezione delle verifiche. Allora lo abbiamo modificato come volevano loro e nella prima gara sul giro sono andato più forte di mezzo secondo rispetto alle qualifiche. Poi nel-

le verifiche al termine della seconda gara volevano piombarci il motore per mandarlo a ulteriori ispezioni. Non lo hanno fatto ma, dopo averci riconsegnato la vettura, sono venuti più tardi sotto la nostra tenda ritirandoci il cofano motore, perché dubitavano della sua regolarità... lo assicuro che è regolarissimo. Non mi sembra invece che sia stato molto regolare avercelo ritirato dopo che la vettura era già uscita dalle verifiche...». Perché la scelta di correre in Germania? «È stata un'opportunità che mi ha offerto il team Kms. In Italia fino a oggi non sono mai stato preso in particolare considerazione. Invece la squadra tedesca mi ha cercato, senza chiedermi una lira, cosa che non mi è mai accaduta in Italia, proponendomi un anno di apprendistato e nel '96 la classe A al posto di Fontana, per puntare al titolo.»

LAT

IN SOSTITUZIONE DI MAGNUSSEN

Per la C Classe è in lizza Firman

Lo scorso fine settimana Jan Magnussen ha lasciato l'Ospedale Sud di Norimberga. La frattura alla gamba gli consentirà di rientrare nel migliore dei casi il 20 agosto al Nürburgring. Contrariamente alle previsioni, la Mercedes avrebbe deciso di sostituirlo nella gara ITC di questo fine settimana non con Karl Wendlinger, che tornerà comunque in gioco molto presto, ma con un britannico, per attirare più tifosi a Donington. Sulla Classe C Amg non ci sarà però il chiacchierato Nigel Mansell ma Ralph Firman Jr o Allan McNish. Entrambi sono piloti del Paul Stewart Racing, come lo erano Franchitti e Magnussen. Il leader della F.3 britannica pare però favorito rispetto al pilota di F. 3000: è inglese (uno scozzese è già in organico, Franchitti), coi suoi venti anni è un vero junior come il pilota che deve sostituire, e quale test-driver McLaren fa già parte della famiglia-Mercedes. Fra un mese a Estoril potrebbe essere il turno di un altro idolo locale: Pedro Lamy.

Fisichella a Donington con l'Alfa 155 V6 step 1

Dopo l'incidente occorsogli in prova al Norisring, Giancarlo Fisichella correrà a Donington al volante di una 155 V6Ti Step 1, non essendoci nuovi telai 95 disponibili. L'ultima «Step 2», sfornata dall'Alfa una versione «passiva» come quella di Modena, è stata consegnata al leader dell'Irc Larini, che venerdì a Balocco aveva in programma un collaudo della sua nuova vettura e un confronto con la Step 1.

Al volante di una Dallara del team Kms il pilota italiano ha vinto in Classe B al Norisring



PHOTO 4



*Paesaggi lussureggianti,
jungla e guadi
hanno fatto compagnia
alla carovana
del Camel Trophy,
festeggiata lungo il percorso
dalle popolazioni locali.*

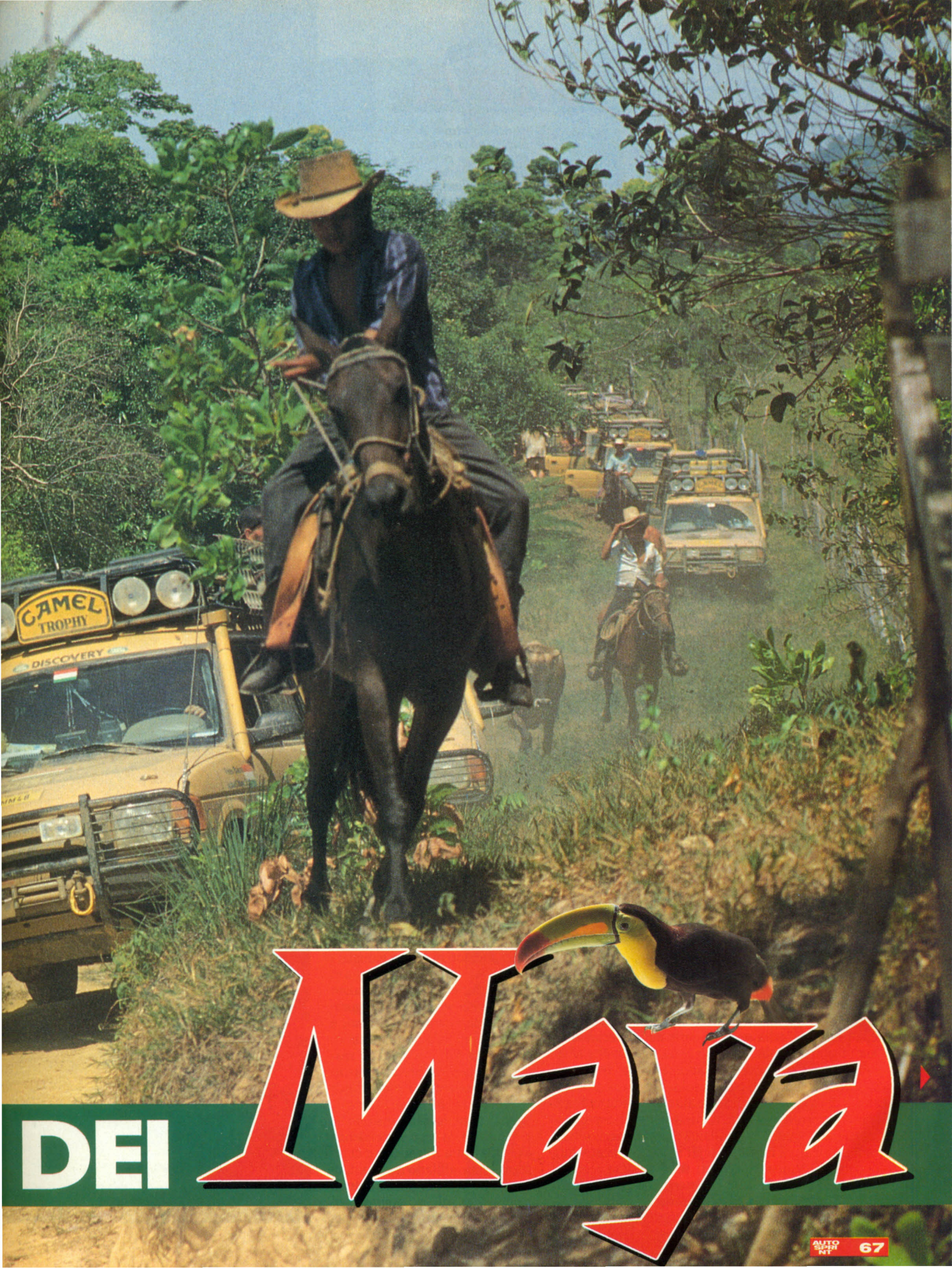
foto ANSALONI

**Doveva essere un'edizione
contrassegnata dal fango.
Invece l'ha fatta da padrone
un clima torrido. Non solo
fatica e avventura quest'anno,
ma anche incontri esotici
e spedizioni archeologiche.**

■ CLAUDIO ANSALONI



SOTTO IL SEGNO



DEI

Maya



Poteva essere il Camel Trophy più duro nella storia degli ultimi anni. Se solo la stagione delle piogge avesse mantenuto il suo impegno annuale di inondare foreste, campi, piste, con fiumi di acqua torrenziale. Ma, così, non è stato. Mai, a memoria d'uomo, si ricordava una stagione tanto secca. Per questo le temute piste, si sono trasformate in percorsi aridi e polverosi. Niente confuse tracce di fango nella fitta giungla, dove solo con l'aiuto del «dio verricello» si sarebbe potuti uscire, bensì terreni induriti dal sole. Enormi solchi secchi lì, pronti a ricordare quanto arduo poteva risultare l'avventurarsi in quel tratto se solo Giove Pluvio avesse rispettato le «regole». Liberati i team dei 20 Paesi partecipanti, dallo stress fisico che il fango avrebbe imposto, le menti ed i cuori curiosi hanno potuto allentare la tensione, per abbracciare completamente l'ambizioso progetto culturale che quest'anno il Camel Trophy proponeva, dopo le durissime prove speciali dei primi giorni, prima di quelle finali dove si sarebbero definiti classifica e vincitori.

Piramidi Maya e indigeni chicleros, tranquilli e pacifici a dispetto della costante compagnia del... machete, hanno accompagnato questa edizione '95 del Camel Trophy. Molte le prove fisiche in cui si sono dovuti cimentare i vari equipaggi. Quasi sempre sotto un sole cocente e con temperature torride. Sotto esame anche le capacità di guida dei concorrenti messe a dura prova in più di una occasione



AVVENTURA. Una grande avventura lunga mille miglia (1.700 km) per vivere un'esperienza unica, e imparare dai Chicleros non solo i pericoli ma anche i frutti nascosti nella giungla. Questa edizione del Camel ha, insomma, offerto la possibilità di immergersi nel mondo che vide fiorente la grande civiltà Maya, al punto da capirne la cultura e farsi affascinare dai suoi luoghi di culto. I concorrenti sono rimasti coinvolti fino a lavorare con studiosi ed archeologi durante gli scavi alla ricerca di città perdute. Civiltà da riscoprire, nascoste dalla giungla per più di mille anni. Prove speciali molto dure e impegno fisico notevole. Orientamento, corsa e canoa i punti cardine su

cui si è giocato il punteggio nella maggioranza delle prove, spesso in una calura da togliere il respiro.

ITALIANI. Stefano Bianconi, 34 anni, dentista di Bolzano, è stato costretto a ricorrere alle cure mediche, sia nella prima sia nella seconda serie delle special-task. Questo sfortunato inconveniente ha fatto sì che Matteo Pellin di Courmayeur 26 anni, laureato Isef in alcune prove sia dovuto partire solo. Un pizzico di fortuna in più avrebbe certamente aiutato a portare a casa un piazzamento migliore. Il quinto posto ottenuto rimane, comunque, il più brillante risultato negli ultimi 5 anni e ripaga l'impegno o gli sforzi dei nostri due concorrenti. Vincitori assoluti sono risultati i cechi. Lo Spirit Award, premio che tiene conto dell'altruismo e dello spirito di collaborazione, è invece andato al team russo. ■

A CONTATTO CON GLI INDIGENI CHICLEROS

Ecco gli uomini del chewing gum

Silenziosi ci vengono incontro, non li vediamo che a pochi metri da noi. Si muovono sicuri tra piante, arbusti, liane velenose. I passi sono lenti, ma decisi: sembrano seguire sentieri che solo loro sanno vedere. Stupisce la facilità con la quale avanzano nella giungla. Pensiamo ai nostri passi incerti e meno eleganti. Nel pugno o alla cintura, portano l'inseparabile machete. Sempre perfettamente affilato. Quasi mai lo usano per avanzare, solo a volte, lo utilizzano per allontanare piante spinose o arbusti che è preferibile non toccare. Sorridiamo. Ci sorridono. Ecco di fronte a noi i veri abitanti di questa giungla: i Chicleros, ovvero i raccoglitori della «chicle», resina elemento base del chewing gum. La gomma da masticare, non a caso, è detta anche, «cicles». Sono curiosi. Noi di più. Un poco di spagnolo e i gesti contribuiscono all'«avvicinamento». Felipe, che di cognome fa Monthez, compie oggi 25 anni, ha i lineamenti che richiamano la sua discendenza Maya. Mostra il machete e ci insegna come affilarlo meglio. L'esperienza lo guida. Il suo mestiere è basato sull'uso continuo di questo strumento, con cui vie-





ne incisa la dura corteccia degli alberi, dalla base fino a 5 o 6 metri di altezza. Nelle incisioni, scorre un lattice bianco che defluisce da un intaglio all'altro per raccogliersi in un contenitore posato sul terreno: sino a 5 Kg in 24 ore di tempo. Un Kg di chicle viene pagato in media due dollari. L'albero Sapodilla, che gli spagnoli nel 1500 chiamavano Lecacaspi cioè del latte, dopo una raccolta va poi lasciato riposare per almeno 6 anni. Un buon chiclero riesce a trovare e incidere 15, 20 alberi al giorno, però percorrendo parecchi chilometri, alla ricerca di alberi pronti. In genere la permanenza nella foresta va dai 3 ai 6 giorni.

PERICOLI. Fernando, il più anziano, racconta che il pericolo maggiore per chi attraversa la jungla sono i serpenti, mentre pensavamo fossero i ragni che continuiamo a vedere numerosi e grossi anche come una mano. I ragni, ci dicono, sono tranquilli: puoi lasciare che ti passeggino sulla mano. L'importante è non tentare di schiacciarli. I serpenti sono, invece, irritabili. Il più temuto è il Cascabel perché in mezz'ora uccide un uomo. I serpenti qui sono meno timorosi di quelli europei. Appena vengono molestati o calpestati si raccolgono, per poi rizzarsi pronti a sferzare l'attacco. Per questa ragione i rischi maggiori non li corre il primo della fila, ma il secondo o il terzo. Altri pericoli vengono dalle liane velenose, irte di spine simili ad aghi. Provocano dolo-

rosissimi gonfiori nelle parti che colpiscono, come qualcuno delle carovane del Canal ha potuto tristemente sperimentare. C'è poi il fastidio della mosca Chiclera (Leismaniosis) in grado di provocare una piaga grossa come una moneta, la cui cicatrizzazione richiede 3 o 4 anni, senza possibili rimedi.

AMBIENTE. È strano come un ambiente che sembra un normale bosco, sia in realtà pieno di insidie e pericoli. L'afa avvolge tutto come un caldo respiro. Quasi che l'intricata vegetazione fosse un enorme essere umano. Qualcosa di vivo che spia e osserva. Inevitabile sentirsi addosso i mille occhi della foresta. È comunque positivo conoscere l'ambiente in cui ci si muove. Si evitano imprudenze riducendo i rischi. Sergio Gomes, 28 anni, mangia un frutto simile a una ciliegia arancione. È la Guaya. «Facile riconoscere l'albero su cui cresce» spiega il bravo Sergio indicando la fitta foresta, mentre nei nostri sguardi si disegna un punto interrogativo, aggiunge: «Semplice, basta guardare a terra i frutti caduti o mangiati dalle scimmie». Non è però il periodo della raccolta, che in genere va da settembre a marzo. C'è tempo insomma, forse per questo c'è tanta tranquillità intorno, anche se si ha la sensazione che la stessa calma i chicheros la mantengano anche nella buona stagione. Il senso del tempo di queste genti, dovrebbe forse insegnarci qualcosa. ■



T 100

Cerchioni in lega leggera con bloccaggio tradizionale a 4 o 5 fori a vista. Caratterizzati da un design d'autore sono curati artigianalmente nei minimi particolari. Materiali e tecniche di alti standard qualitativi.

MONOTIPO TWINGO

Studiati appositamente per la piccola monovolume Twingo, hanno una struttura a mezzaluna colorata personalizzabile con le colorazioni originali della carrozzeria.



T 600

Progettati per chi ama il design compatto e rigoroso. Il CAP di copertura si fonde con le tre razze in una linea aerodinamica e aggressiva. Omologati per una vastissima gamma di vetture sportive e berline di grossa cilindrata, sono disponibili con bloccaggio a 4 o 5 fori.

ZETA

Una grande personalità decisamente sportiva. Le 5 razze e i 4 o 5 fori a vista disegnano uno stile raffinato ed innovativo. Garantiscono il più alto standard di affidabilità e comfort anche nelle condizioni climatiche e stradali più difficili ed esasperate.



MONORAZZA

Il primo cerchione in lega leggera con un solo super aerodinamico asse trasversale reso ancora più originale e raffinato dal CAP di copertura cromato. Realizzato con tecnologie computerizzate d'avanguardia offre una bilanciatura più precisa a vantaggio dell'assetto globale. Misure: 5,5x13 e 6x14.

MONOTORA SYSTEM

Il rivoluzionario sistema derivato dalla Formula Uno dalla linea raffinata e aggressiva. Fissaggio al mozzo con unico dado centrale, adattori a piattello per tutte le vetture, ad alta ventilazione sull'impianto frenante.



*Tutta la gamma Toora è approvata dal TUV.

TOORA

Vocazione all'innovazione.

TOORA s.r.l. - S. Paolo D'Argon (BG) - Tel. 035/958855

A SCUOLA

SPECIALE

OPEL AUTOSPRINT

Giunto alla quindicesima edizione, lo stage rally della General Motors Italia diventa oggi anche un'occasione interessante e un momento privilegiato per osservare il mondo dei giovani appassionati di gare automobilistiche

■ MAURIZIO RAVAGLIA



E' nei numeri, il bilancio di un decennio e mezzo di attività della scuola rally Opel: quindici edizioni, altrettante settimane e corsi ai quali hanno partecipato complessivamente trecento allievi selezionati, anno dopo anno, tra decine di migliaia di adesioni. Dietro il successo dell'iniziativa promossa dalla General Motors Italia si nasconde quindi una formula riuscita e perfezionata nel tempo: 6 giorni in bilico tra le lezioni teorico-pratiche, il training e l'esperienza di vita collegiale. Ma la scuola rally Opel ha rappresentato, e continua a rappresentare anche un interessante osservatorio dal quale scrutare il mondo dei giovani. Basta considerare l'età media degli apprendisti piloti e navigatori del corso

Il momento più atteso dagli allievi: la lezione di guida pratica. Ecco una delle Corse 16V Gruppo N utilizzate nel 15esimo stage della scuola Opel-Autosprint, che quest'anno si è svolto in Sardegna, nei pressi di Olbia. Il percorso di prova, interamente sterrato, misurava 850 metri

DI CORSA



1995, il 15esimo, perchè l'immagine di osservatorio diventi realisticamente accettabile: 20 anni. È la fascia di età sulla quale oggi punta un po' tutti, dai pubblicitari ai discografici, agli stilisti, ai professionisti della comunicazione, agli psicologi che tentano di studiare e quindi di interpretare i complessi e spesso drammatici malesseri dei giovani. Ed è anche, e purtroppo, la banda di età che comprende il fenomeno tristemente conosciuto col nome di "le stragi del sabato sera". Certamente i 20 ragazzi della scuola Opel '95 non possono identificare una generazione intera, nè rappresentare il campione perfetto di milioni di coetanei. Tuttavia, negli allievi che hanno partecipato allo stage in Sardegna, a pochi chilometri da Olbia, si riconoscono comunque molti elementi che contraddistinguono i ventenni. Innanzi tutto la facilità di associazione, quindi la capacità di adattarsi rapidamente alla vita di gruppo, e di rispettarne le regole. Poi, la curiosità e l'attrazione verso tutto ciò che è insolito, la velocità di apprendimento, il linguaggio usato nei discorsi. E il senso di responsabilità. Un esempio: la consegna impartita dagli istruttori durante le prove di guida pratica, cioè evitare di farsi prendere la mano dall'entusiasmo, col rischio di danneggiare le Opel Corsa 16V utilizzate per il corso, è stata seguita scrupolosamente. Messi di fronte a un impegno preciso, ma anche educati a non sottovalutare il pericolo neppure quando si è al volante di una vettura da competizione dotata di tutti gli accessori di sicurezza, i giovani reagiscono con saggezza. È, questo, uno degli obbiettivi della scuola Opel: il rispetto per il pericolo, sia nella sfida sportiva sia nella vita quotidiana. Dunque, non risponde a vero che quella nata nella seconda metà degli Anni Settanta sia una generazione superficiale. Bastava bazzicare tra i ragazzi e le ragazze della scuola Opel, ascoltare i loro racconti, osservarli durante le lezioni e annotare le domande che rivolgevano agli insegnanti perché l'immagine di generazione frivola si sbriciolasse. Ti aspetti quesiti banali e loro ti prendono in contropiede con richieste precise, che non riguardano gli aspetti tecnici della materia rallistica quanto piuttosto quelli umani. Andrea Aghini e Alex Fiorio, istruttori-vedette del corso di quest'anno, sono stati letteralmente tempestati da domande del tipo «Che cosa è la sconfitta, per un pilota professionista?», «Esiste ancora la generosità e la solidarietà tra rivali?», «Quale è la reazione di fronte a un errore?». Esse sono la dimostrazione inequivocabile che oggi non stupisce tanto il mezzo meccanico, e la tecnologia che rappresenta, quanto la prestazione del pilota, perciò dell'uomo, il vero protagonista delle fantasie dei ventenni, incapaci di sbalordirsi di fronte alle magie della tecnica, perché abituati a convivere. E sorprendere anche rilevare come, nel gruppo che ha frequentato quest'anno la scuola Opel, l'interesse per l'automobilismo sportivo è oggi a 180 gradi, quindi senza distinzioni tra corse in pista e su strada, tra Formula 1 e rally. Loro, i ventenni attenti alle tendenze, privilegiano soprattutto lo spettacolo. ■



fotografiePHOTO4



Un gruppo di allievi mentre sta osservando il motore della Opel Corsa 16V Gruppo N. Le vetture della scuola Opel 1995 erano state allestite dal preparatore modenese Barbolini, che ha curato anche la parte tecnica del corso

IMPARARE CON UNA VETTURA DA 125 CAVALLI

Sterrato in... Corsa

Destinata soprattutto ai giovani che intendono cominciare a gareggiare nei rally con un mezzo competitivo nella propria classe, e dal costo contenuto, la Opel Corsa Gsi 16V in allestimento Gruppo N è stata la vettura utilizzata nel 15esimo stage della scuola Opel per le lezioni di guida pratica. Piccola, maneggevole, dotata di un motore 1.6 litri capace di sviluppare, in versione Gruppo N, una potenza di 125 cavalli, e di semplice manutenzione, la Corsa 16 valvole rappresenta uno dei modelli maggiormente diffusi nei rally nazionali. Uno dei due esemplari a disposi-

zione degli allievi della scuola Opel era addirittura lo stesso col quale l'abile tecnico Barbolini effettua il collaudo di nuove soluzioni di assetto e di particolari meccanici da trasferire successivamente sulle vetture dei clienti. Modenese, da qualche anno partner tecnico della Opel Italia per quanto riguarda l'attività rallistica, Ivaldo Barbolini è uno di quei preparatori, oggi sempre più rari, che alla competenza associano la passione per il proprio mestiere; recentemente ha rivolto il suo campo d'azione soprattutto verso la Corsa 16V Gruppo N. ■



«RUDY» DAL POZZO E IL «SUO» CORSO

Da tre lustri mente e braccio



A lato, una prova di guida rallistica e, nel riquadro piccolo, un equipaggio femminile. Sopra, «Rudy» Dal Pozzo con la torta per la 15esima edizione dell'iniziativa Opel. Sotto, alcuni momenti della settimana della scuola. Nel tempo libero i ragazzi hanno anche improvvisato partite di calcio mentre Alex Fiorio, istruttore del corso piloti, ha messo in piedi una «band» niente male...

Dal 1980, con la sola eccezione del 1985, la scuola rally Opel-Autosprint ha tenuto regolarmente il suo stage annuale trasformandosi quindi in una tradizione della General Motors Italia. L'iniziativa fu letteralmente inventata quindici anni fa da un navigatore dell'allora squadra ufficiale della Opel Italia, «Rudy» Dal Pozzo. Romagnolo di Cesena, ex campione europeo e italiano rally, 47 anni portati con allegria, «Rudy» è il comune denominatore di 15 edizioni della scuola Opel; organizzatore, istruttore, esaminatore, l'ex coequipier oggi uomo-sport della General Motors Italia rappresenta dunque l'immagine stessa della scuola. Racconta: («Quando proposi la mia idea alla Opel Italia, quindici anni fa, non credevo davvero che l'iniziativa sarebbe andata tanto lontano. Volevamo coinvolgere i ragazzi in qualcosa di avvincente, perfino di indimenticabile. Un corso di una settimana, tutto a spese dell'organizzazione, che permettesse a una decina di giovani di apprendere le prime nozioni della guida rallistica e ad altrettanti le conoscenze del ruolo del navigatore ci sembrò la soluzione migliore. Il tempo ci ha dato ragione, e ciò è gratificante, per la General Motors Italia, per Autosprint, e per me. Lo confesso, la scuola Opel è parte di me stesso. Una settimana in mezzo ai ragazzi, ai loro scherzi, entusiasmo, emozioni e aprensioni, diventata per me una necessità. Ti aiuta anche a non perdere il contatto col mondo dei giovani»).



GLI ALLIEVI AL GIUD

fotografiePHOTO4



ALBERTO CASADEI

Nato a Forlì il 3 maggio 1974
Attività: operaio

CORSO PILOTI. Ha avuto la soddisfazione di arrivare ad un livello almeno sufficiente, pur partendo da una base molto bassa. Con la costanza che ha dimostrato, potrebbe migliorare ancora di più.

Giudizio: sufficiente



WALTER MARINI

Nato a Gorizia il 17 gennaio 1976
Attività: elettrotecnico

CORSO PILOTI. Ragazzo intelligente e molto attento, ha cercato fin dal primo giorno di mettere in pratica gli insegnamenti degli istruttori ed i risultati sono stati sicuramente incoraggianti. Importante, anche per lui, mantenere la concentrazione sulla tecnica di guida.

Giudizio: buono

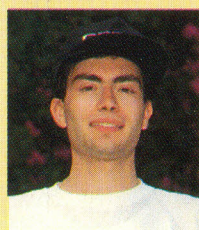


CARLOTTA SCARAMUZZI

Nata a Biella il 2 febbraio 1976
Attività: agrotecnico

CORSO NAVIGATORI. Ha dimostrato grande impegno ed attenzione alle lezioni teoriche; inoltre ha rivelato un ottimo tempismo nella lettura delle note, ma deve imparare ad essere più determinata nel dettare il «ritmo» al pilota.

Giudizio: buono

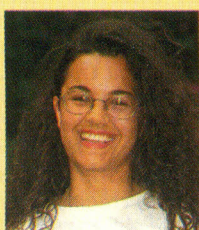


CORRADINO CONOCCHIA

Nato a Bevagna (Pg) il 28 settembre 1973
Attività: studente di economia e commercio

CORSO NAVIGATORI. Ha raggiunto una buona preparazione teorica ed ha imparato a leggere le note con una certa facilità, ma la cadenza, eccessivamente monotona, è assolutamente da rivedere.

Giudizio: discreto



MIRIAM MERLO

Nata a Turbigo (Mi) il 5 ottobre 1975
Attività: studentessa di relazioni pubbliche

CORSO NAVIGATORI. Ha avuto difficoltà ad ambientarsi con il sistema delle note, non avendo familiarità con il mondo delle corse. Un maggior interesse per tutto ciò che riguarda i rally le permetterà comunque di migliorare le sue capacità.

Giudizio: quasi sufficiente

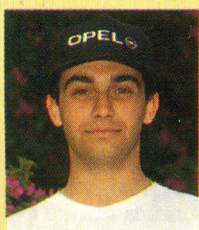


TIZIANA PASCALE

Nata a Cusano Mutri (BN) il 22 luglio 1975
Attività: studentessa di scienze politiche

CORSO PILOTI. È arrivata al corso già con una buona capacità di guida, quindi per lei il miglioramento è stato meno evidente, ma comunque rilevante. Deve essere più metodica nella guida.

Giudizio: buono



FRANCESCO ANGIOI

Nato a Torino il 13 gennaio 1976
Attività: studente di ragioneria

CORSO PILOTI. Ha buone capacità ed impegno ma non sempre ha avuto l'umiltà di perseverare nel mettere in pratica i consigli degli istruttori. Deve imparare a capire i propri limiti.

Giudizio: discreto

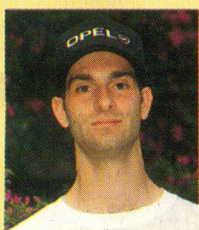


CRISTIANA BIASIOTTO

Nata a Guia (Tv) il 25 gennaio 1974
Attività: amministratrice

CORSO PILOTI. Ha dimostrato una buona diligenza che l'ha portata ad un interessante miglioramento, nonostante debba ancora lavorare sulla corretta posizione di guida.

Giudizio: discreto



ALESSANDRO MAZZOCCHI

Nato a Pernate (No) il 7 maggio 1973
Attività: studente di chimica industriale

CORSO NAVIGATORI. La familiarità con l'ambiente dei rally, visto che cura l'elettronica di vetture preparate, l'ha favorito a comprendere più velocemente le problematiche del settore. Si consiglia di essere più preciso in tutte quelle piccole cose che riguardano il ruolo del navigatore.

Giudizio: buono



RICCARDO FERRICELLI

Nato a Pietrafitta (Pg) il 3 aprile 1973
Attività: studente di ingegneria civile

CORSO NAVIGATORI. Ha grande volontà di conoscere ed imparare, qualità fondamentale per un ragazzo intelligente e molto appassionato, che potrebbe già essere un buon navigatore. Attenzione però perché l'esperienza è un fattore determinante per emergere.

Giudizio: ottimo



IZIO FINALE

Come tutte le scuole, anche quella organizzata dalla Opel-Italia in partnership con Autosprint prevede una «pagella» per gli allievi. Ecco, dunque, il giudizio finale di ciascun partecipante al 15esimo corso espresso dal responsabile dell'iniziativa, l'inossidabile «Rudy» Dal Pozzo.



ALESSANDRO CASTELLINI

Nato a Milano il 7 gennaio 1975
Attività: studente ingegneria meccanica

CORSO NAVIGATORI. Diligente ed attento, ha un buon tono di voce e anche una buona cadenza nella lettura delle note, mentre non ha ancora sufficiente sensibilità nella puntualità della stessa.

Giudizio: discreto



DAVIDE AGOSTI

Nato a Castiglione Stiviere (Mn)
il 28 settembre 1976
Attività: studente di ragioneria

CORSO PILOTI. È stato molto attento alle lezioni teoriche, preciso e giudizioso nelle prove pratiche, ma gli è mancata la determinazione necessaria per emergere. Deve imparare a non subire ma bensì a dominare la vettura.

Giudizio: discreto



VALENTINO FIORAVANTI

Nato a Roma il 3 agosto 1975
Attività: studente di economia e commercio

CORSO PILOTI. Nonostante l'impegno, che non è mancato, ha cercato di bruciare le tappe, senza aver prima ben assimilato i fondamenti della guida. Deve comprendere che... il bambino prima impara a camminare, poi a correre.

Giudizio: sufficiente



FRANCESCO MEINI

Nato a Rosignano Solvay (Li)
il 9 novembre 1974
Attività: ragioniere

CORSO NAVIGATORI. Ha una spiccata personalità e ciò è molto importante per essere un buon navigatore; piccoli miglioramenti nella precisione generale e nella lettura delle note potranno portarlo ad essere un buon co-pilota.

Giudizio: buono



FRANCESCO GRISOSTOLO

Nato a Camposanpiero (Pd)
il 14 maggio 1974
Attività: disegnatore tecnico

CORSO PILOTI. Con l'attenzione e l'impegno anche nelle lezioni teoriche è quello che ha dimostrato il maggiore miglioramento tra l'inizio e la fine del corso. Per progredire ulteriormente deve imparare a mantenere una concentrazione costante.

Giudizio: buono



MARCO BROGIOLI

Nato a Samarate (Va) il 22 ottobre 1974
Attività: motorista

CORSO NAVIGATORI. Ha compreso molto bene la parte teorica ed ha raggiunto una ottima familiarità con le note. Se fosse stato più preciso in alcuni piccoli ma importanti dettagli avrebbe ottenuto un ottimo risultato.

Giudizio: buono

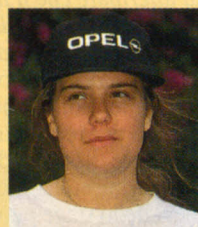


GIADA MULARO

Nata a Basaldella (Ud) il 31 gennaio 1974.
Attività: ragioniera.

CORSO NAVIGATORI. In apparenza potrebbe sembrare superficiale, ma in realtà si è dimostrata attenta, precisa e determinata. Qualche vero rally, magari al fianco della sorella le darà la sensibilità necessaria per essere una brava navigatrice.

Giudizio: buono



RONNY ASTORRI

Nata a Lecco il 26 novembre 1974
Attività: amministratrice di condominio

CORSO PILOTI. Ha sopperito con la vivacità e la carica umana alle lacune tecniche di guida. Si è impegnata giudiziosamente, ma ha sempre mantenuto una velocità troppo ridotta. Deve riuscire a vincere la paura della velocità.

Giudizio: quasi sufficiente



ORIANA AMEAGLIO

Nata a Imperia il 25 gennaio 1973
Attività: impiegata

CORSO NAVIGATORI. Non ha ancora la determinazione necessaria per imporre ritmo e concentrazione al pilota che le è accanto. Deve migliorare la tonalità della voce e anche il tempismo di lettura delle note.

Giudizio: quasi sufficiente



ROBERTO DI CARLO

Nato a Roma l'8 novembre 1973
Attività: studente di ingegneria delle telecomunicazioni

CORSO PILOTI. Sicuramente l'elemento in possesso della migliore sensibilità di guida, unita ad una buona aggressività e capacità di concentrazione. Un consiglio: provare a cimentarsi in una competizione vera, senza tuttavia montarsi la testa.

Giudizio: ottimo





La giornata dei partecipanti alla scuola rally Opel comincia con la mezz'ora di footing. Poi seguono due ore e mezzo di lezioni teoriche durante le quali gli istruttori illustrano gli argomenti aiutandosi anche con i disegni, come sta facendo Aghini (nella foto in basso). Dopo la pausa per la colazione, gli allievi si trasferiscono sul circuito di prova per le lezioni di guida pratica

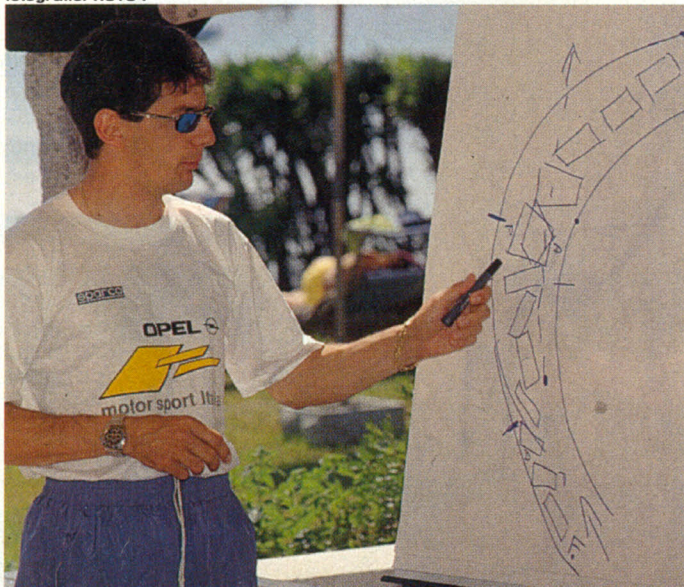
AGHINI, FIORIO, BRAMBILLA E CECCHINI ANCHE...

Super istruttori in cerca di talenti

Due istruttori, Andrea Aghini e Alex Fiorio, per il corso piloti e altrettanti, gli esperti coéquipier Vittorio Brambilla e Paolo Cecchini, per quello riservato ai navigatori; questo il parco-insegnanti della 15esima scuola rally Opel. Alla seconda esperienza consecutiva nel ruolo di maestro dello stage, Alex Fiorio giudica il livello medio degli allievi della scuola '95 leggermente superiore a quello della scorsa edizione. «Alcuni ragazzi che hanno frequentato il corso erano ancora freschi di patente, addirittura uno di loro aveva il permesso di guida da appena tre mesi. Considerando questo aspetto, mi ha davvero sorpreso rilevare la rapidità con la quale gli allievi hanno compreso e quindi imparato le manovre basilari della guida rallistica, quelle che possiamo definire come i fondamentali. Non è un'impresa facile, quella di guidare sulla terra, perché richiede parecchio training. Eppure, i ragazzi del corso '95 hanno subito familiarizzato con questo fondo, e un paio di loro ha dimostrato una naturale predisposizione per la

guida su percorso sterrato. Ciò mi induce ad affermare che il livello medio dei partecipanti alla scuola Opel '95 è migliore di quello dell'anno scorso». Costretto a disertare le ultime due giornate del corso per recarsi in Belgio, e disputare il rally di Ypres, Andrea Aghini ha descritto gli allievi dello stage piloti come «... un gruppo di giovani con l'inclinazione alla guida sportiva e nel quale ho notato

fotografiePHOTO4



due ragazzi interessanti, per la facilità e la naturalezza dimostrate nell'applicare i nostri insegnamenti. Già dopo la prima lezione di guida pratica, mi sono accorto che gli allievi sfruttavano i nostri insegnamenti. Nel limite del tempo a disposizione, noi istruttori abbiamo cercato di dare quanti più suggerimenti possibile, soprattutto di correggere subito eventuali difetti di impostazione». Vittorio Bram-

billa, da quattro anni fedele coéquipier di Alex Fiorio, ha tenuto le lezioni del corso riservato agli allievi navigatori. «Non c'è alcun dubbio che quest'anno il livello dei partecipanti alla scuola Opel è stato alto. Ciò che mi ha sorpreso maggiormente, e parlo per quanto riguarda la mia specializzazione, è stato notare come i ragazzi fossero già al corrente di molte nozioni proprie del navigatore, e come abbiamo imparato in fretta a scrivere e quindi a leggere le note». Ormai un veterano della scuola rally Opel e coéquipier di grande esperienza, Paolo Cecchini ha diviso con Brambilla la «cattedra» di istruttore dello stage navigatori per il secondo anno consecutivo. «Rispetto a qualche anno addietro, i ragazzi che affrontano oggi il corso hanno un'impostazione di base migliore dei loro predecessori. Voglio dire che hanno cultura in materia, agevolando quindi il nostro compito. A mio parere, un paio di ragazzi che hanno frequentato la scuola '95 sono già in grado di sedere sul sedile di destra, in gara».

A SAN MARTINO Travaglia è Maxi

SAN MARTINO DI CASTROZZA — Travaglia ha dominato l'edizione 1995 del rally aggiudicandosi sette delle dieci prove in programma. Alle spalle hanno concluso Fiora-Tita staccati di 37 secondi e Dalla Pozza-Burlon su Bmw M3.

San Martino di Castrozza (Tr)
2 luglio 1995

Assoluta: 1. Travaglia-Zanella (Renault Clio Maxi) in 58'33"; 2. Giora-Tita (Ford Escort Cosworth) 59'10"; 3. Dalla Pozza-Burlon (Bmw M3) 59'55"; 4. Gasparrato-Vazzoler (Lancia Delta Integrale) 1'00'07"; 5. Giacomelli-Brigadoti (Lancia Delta Integrale) 1'00'27.

SALITA IN UMBRIA «Ricky» re a Stroncone

STRONCONE — Il Toscano «Ricky» su Osella Pa 20S Bmw con due maniche da incorniciare si aggiudica per il secondo anno la cronoscalata Stroncone-I Prati, in seconda posizione si è piazzato Pacini. Terzo il bolognese Caliceti.

Stroncone (Tr), 2 luglio 1995

Assoluta: 1. «Ricky» (Osella Pa 20S Bmw) in 5'32'17 alla media di 127,886 kmh; 2. Pacini (Osella Pa 6) 5'42'46; 3. Caliceti (Osella Pa 9) 5'43'57; 4. Fagioli (Lucchini) 6'01'89; 5. Zampelli (Osella Pa 12) 6'03'79.

SALITA DELLA SILA Uno Scola imprendibile

CELICO — Carlo Scola non ha avuto rivali nell'affrontare la Salita della Sila. La sua è stata una gara esemplare, senza errori e così si è imposto perentoriamente davanti al bresciano Ivan Butti staccato di 4". Al terzo posto Irlando con la Osella.

Celico (Cs), 2 luglio 1995

Assoluta: 1. C. Scola (Osella Pa 20S) 5'34'03; 2. Butti (Sighinolfi) 5'37'67; 3. Irlando (Osella Pa 20S) 5'39'99; 4. D. Scola (Osella Pa 20S) 5'40'14; 5. Iaquinata (Sighinolfi) 5'41'35; 6. Pecora (Symbol) 5'45'29; 7. Gervasi (Breda) 5'48'78; 8. E. Scola (Osella) 5'49'92; 9. Loffredo (Lucchini) 5'50'61; 10. Aiuto (Itra) 5'52'82.

RALLY CASENTINO È De Cecco il dominatore

BIBBIENA — De Cecco-Barigelli con la Toyota Celica 4Wd ha dominato il 15. Rally del Casentino, sesta prova della Coppa Italia di quinta zona. L'equipaggio udinese è stato sempre in testa alla gara vincendo 8 prove speciali.

Bibbiena (Gr), 2 luglio 1995

Assoluta: 1. De Cecco-Barigelli (Toyota Celica) 1:1'34"; 2. Mattia-Boschi (Renault Clio Maxi) a 17"; 3. Grassini-Grassini (Ford Escort Cosworth) a 37"; 4. Garbuglia-Ciampini (Lancia Delta); 5. Ciuffi-Goggiali (Opel Kadett Gsi) 2'48"; 6. Segantini-Peruzzi (Ford Escort Cosworth) a 2'55"; 7. Vezzosi-Vezzosi (Ford Escort Cosworth) a 2'57".

SLALOM PAESANA Cesari vince con l'Osella

PRATO GUGLIELMO — Augusto Cesari, su Osella «Alfa Romeo», ha vinto la 14. edizione dello slalom Paesana-Prato Guglielmo Cesari, autore di un testacoda nella prima salita, ha preceduto Gian Pasquale Pate-eto, primo nella categoria prototipi.

Prato Guglielmo (Cn), 2 luglio

Assoluta: 1. Cesari (Osella-Alfa) 147,48; 2. De Micheli (Gmg) 148,36; 3. Patete (Abarth) 155,10; 4. Panaro (A112) 158,67; 5. Bobardo (Peugeot 405 Mi16) 162,99; 6. Lanteri (Peugeot 205 Rallye) 165,06; 7. Mozzone (Gmg) 165,17; 8. Perosino (Fiat X1/9) 165,65; 9. Ambrosiani (Fiat X1/9) 165,79; 10. Franzero (A112) 166,50.

F. RALLY A Cremonesi la finalissima

MONCALVO — Successo di piloti e pubblico a Moncalvo. In una «rovente» finalissima, Franco Cremonesi, riusciva ad avere le meglio sulla guida funabolica di Giovannone, con la Bmw M3.

Moncalvo (Cn), 2 luglio 1995

Trazione anteriore classe 1600: 1. Crestani (Peugeot 106 Xsi) 1'36'63. **Trazione anteriore classe oltre 1600:** 1. Crestani (Peugeot 306 Giti) 1'34'27. **Trazione posteriore classe 1300:** 1. Rosso (Fiat 500 Kkw) 1'37'91. **Trazione posteriore classe oltre 1300:** 1. Giovannone (Bmw M3) 1'32'30. **Categoria 4x4:** 1. Cremonesi (Lancia Delta Integrale) 1'32'70. **Finalissima memorial rondano:** 1. Cremonesi, 2. Giovannone.

SLALOM MOSCUFO Le rampe al... Pepe

MOSCUFO — Domenico Pepe, della scuderia «Barbaba Team» al volante di una Fiat 850 Abarth, si è aggiudicato il 6. Slalom «Svolte di Moscufo». Al secondo posto Marco Gramenzi che ha preceduto l'altro Pepe, Giovanni, di un solo millesimo.

Moscufo (Pe), 2 luglio 1995

Assoluta: 1. Pepe D. (Fiat 850 Abarth) 186,67; 2. Gramenzi (Lancia Delta) 190,73; 3. Pepe G. (Fiat X 1/9) 190,74; 4. Campanile (Fiat X1/9) 192,45; 5. Manucci (Renault 5 GT Turbo) 196,55; 6. Vollei (Fiat 600) 203,19; 7. Felicioni (Fiat 660) 203,91; 8. Maiorini G. (Renault Clio Williams) 206,09; 9. Damiani (Talbot Ti) 206,39; 10. Agostini (Fiat 126) 207,32.

F. RALLY LECCO Maroni si fa valere

LECCO — La travagliatissima prima edizione del formula rally Città di Lecco ha visto primeggiare Benvenuto Maroni al volante del suo prototipo motorizzato Yamaha. Seconda migliore prestazione assoluta per Celestino Petazzi alla guida di una Lancia Delta S4.

Lecco, 2 luglio 1995

Assoluta: 1. Maroni (Prototipo Yamaha) 1'54'00; 2. Petazzi (Lancia Delta S4) 1'58'18; 3. Nori (Prototipo Suzuki) 1'58'70; 4. Vecchi (Lancia Delta Integrale) 2'01'47; 5. Noris (Lancia Delta S4) 2'01'80.

SLALOM CASOLA Si rivede mister Rossi

CASOLA — Erberto Rossi al volante del suo Prototipo Herbert R2 si è imposto nello Slalom di Casola davanti ad Alfredo Loddo alla guida di una Prototipo Al 2000. Per Rossi è questo il terzo successo in questa gara. Terzo posto per Mosca con una Lancia Beta Montecarlo.

Casola (Al), 2 luglio 1995

Assoluta: 1. Rossi E. (Herbet R2) 155,11; 2. Loddo (Al 2000) 159,15; 3. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 169,30; 4. Cumino (Ford Escort) 170,35; 5. Rizzi (Fiat X 1/9) 171,86; 6. Heinderreich (Porsche 911) 173,05; 7. Ferrari (Fiat 127) 175,40; 8. Rossi (Renault Clio Williams) 177,31; 9. Parodi (Renault Clio Williams) 178,03; 10. Bonini (Fiat 500 Honda) 179.

A CERCEMAGGIORE C'è solo Vinaccia

CERCEMAGGIORE — Vittoria di misura di Luigi Vinaccia nell'ottava edizione dello slalom di Cerce- maggio, valido per la Coppa Csaì 4. zona. Il pilota di Massalubrense, su Fiat X 1/9 2000, si è imposto sull'idolo locale Mario Testa su Fiat X 1/9 1600, privato della vittoria da una penalità nella seconda manche. Trentaquattro i piloti al via.

Cerchemaggiore (Cb), 2 luglio 1995

Assoluta: 1. Vinaccia (Fiat X 1/9) 166,88; 2. Testa (Fiat X 1/9) 166,99; 3. Insoigne (Fiat X 1/9) 168,20; 4. Iacampo (Fiat X 1/9) 171,43; 5. Esposito (Peugeot 205 Gti) 176,16; 6. Emanuele (Fiat X 1/9) 178,15; 7. Russo (Peugeot 205 Gti) 178,35; 8. Morlino (Volkswagen Golf) 180,95; 9. Testa (Fiat 600-16V) 181,90; 10. Noviello (Peugeot 205 Gti).



Dopo il successo nel Marca Trivigiana, Renato Travaglia si è ripetuto. Questa volta nel rinato rally di San Martino di Castrozza dove si è presentato con una Clio Maxi con la quale ha dominato



PHOTO

● **LIBANO.** Due Lancia Delta Hf per il team Astra nel rally del Libano in programma questa settimana e valido quale quarta prova della serie mediorientale. Il team di Mauro Pregliasco schiererà una Delta per l'esperto Jean Pierre Nashrallah e un'altra per Pierre César Baroni. La Ras avrebbe dovuto, al canto suo, far correre in Libano Alex Florio (che ha vinto nel '94) ma all'ultimo momento la partecipazione del torinese è sfumata. La squadra di Reisoli e Coppi schiererà comunque in Libano Bakhashab.

● **BLOMQUIST.** In attesa di difendere le sue chance di vittoria nel campionato svedese (dove è secondo) nell'ultima prova in programma (il Snaphanerralyt in programma il 19 e 20 agosto), Stig Blomqvist ha accettato l'invito della Skoda a prendere parte al rally di Bohemia in programma il 14-16 luglio. Il campione svedese sarà alla guida della gara con una Skoda Felicia «kit car».

● **FINLANDIA.** Con il Pohjanmaa rally si è virtualmente decisa l'assegnazione del titolo finlandese per quanto riguarda sia il Gruppo A 4x4 che per la categoria 2 litri. Nel primo caso il successo non è sfuggito a Sebastian «Sebi» Lindholm con la Ford Escort Cosworth, mentre nel secondo la vittoria è andata a Harri Rovonpera su Opel Astra Gsi. La gara è stata vinta invece da Jouko Puhakka, ora più vicino al titolo Produzione con la sua Mitsubishi Lancer Gruppo N.

CON IL CHALLENGE DUE LITRI E IL RALLYE DEI FIORI...

SANREMO

si fa in tre

Il rally di Sanremo svela i suoi segreti e le sue novità, che non sono poche. A cominciare dalla suddivisione delle speciali, con quelle su sterrato tutte concentrate nella prima tappa e con quelle su asfalto previste nella seconda e terza frazione di gara, per continuare con l'istituzione di un Challenge Csai riservato agli italiani che corrono con vetture 2 Litri e con l'istituzione di un «rally nel rally», cioè il Rallye dei Fiori legato alla sola partecipazione alla terza tappa del Sanremo. Ma andiamo per ordine.

PERCORSO. La gara, che come si sa quest'anno è valida per il mondiale Marche-2 Litri oltre che per il campionato Assoluto, ha un percorso distribuito su tre tappe. La prima, domenica 8 ottobre, prevede il trasferimento dei concorrenti da Sanremo ad Arezzo dove, dalle 6.30 di lunedì 9, si svolge sugli sterrati toscani e umbri la prima tappa, con otto prove speciali e arrivo a Sanremo. Quindi, seconda frazione di gara, Sanremo-

Sanremo martedì 10, con 10 speciali tutte su asfalto. Infine, mercoledì 11, terza e conclusiva frazione, ancora Sanremo-Sanremo, con sei prove su asfalto. Le prove della seconda tappa sono, con qual-

che novità, quelle del Lanterna mentre la frazione finale è con le classiche speciali dell'entroterra sanremese con uno spostamento ai confini col Piemonte. Tra le altre importanti novità c'è l'introduzione a titolo sperimentale

della nuova regola appena approvata per il mondiale a partire dal '96 (vedere notizia a pagina 81) che prevede un massimo di due mezzi assistenza per ogni vettura.

CHALLENGE CSAI. È riservato ai piloti italiani che corrono nella serie 2 Litri («kit car» escluse, dunque) e prevede una classifica a stralcio rispetto a quella assoluta nella quale i partecipanti saranno comunque inseriti.

RALLYE DEI FIORI. È un rally nel rally, riservato a 50 equipaggi «invitati». Questi disputano la terza tappa del Sanremo e hanno una loro specifica classifica finale. Privilegiate su tutti le iscrizioni di chi si sarà ritirato nella prima tappa del Sanremo «vero» e ne avrà fatto richiesta subito. Questa iniziativa vuole un po' essere un banco di prova per la proposta (di cui leggete a pagina 79) che prevede un abbinamento fra i rally del campionato Assoluto e la Coppa Italia dal prossimo anno.

NEL CAMPIONATO EUROPEO

Per il San Marino coefficiente dieci

L'Italia non perderà il proprio rally a coefficiente 10 nel Campionato Europeo. Dopo l'annullamento del Costa Smeralda sembrava infatti che nessuna delle gare già inserite nel calendario continentale potesse prenderne il posto. Invece, la scorsa settimana, in occasione del Consiglio Mondiale, la Fia ha deciso di promuovere al coefficiente 10 il rally di San Marino, che era stato «retrocesso» al 5 proprio ad inizio stagione. Per la gara della piccola repubblica, valevole anche per il Trofeo Tradizione Terra, questo reintegro potrebbe preludere ad una ancor più succosa novità, il ritorno nel tricolore Assoluto, almeno a partire dalla prossima stagione: in Csai si fa sempre più strada infatti l'idea di reinserire qualche gara interamente su sterrato in un campionato che oggi è quasi interamente su asfalto.

POTREBBE ESSERE SOSTITUITO DAL «MESSINA»

E per l'Abruzzo l'addio è definitivo

L'ultimatum è scaduto venerdì della scorsa settimana ma gli organizzatori non hanno dato una risposta alla Csaì: quando questo numero di Autosprint va nelle edicole viene sancita l'uscita dal calendario del rally dell'Abruzzo e così il campionato Assoluto '95, dopo Costa Smeralda e Lanterna, perde un'altra gara. La Csaì aveva voluto accogliere le richieste degli organizzatori e aveva reinserito il rally nel calendario '95 ma, evidentemente, Fiorello Vicci e i suoi non ce l'hanno fatta, così l'Abruzzo esce di scena. Questa volta, dopo due edizioni non effettuate, la situazione per gli abruzzesi si fa nerissima, senza via d'uscita, e il campionato Assoluto si ritrova ulteriormente ridimensionato. Non è detto, tuttavia, che l'Abruzzo venga rimpiazzato e quindi il tricolore '95 potrebbe giocare su sette gare. In ogni caso, mentre questo numero di As va nelle edicole, viene presa in esame la possibilità che il rally di Messina, ultima prova del Campionato 2 Litri, venga immediatamente «promosso» all'Assoluto. La gara siciliana è in programma il 9-10 settembre, una collocazione vicinissima a quella che aveva l'Abruzzo, cioè il 15-17 settembre... Lo

scambio sembra fattibile. Se avverrà, il Campionato 2 Litri perderà una gara, concludendosi con il rally Alpi Orientali del 26-27 agosto e con un totale di otto prove disputate.

BIELLA. Tanto per aggiungere... elettricità a un ambiente

che non ne ha davvero bisogno, la scorsa settimana sono circolate voci relative a grossi problemi di natura finanziaria per il rally della Lana. Meme Gubernati, l'organizzatore della gara piemontese, assicura che si correrà e noi gli crediamo volentieri...

SUGGERITIVA IPOTESI PER IL 1996

Coppa Italia legata alle prove del tricolore!

Tra le tante ipotesi prese in esame in questo periodo dalla Csaì ce n'è una che sicuramente farà discutere e si presta a reazioni anche contrastanti. La Csaì sta pensando a dare validità per la Coppa Italia a una tappa delle gare che nel '95 faranno parte del campionato Assoluto! Con questa mossa gli uomini della federazione vogliono rimpinguare gli elenchi partenti delle prove del massimo campionato, da anni sempre meno fitti, e cercano di creare un travaso tra diversi bacini d'utenza. Al tempo stesso, per chi gareggia normalmente in Coppa Italia, ecco la ghiotta possibilità di paragonarsi con i più celebrati piloti di casa nostra. Non solo. Se qualche novello «Pierino» Longhi (il campione di Borgomanero si è «fatto le ossa» e messo in evidenza proprio in queste corse) si annida fra chi gareggia in Coppa Italia, per manager e scuderie e per la federazione stessa sarà più facile accorgersene... A proposito di questa iniziativa se ne dovrebbe sapere qualche cosa di più già in occasione del Consiglio allargato della Csaì, in programma il 19-20 settembre a Sorrento anziché, come in passato, a Pratolino.

CON IL BAJA I RAID SONO DI SCENA NEL NOSTRO PAESE

La Coppa Fia va a Pordenone

Archiviata la vittoria, la seconda dopo l'Atlas in Marocco, della coppia Vatanen-Pons al Baja di Portogallo, la Coppa del Mondo Rallies Tout Terrain fa tappa in Italia. Da giovedì 6 luglio, Por-

denone ospita infatti la quinta prova di Coppa Fia, l'Italian Baja organizzata dal Fuoristrada Club 4x4 Pordenone. Giovedì si comincia con le verifiche tecniche in Fiera, mentre venerdì si di-

sputa il prologo, in due manche: alle 15 partirà la prima delle 70 vetture iscritte e solo verso le 17,30 i piloti riaffronteranno il percorso, ma questa volta in senso inverso. Alle 8 di sabato mattina, in zona militare, a pochi chilometri da Pordenone, partirà per quattro volte un tracciato ad anello di 154 chilometri. Al via il leader della classifica di Coppa, Pierre Lartigue, su Citroën (nella foto), i due buggy di Schlessler, Maurizio Traglio, primo di categoria T2 con la sua Nissan nel mondiale, le Mitsubishi di Strugo e del Geco team, le Nissan francesi di De Lavergne e Wambergue. (e.c.)



SOLDANO-DPPI

L'ILLUSIONE

Dopo l'infortunio di Sainz aveva creduto di poter correre in Nuova Zelanda. **Piero Liatti** ora è veramente amareggiato...

MAURIZIO RAVAGLIA

È durata una decina di giorni, l'illusione di Piero Liatti di partecipare al rally di Nuova Zelanda al posto dell'infortunato Carlos Sainz. Preferendo l'inglese Richard Burns al 32enne italiano, la Prodrive-Subaru ha infine sciolto il nodo sul sostituto dello sfortunato campione spagnolo. — È quasi uno sfogo, il racconto di Liatti.

«Mi aspettavo di essere convocato dalla Prodrive per la trasferta in Nuova Zelanda, ma al tempo stesso mi ero anche preparato psicologicamente ad accettare il contrario. Debo comunque confessare che la prima sensazione aveva preso il sopravvento. Anche perché all'indomani della Corsica, dove il team mi aveva chiesto di rinunciare al quinto posto, pagando un minuto all'ultimo controllo orario per favorire il mio compagno McRae, David Richards mi manifestò l'intenzione di utilizzarmi in una gara sterrata e accennò alla Nuova Zelanda. La cosa sfumò di fronte alle difficoltà di schierare una quarta Impreza. Il malaugurato infortunio di Sainz, che priva la Subaru di quello che io ritengo sia oggi il pilota numero uno al mondo, rimetteva poi in gioco quella opportunità. Invece... invece niente. È un'altra conferma che le parole lasciano il tempo che trovano. Certo, sono molto deluso di questo atteggiamento».

— **Disputando la prova mondiale in Nuova Zelanda**

PHOTO4



Liatti ci ha sperato a lungo, ma non sarà lui a sostituire Sainz in Nuova Zelanda



DAL NUOVA ZELANDA SULLE LANCER EVO 3 DI ERIKSSON E

ROTHMAN punta su Mitsubishi

A Thiry proposta Toyota!

Mentre la Mitsubishi continua a trattare con Juha Kankkunen, la Toyota non sta con le mani in mano e agita le acque del mercato piloti contattando Bruno Thiry, il 33enne belga della scuderia Ras grande protagonista al Tour de Corse di quest'anno. Stando a un'indiscrezione proveniente dal Belgio, il Toyota Team Europe ha prospettato a Thiry l'ingaggio a tempo pieno per il '96, quindi per tutte le prove del mondiale, con la sola eccezione del Safari, affidandogli una delle tre Celica che la squadra nippono-tedesca schiererà nelle gare valide per il campionato del mondo dell'anno prossimo. La stessa fonte assicura anche che Armin Schwarz ha già rinnovato l'accordo con la Toyota.

● **PALME.** Gli organizzatori del rally delle Palme, la Imperia Corse, hanno reso noto il programma della gara che si svolgerà il 29 luglio e valida da quest'anno per il tricolore 2 Litri. Partenza e arrivo a Diano Marina, sono previste rispettivamente per le 7.01 e le 20.00 di sabato 29 luglio mentre il percorso, tutto su asfalto, misura 463 km dei quali 136 per le 10 prove speciali previste. Due infine i riordinamenti, a Molini di Triora (10.07 e 17.20), più un parco assistenza, a Imperia (13.57).

Dal rally di Nuova Zelanda, la Mitsubishi RalliArt si aspetta grandi cose. Non soltanto perché il risultato dei test tecnici effettuati in Nuova Zelanda da Eriksson e da Makinen ha soddisfatto i responsabili del team, ma anche perché nella corsa neozelandese, quinta prova del mondiale Costruttori e Piloti, sulle Lancer Evo3 ufficiali comparirà il nuovo sponsor della Mitsubishi RalliArt: l'industria del tabacco Rothmans. «Nonostante il coinvolgimento della nostra società in Formula 1 — ha affermato David Beck, direttore della promozione internazionale di Rothmans Racing — noi siamo ancora molto legati ai rally. Ciò ha indotto la nostra compagnia ad appoggiare il team Mitsubishi». La conosciuta livrea bianco-blu della Rothmans comparirà

dunque sulle Lancer Evo3 (nella foto in alto) di Kenneth Eriksson e di Tommi Makinen: la sponsorizzazione sarà estesa ad altre gare del mondiale. Vincitore del rally di Svezia '95 e prima guida della Mitsubishi nella trasferta neozelandese, il 39enne svedese Eriksson non nasconde di puntare in alto: «Dieci giorni di test in Nuova Zelanda ci hanno permesso di raggiungere un livello di messa a punto della Lancer Evo3 che riteniamo molto interessante, soprattutto per quanto riguarda il bilanciamento della vettura. Certo, sarà una sfida difficile, ma siamo convinti di avere grandi chances contro Subaru e Toyota». Il rally di Nuova Zelanda comincerà il 27 luglio e terminerà il 30 dopo quattro tappe e 580 chilometri di prove speciali. (m.rav.)

POLEMICO SUCCESSO TOYOTA A YPRES

Verreydt vince Snijers protesta

È finito con una velenosa coda polemica, il rally europeo di Ypres. Ha vinto contro ogni pronostico il belga Renaud Verreydt (foto a destra), con una Celica messagli a disposizione dal Toyota Team Europe grazie all'appoggio dell'importatore per il Belgio della Casa giapponese. Ma sul risultato finale molti hanno avuto da ridire. Con un gesto clamoroso, il belga Patrick Snijers ha voluto accentuare tutto il suo disappunto per come, secondo lui, il rivale aveva ottenuto il successo: compiendo dietro



TRA LE NOVITÀ DEL CONSIGLIO FIA

Titolo Marche per le 2 Litri nell'Europeo

Una sola gomma di scorta a bordo, riduzione a 40-50 km (prima era 50-60) del minimo per i tratti di prova speciale con assistenza vietata, due mezzi assistenza (senza specificare di quali dimensioni, dunque a discrezione della squadra) per ogni vettura iscritta e che si fermano in caso di ritiro del loro equipaggio dalla gara. Queste le novità, annunciate, ratificate dall'ultimo Consiglio Mondiale della Fia, che si è tenuto la scorsa settimana. Non si tratta, come si vede, di modifiche particolarmente eclatanti ma piuttosto di una serie di aggiustamenti (che comunque avranno il loro peso) a un regolamento già applicato da quest'anno. Le regole in questione valgono anche per il campionato Marche-2 Litri. Un'altra importante novità viene poi dalla istituzione di un campionato Europeo Marche-2 Litri. Un titolo che sembra fatto apposta per dare un altro sbocco agonistico a Renault Clio Maxi e, nella foto sotto, Peugeot 306 Maxi «kit car» (ma anche la Fiat Cinquecento potrebbe raccogliere punti preziosi dal momento che correrà in tutte le nazioni). Non cambia, infine, l'Europeo come è inteso oggi perché viene mantenuto il titolo Piloti, cui si può concorrere anche con le vetture 4 x 4 Turbo.



La Mitsubishi Lancer Evo3 con i colori della Rothmans durante un test

front dopo l'ultima prova speciale, e rifiutandosi quindi di raggiungere il traguardo, Snijers ha deliberatamente rinunciato al secondo posto per protesta contro le prestazioni sospette di Verreydt, più evidenti soprattutto nel passaggio ripetuto di alcune prove speciali della seconda tappa, nelle quali aveva abbassato clamorosamente i propri tempi, cosa che invece non era riuscita né al più esperto Snijers e neppure a Andrea Aghini, presente a Ypres con la Mitsubishi Lancer Evo3 ufficiale. Tuttavia, né il concorrente-sponsor che aveva iscritto la Ford Escort di Snijers, l'industria belga di tabacco Bastos, né il team Ras Sport hanno dato seguito ai dubbi sulla regolarità della Celica di Verreydt attraverso un reclamo

ufficiale. I fatti di Ypres hanno rammentato un altro episodio: la tappa finale del rally di Montecarlo del '93 quando, con un recupero spettacolare, Auriol (Celica) aveva sconfitto in volata Delecour (Escort Cosworth). La superiorità della coupé giapponese era apparsa tanto schiacciante da indurre Delecour a sospettare che le prestazioni fossero possibili soltanto con l'uso di espedienti illegali; e si parlò di protossido d'azoto e di metanolo. Le stesse sostanze sono state sussurrate a Ypres. Andrea Aghini ha concluso soltanto al quinto posto, a 10'18" dal vincitore. L'italiano della Mitsubishi ha perso il terzo posto (prima che Snijers si ritirasse deliberatamente) che occupava nelle battute finali a causa di un capotamento: la

rottura del parabrezza anteriore, conseguenza diretta dell'improvvisa apertura del cofano motore rimasto danneggiato nell'incidente, e la successiva sostituzione ha costretto Aghini a «pagare» 1'20" di penalizzazione in classifica. Peggio è andata a Juha Kankkunen: il finlandese, con la seconda Celica schierata dalla Toyota a Ypres, si è ritirato dopo appena due prove a causa della sospensione danneggiata in un'uscita di strada. Infine, Enrico Bertone: l'italiano si è ritirato all'inizio della seconda giornata per la rottura del motore. La classifica dell'Europeo dopo il rally di Ypres (coefficiente 20) vede al comando Enrico Bertone con 920 punti davanti a Petrov (575); Verreydt (460) e Ponce (400).

David Limage



Una questione sudamericana

Il rally di Argentina, giunto alla 15esima edizione, è valido quest'anno per il mondiale Marche-2 Litri, del quale è il settimo appuntamento. La gara non vede al via nessuna Opel: se anche in Nuova Zelanda non ce ne saranno, questa Casa perderà il diritto ai punti acquisiti perché per regolamento occorre partecipare ad almeno una prova extra europea. Cosa che sinora, prima della Nuova Zelanda che rappresenta l'ultima opportunità, la Opel non ha ancora fatto. Favoriti per il successo in Argentina due piloti a bordo di Lancia Delta: l'idolo di casa Jorge Recalde, con una vettura della Top Run, e Gustavo Trelles, con una del team Astra. Ecco la classifica provvisoria della serie per le 2 Litri: Opel 165 punti; Renault Francia 153; Peugeot 148; Seat 89; Nissan 62; Skoda 54; Citroën 41; Daewoo 35; Fiat 33; Toyota 28; Ford 21; Vw 15; Suzuki 7.

Il percorso

Giovedì 6 luglio

Prima tappa, Cordoba-Cordoba, di 147,25 km dei quali 71,3 per le 5 prove speciali su sterrato in programma.

Venerdì 7 luglio

Seconda tappa, Cordoba-Cordoba, di 545,53 km dei quali 209,86 per le 10 prove speciali su sterrato in programma.

Sabato 8 luglio

Terza tappa, Cordoba-Cordoba, di 453,24 km dei quali 177,22 per le 8 prove speciali su sterrato in programma.

Percorso totale: 1146 km con 23 prove speciali pari a 458 km.

I principali iscritti

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.
Recalde-Christie	Lancia Delta Hf	RA-RA	A
Trelles-Del Buono	Lancia Delta Hf	RU-RA	A
Galanti-Dumot	Toyota Celica St185	PY-PY	A
Grillon-Zarza	Toyota Celica St185	PY-PY	N
Masi-Fadul	Ford Escort Cosworth	PY-PY	A
Triner-Stanc	Skoda Felicia «kit»	CZ-CZ	A
Sibera-Gross	Skoda Felicia «kit»	CZ-CZ	A
Raies-Volta	Renault Clio Maxi	RA-RA	A
J.P. Raies-Ortiz	Renault 18 Gtx	RA-RA	A
Oxoteguy-Olhaberry	Renault 18 Gtx	RA-RA	A
Reininger-Czosz	Renault Clio Williams	A-A	N
Bescham-Garcia	Peugeot 405 Mi16	RA-RA	A
Sufan-Rama	Peugeot 405 Mi16	RA-RA	A
Malarczuk-Gonzalez	Vw Golf Gti	RA-RA	A



Tra i favoriti in Argentina c'è Trelles con la Lancia Delta del team Astra, sopra

La Volkswagen Sharan si contraddistingue per una linea filante e funzionale, ripresa in maniera fedele dalla gemella Galaxy. Di tutte le altre monovolume presenti sul nostro mercato, in basso, è segnalata anche la penetrazione in Italia nel corso dei primi quattro mesi dell'anno



FIAT ULYSSE

prezzo: da 39.100.000 a 44.900.000
motori benzina: 2.0 e 2.0 litri turbo
motori diesel: 1.9 litri turbodiesel
vendite: 2531



CHRYSLER VOYAGER

prezzo: da 38.055.000 a 58.650.000
motori benzina: 2.5 e 3.3 litri
motori diesel: 2.5 litri turbodiesel
vendite: 1376



MITSUBISHI

prezzo: da 36.060.000 a 52.230.000
motori benzina: 1.8, 2.0, 2.0 16V e 2.4 litri
motori diesel: 2.5 litri turbodiesel
vendite: 1309



NISSAN SERENA

prezzo: da 29.870.000 a 37.680.000
motori benzina: 1.6 e 2.0 litri
motori diesel: 2.3 litri
vendite: 1150



LANCIA ZETA

prezzo: da 51.700.000 a 53.300.000
motori benzina: 2.0 turbo
motori diesel: nessuno
vendite: 1119



CITROËN EVASION

prezzo: da 42.400.000 a 49.835.000 lire
motori benzina: 2.0 e 2.0 turbo
motori diesel: 1.9 litri turbodiesel
vendite: 262



SPECIALE
MONOVOLUME



FORTE



RENAULT ESPACE

prezzo: da 44.100.000 a 67.000.000
motori benzina: 2.0, 2.2 e 2.8 litri
motori diesel: 2.1 litri turbodiesel
vendite: 1305

Volkswagen e Ford si sono alleate e hanno dato vita a due monovolume battezzati, rispettivamente, Sharan e Galaxy, gemelli tra loro. Vanno ad arricchire un segmento in crescita anche in Italia. La concorrenza è molto accesa, ma le due nuove vetture si preannunciano temibili

■ CARLO MASSAGRANDE e ARTURO RIZZOLI



PEUGEOT 806

prezzo: da 47.490.000 a 52.355.000 lire
motori benzina: 2.0 litri turbo
motori diesel: 1.9 litri turbodiesel
vendite: 252



PONTIAC TRANS SPORT

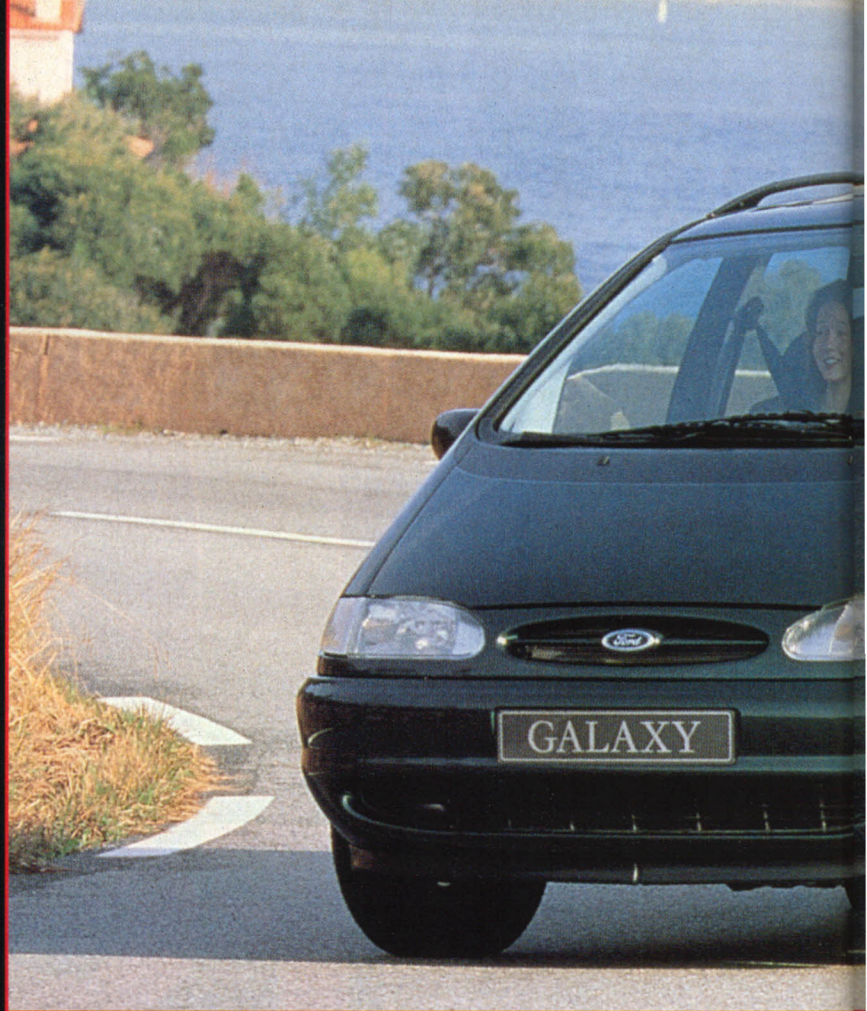
prezzo: 47.760.000 e 58.500.000 lire
motori benzina: 2.3 e 3.8 litri
motori diesel: nessuno
vendite: 248

Nel sempre più ricco panorama delle vetture monovolume, sono ora arrivati due nuovi modelli, la Sharan e la Galaxy, figlie rispettivamente di Volkswagen e Ford. Due Case che hanno unito le forze in un progetto congiunto per creare un monovolume in comune. Dunque anche questi due colossi sono entrati nel mercato delle auto comunemente definite Mpv (multipurpose vehicles), appunto per sottolinearne la grande versatilità e le caratteristiche multiuso. Si tratta di un segno dell'aumento di interesse che si sta registrando attorno alle monovolume. Del

resto, in un mercato generale ancora stagnante, sia in Italia che nel resto d'Europa, i veicoli Mpv nel '94 hanno registrato un incremento di vendite. Nel nostro Paese sono aumentate del 28%, passando da 11.326 unità a 14.588, mentre il mercato dell'auto ha perso nel medesimo periodo un 2,14%. Per dare la misura del fenomeno a livello europeo, aggiungiamo che nel 1988 erano state vendute 45.000 monovolume, nel '94 siamo arrivati a 163.000 unità, pari all'1,4 delle immatricolazioni totali. E addirittura le proiezioni ipotizzano il raggiungimento di quota 500.000 pezzi per il '98. Il che dovrebbe dire un 4% del mercato totale! Questo è dunque lo scenario in cui sono entrate Volkswagen e Ford che hanno lanciato Sharan e Galaxy. E presto completeranno la famiglia con l'Alhambra, che nascerà con il marchio Seat, Casa che fa parte del Gruppo Volkswagen.

JOINT-VENTURE. Interessante è vedere come è stata organizzata questa joint-venture. L'elaborazione del progetto e la definizione del design e del pianale (inedito) sono stati curati dalle due Case assieme, poi i compiti sono stati divisi: la Vw ha portato avanti lo sviluppo del progetto, mentre la Ford si è occupata dell'organizzazione degli impianti del nuovo stabilimento, che si trova a Pamela, in Portogallo. In ogni caso, il tema della monovolume sia per Vw che per Ford non è un argomento nuovo. La Casa di Wolfsburg nel 1950 aveva infatti costruito il Transporter che, pur con i limiti dei canoni estetici dell'epoca, può essere considerato un precursore dei moderni monovolume. La Ford, invece, vanta nella propria produzione americana tre veicoli monovolume che coprono complessivamente il 42,2% di quello specifico mercato. Partendo da simili annotazioni, pare quasi in ritardo l'arrivo di un monovolume europeo. I dirigenti del marchio tedesco al proposito ribattono che è invece il momento giusto. In ogni caso chi vorrà una di queste vetture dovrà attendere fino al prossimo autunno: infatti solo allora inizierà la commercializzazione, con prezzi che dovrebbero essere compresi tra i 40 e i 55 milioni di lire.

ALLESTIMENTI. Questa forbice così ampia di prezzi è determinata dal fatto che risultano disponibili tre motori e tre livelli di allestimento per la Sharan e due per la Galaxy. Le motorizzazioni sono due a benzina, le prime ad arrivare sul mercato, e un turbodiesel di 1.9 litri, che sarà disponibile solo all'inizio del '96. Le unità a benzina sono di 2.0 litri da 115 cv con testata a otto valvole e V6 di 2.8 litri da 174 cv. La Sharan monterà lo stesso due litri impiegato su Golf, Vento e Passat, mentre la Galaxy utilizzerà un'unità che già equipaggiava una versione della Scorpio non importata in Italia. Il propulsore 6 cilindri è l'unità ben conosciuta che la Volkswagen monta su vari modelli. Elevato il livello delle dotazioni. Sul fronte della sicurezza troviamo il doppio air-bag, l'Abs e i pretensionatori delle cinture. Le versioni della Ford montano, inoltre, di serie il sistema di controllo della trazione denominato Tcs. ■



LA SCHEDA TECNICA

Motore: anteriore, quattro cilindri in linea, **cilindrata** 1984 cc; **alesaggio** × **corsa** 82,5 × 92,8 mm; **rapporto di compressione** 10,4:1; **alimentazione** a iniezione elettronica; **distribuzione** monoalbero in testa; **potenza massima** 115 cv a 5000 giri; **coppia massima** 17,3 kgm a 2400 giri.

Trasmissione: trazione anteriore; **cambio** (Ford) manuale a 5 marce; **frizione** monodisco a secco.

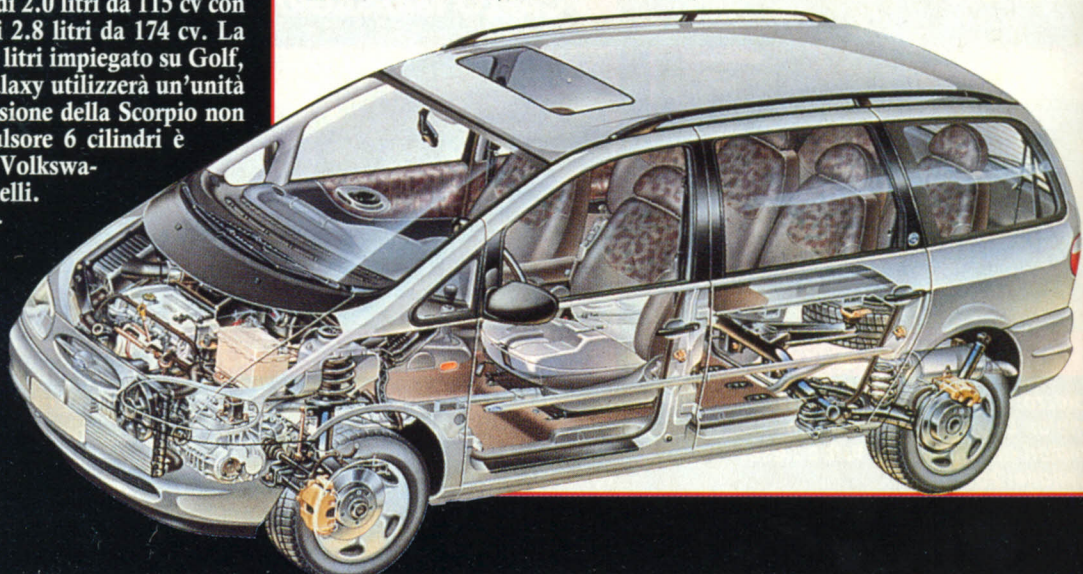
Autotelaio: scocca autoportante; **sospensione anteriore** a ruote indipendenti con schema McPherson; **sospensione posteriore** a ruote indipendenti a bracci

composti; **freni** a disco anteriormente autoventilanti con servofreno e Abs; **sterzo** a cremagliera servoassistito; **ruote** 6J × 15 pollici; **pneumatici** 195/65 R15 T.

Dimensioni e peso: **lunghezza** 4620 mm; **larghezza** 1810 mm; **altezza** 1730 mm; **passo** 2835 mm; **carreggiate** anteriore 1530 mm, posteriore 1524 mm; **volume di carico** senza 2. e 3. fila di sedili 2610 litri.

Serbatoio carburante 75 litri; **peso** (con conducente a bordo) 1715 kg.

Prestazioni e consumo: **velocità massima** 177 kmh; **accelerazione** da 0 a 100 kmh in 15'4; **consumo** a 120 kmh 11,4 km/litro.





LA PROVA LO SPAZIO È TANTO

Confort ok ma con il V6 è meglio

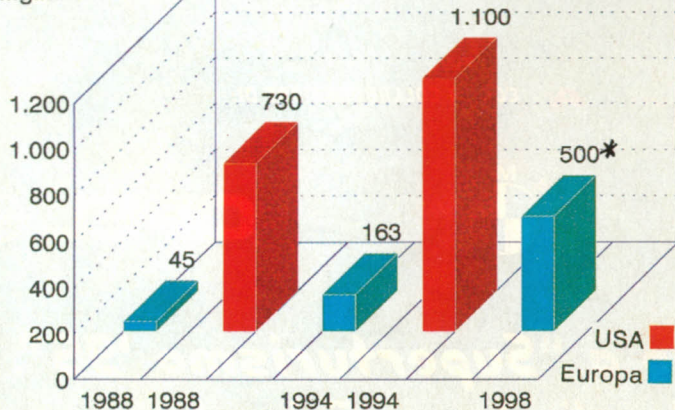
GINEVRA — La prova, della monovolume Vw-Ford si è svolta lungo le strade svizzere, su di un percorso misto con tratti anche di montagna. Per questo test è stata impiegata la Sharan (i contenuti meccanici della Galaxy peraltro sono analoghi) spinta dal motore due litri, nell'allestimento più spartano, tanto che gli alzacristalli risultano ad azionamento manuale. La prima cosa che colpisce su questo monovolume è la facilità con cui si sale e si scende, malgrado il sedile risulta collocato un po' in alto. I posti sono comodi: ci si sie-

de su vere poltrone, non molto avvolgenti, anzi piatte, ma dotate anteriormente di braccioli. Una volta entrati nell'abitacolo, la prima sensazione che si prova è quella di avere tanto spazio a disposizione, anche se gli ingombri esterni sono di poco superiori a quelli di una berlina. Inoltre, la visibilità è ottima in tutte le direzioni. A proposito di spazio, va sottolineato che si può disporre di sette posti, come pure, eliminando le poltrone è disponibile una grande capacità di carico. È però curioso come ci si possa trovare in difficoltà se si viaggia da soli con una valigetta: infatti in tutto questo spazio è difficile individuare una sistemazione che consenta a una piccola borsa di non fluttuare da un lato all'altro dell'abitacolo in curva. Passando al fronte motoristico va detto che il propulsore ideale per questa monovolume dal peso superiore ai 1600 kg con un carico utile di 700 kg, sarebbe quello di 2.8 litri, da 174 cv. Con l'unità di 2000 cc le prestazioni sono penalizzate dal peso. Il cambio risulta buono, mentre ottimo si è rivelato lo sterzo che assicura una notevole manovrabilità anche in spazi ristretti. Il confort merita un: buono. Non si avvertono infatti fruscii aerodinamici. Relativamente alla silenziosità meccanica il discorso è invece un po' diverso: il motore si fa sentire quando si tirano le marce. Un'ultima annotazione deve essere fatta per il volante che può essere regolato sia in altezza sia nell'inclinazione. I prezzi non sono stati ancora fissati, ma dovrebbero essere compresi tra i 40 e i 55 milioni di lire. ■

Come si può vedere la Galaxy, sopra, risulta del tutto simile alla consorella Sharan. Decisamente funzionali i sedili di entrambe le vetture che oltre ad offrire un elevato confort, possono essere ruotati di 180 gradi. In questo modo gli occupanti del veicolo sono in grado di sistemarsi come se, anziché su quattro ruote, fossero in un vero e proprio salottino



Migliaia



Boom continuo

Il grafico evidenzia la progressiva crescita del mercato delle vetture monovolume in Europa e negli Stati Uniti negli ultimi anni. Come si può vedere gli incrementi risultano notevoli. L'ultima colonna, contraddistinta dall'asterisco, mostra quali sono le previsioni di vendita che gli esperti fanno in chiave 1998 per i Multipurpose vehicle nel Vecchio Continente

TROFEO CIAK

Fraore (Pr). 25 giugno 1995

1. prova

Classe 60 Minikart: 1. Zanafredi (Birel) 8 giri in 8'12"668; 2. Ardigo (Birel) 8'12"913; 3. Franzoni (Birel) 8'14"993; 4. Iacone (Crg) 8'15"139; 5. Pierguidi (Top) 8'17"176. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Venturi (Top-Comer) 18 giri in 14'46"424; 2. Spinozzi (Tony-Parilla) 14'49"355; 3. Antinucci (Mike 2-Parilla) 14'50"502; 4. Tredicine (Nannik-lame) 14'51"721; 5. Morozov (Birel-Vortex) 14'53"451.

Classe 100 Nazionale: 1. Mastracci (Gold-Italsistem) 18 giri in 14'25"614; 2. Marra (Rakama-Parilla) 14'27"609; 3. Alessandro (Top-Comer) 14'30"196; 4. Russomando (Tony-Vortex) 14'31"488; 5. Bianchi (Gold-Italsistem) 14'32"586.

Classe 125 Nazionale: 1. Savani (Crg-Pavesi) 18 giri in 14'20"580; 2. Gavazzoni (Brm-Comer) 14'24"246; 3. Donati (Crg-Pavesi) 14'29"162; 4. Furni (Top-Pavesi) 14'31"433; 5. Pagliero (Crg-Pavesi) 14'31"497.

Classe 125 Internazionale: 1. Tabarelli (Gold-Pavesi) 18 giri in 14'05"780; 2. Orlandini (Crg-Pavesi) 14'09"074; 3. Belicchi (Pcr-Tm) 14'18"385; 4. Vezzelli (Brm-Power) 14'27"540; 5. Busi (Birel-Pavesi) 14'28"733.

Classe 100 Amatori: 1. Cobianchi (Top-Comer) 18 giri in 15'19"257; 2. Bolzoni (Tony-Parilla) 15'30"980; 3. Berva (Gold-Italsistem) 15'31"958; 4. Senni (Dfm-Parilla) 15'40"695; 5. Goni (Tony-Parilla) 15'40"763.

Classe 125 Amatori: 1. Campanini (Birel-Pavesi) 18 giri in 14'48"332; 2. Sirocchi (Tony-Tm) 14'49"295; 3. Ghirlanda (Tony-Tm) 14'49"424; 4. Laghi (Birel-Tm) 14'53"667; 5. Montironi (Crg-Tm) 14'57"840.

FRAORE — Con 201 conduttori presenti alla prima prova del Torneo Ciak, il tradizionale appuntamento estivo sul Kartodromo S. Pancrazio di Parma, si è confermata la tendenza dei piloti, o almeno di quelli che affrontano le gare in modo piuttosto professionale, a privilegiare gare blasonate su impianti di alto livello. Tuttavia le due massime categorie delle classi 100 e 125 non hanno alla fin fine portato molti partecipanti: la prima non si è neanche costituita.

60 MINIKART. Zanafredi scatta subito al comando, ma la sua leadership dura poco: al 4. giro va in testa Sternieri che però perde alcune posizioni. Va così in vetta alla gara Ardigo. Il bresciano deve poi cedere la prima posizione di fronte al ritorno di Zanafredi che va a vincere. Accesa è anche la battaglia per il 3. posto con Franzoni che la spunta su Iacone.

100 JUNIOR. In questa categoria Venturi prende la testa fin dall'inizio per non abbandonarla più. Alle sue spalle in un primo tempo vi è Morozov, che però progressivamente perde posizioni a favore di Spinozzi, Antinucci e Tredicine che riescono a precederlo sul traguardo.

100 NAZIONALE. I 45 piloti che nei tempi erano nello spazio di meno di 2 secondi testimoniano il livello della competizione. Marra al via della finale parte in testa, ma per non smentire la sua fama di pilota veloce ma sfortunato se la deve vedere con da problemi di carburazione che facilitano il sorpasso da parte di Mastracci, che va poi a vincere. Termina leggermente staccato il gruppetto composto da «Alessandro», Russomando, Bianchi (salito recentemente dalla Junior), Belingheri e Bertocchi.

125 NAZIONALE. Savani riesce a imporsi con un buon margine in una gara che non vede i primi viaggiare certo molto ravvicinati tra loro. Infatti Gavazzoni e Donati, un po' sgranati, completano il podio.

125 INTERNAZIONALE. Il basso numero di partecipanti fa sì che venga saltata la prefinitale. La corsa non offre poi spunti di particolare interesse. Tarabelli domina dall'inizio alla fine. Dietro al batti-



TANTI PILOTI AL VIA DEL TORNEO DI PARMA

CIAK! Si gira in 201



foto:graficoBATTAGLIA



strada i distacchi tra Orlandini e Belicchi, che vanno poi a completare il podio sono sensibili e manca la battaglia. La gara trova un po' di vivacità con la lotta per il 4. posto che si conclude a favore di Vezzelli su Busi.

100 AMATORI. Già in prefinitale i colpi di scena non erano mancati: infatti Donadei aveva visto andare in fumo la vittoria per via del filo della bobina che si era sfilato mentre era in testa. Nella finale Donadei, risalito subito dalla 4. posizione in griglia al 2. posto, va all'attacco del battistrada Goni, ma i due si toccano ed escono di pista. Va così al comando Martini, che sta lottando duramente con Melegari tanto che anche questo duello per il successo si conclude con entrambi i piloti fuori. In testa sale quindi Cobianchi che riesce a presentarsi primo sotto alla bandiera a scacchi. Marchesi, che aveva buone chance di ben figurare, abbandona per problemi alla marmitta. Il duello per il secondo posto si restringe a Bolzoni e Berva ed è il primo a spuntarla.

125 AMATORI VALVOLA. Sirocchi va in testa al via davanti al poleman Campanini e ai due si accoda Ghirlanda. Il battistrada è però in difficoltà con il bilanciamento della frenata. Nel finale Campanini riesce a togliere il successo a Sirocchi.

Mastracci, vittorioso nella 100 Nazionale, guida il gruppo, in alto. Spinozzi, a lato sopra, si è imposto nella 100 Junior, Zanafredi, a lato in azione davanti a Franzoni, ha centrato il successo nella 60 Minikart

Le gare

KARTING

a cura di ARTURO RIZZOLI

NEWS

IL CALENDARIO

8 luglio

— **Pista Happy Valley**
Cervia (Ra)

9 luglio

— **Pista della Palomba**
Matera
125 Nuv e 125 Int
2. Naz del campionato italiano

— **Pista Stella**
Monsampolo (Ap)
60, 100, 125 Amatori

— **Pista Tibikart**
Gordona (So)
60, 100, 125, Amatori

— **Pista Le Sirene**
Cavaglià (Vc)
60, 100, 125, Amatori

— **Circuito di Scicli**
Scicli (Rg)
60, 100, 125, Amatori

— **Circuito di Allerona**
Allerona (Tr)
60, 100, 125, Amatori

— **Circuito di Caserta**
Caserta
60, 100, 125, Amatori

Memorial Leotta ad Acireale

Per ricordare Panrazio Biagio Leotta, stimato e affermato tecnico siciliano scomparso lo scorso aprile, è stata organizzata una manifestazione a lui dedicata per il 19 e 20 agosto prossimi sulla pista di Santa Venera di Acireale. La gara avrà tra l'altro un ricco montepremi. Le iscrizioni si chiuderanno il 16 agosto. Ulteriori informazioni potranno essere richieste all'officina Leotta al numero telefonico 095-532864.

Arnaldi conquista ... le Sirene nella 125 N

PISTA LE SIRENE

Cavaglià (Vc), 25 giugno 1995
Trofeo Ongis Metal Fer

Classe 60 Minikart: 1. Begnozzi (Dap) 10 giri in 10'56"47 alla media di 64,161 kmh; 2. Sala (Kali) a 6'29; 3. Cantoni (Pcr) a 19'78; 4. Giomarelli (Dap) a 27'12; 5. Righini (Kali) a 27'29. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Nazionale: 1. Brivio (Crg-lame) 13 giri in 11'36"82 alla media di 78,580 kmh; 2. Sambo (Dap-Dap) a 5'24; 3. Macrapese (Dap-Dap) a 11'92; 4. Imbriani (Dap-Dap) a 12'21; 5. Maggio (Tony-Italsistem) a 12'46.

Classe 100 Internazionale: 1. Maestri (Mari-Italsistem) 13 giri in 11'42"53 alla media di 77,941 kmh; 2. Dall'Acqua (Tony-Fox) a 4'29; 3. Colombo (Crg-Parilla) a 8'56; 4. Tricarico (Mari-Italsistem) a 8'93; 5. Gregorini (Tony-Mrt) a 9'17.

Classe 125 Nazionale: 1. Arnaldi (Crg-Tm) 13 giri in 11'45"51 alla media di 77,612 kmh; 2. Panzeri (Kali-Tm) a 0'24; 3. Mosconi (Nannik-Tm) a 10'62; 4. Nardi (Birel-Tm) a 11'48; 5. Motta (Gold-Tm) a 11'70.

Classe 125 Internazionale: 1. Vaila (Alkart-Tm) 13 giri in 11'30"83 alla media di 79,261 kmh; 2. Matalone (Top-Tm) a 0'24; 3. Botta (Birel-Tm) a 26'45; 4. Capello (Crg-Tm) a 28'01; 5. Drago (Birel-Tm) a 28'37.

Innocente fa ... Ala e si invola nella 100 N

PISTA DI ALA

Ala (Tn), 25 giugno 1995

Classe 60 Minikart: 1. Baseggio (Cmp) 10 giri in 10'00"03; 2. Bizot (Pcr) 10'00"23; 3. Lonardi (Gold) 10'00"67; 4. Munari (Birel) 10'00"89; 5. Andreatta (Pcr) 10'07"62. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Piccolo

(Pcr-Pcr) 21 giri in 17'07"27; 2. Caldonazzi (Birel-Italsistem) 17'07"46; 3. Pavan (Birel-Italsistem) 17'15"46; 4. Rugolo (Cmp-Cmp) 17'25"94; 5. Girardi (Pcr-Pcr) 17'26"33.

Classe 100 Nazionale: 1. Innocente (Birel-Saetta) 21 giri in 16'29"35; 2. Rauch (Dino-Rotax) 16'34"13; 3. Pozzo (Tony-Rotax) 16'38"77; 4. D'Ambrosio (Top-Comer) 16'40"52; 5. Ferri (Tibikart-Sirio) 16'42"61.

Classe 100 Internazionale: 1. Moiola (Crg-Italsistem) 21 giri in 16'21"67; 2. Agatolico (Tony-Pcr) 16'24"29; 3. Chioccarello (Crg-Italsistem) 16'53"33; 4. Zambelli (Kali-Pcr) 17'26"83.

Classe 125 Nazionale: 1. Padovani (Tony-Pavesi) 21 giri in 16'05"14; 2. Erminio Bozzoni (Crg-Tm) 16'08"93; 3. Girelli (Gold-Tm) 16'09"07; 4. Bortolami (Crg-Tm) 16'15"57; 5. Tavella (Kali-Tm) 16'19"84.

Classe 125 Internazionale: 1. Ghiotto (Tony-Pavesi) 21 giri in 15'58"75; 2. Fiorin (Kali-Tm) 16'00"79; 3. Bombardelli (Crg-Pavesi) 16'05"72; 4. Menapace (Crg-Tm) 16'11"50; 5. Savoia (Tony-Pavesi) 16'15"28.

Classe 100 Amatori: 1. Dottor (Birel-Parilla) 21 giri in 17'25"49; 2. Pillot (Birel-Parilla) 17'33"85; 3. Cecchin (Pcr-Sirio) 17'34"25; 4. Da Giua (Birel-Sirio) 17'51"82; 5. Aro (Birel-lame) 18'03"54.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Alberto Iachelli (Crg-Tm) 21 giri in 16'51"65; 2. Fiorato (Gold-Pavesi) 16'55"88; 3. Cima (Kali-Tm) 16'56"25; 4. Di Gerolamo (Birel-Tm) 17'02"96; 5. Pasuello (Kali-Tm) 17'04"14.



COLETTI

Alla pista Ferrari si parla Greco

PISTA ENZO FERRARI

Santa Margherita Belice (Ag), 25 giugno 1995

campionato regionale siciliano

Classe 60 Minikart: 1. Gianni Greco (Tibikart) 12 giri in 17'36"79; 2. M. Salemi (Alkart) 17'44"12; 3. Polizzano (Tony) 17'44"37; 4. Coccola (Tony) 17'44"83; 5. Centamore (Tony) 17'49"46. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Buonvicino (Nannik-Parilla) 34 giri in 17'30"60; 2. M. Ampolo (Alkart Vortex) 17'42"44; 3. E. Priulla (Crg-Parilla) 17'42"87; 4. A. Di Benedetto (Npk-Vortex) a 1 giro; 5. Arcuri (Birel-Parilla) a 1 giro.

Classe 100 Nazionale: 1. Giuseppe Greco (Top-Sirio) 34 giri in 17'16"30; 2. V. Ampolo (Top-Comer) 17'20"02; 3. Spada (Pcr-Pcr) 17'29"80; 4. Terranova (Tony-lame) 17'43"83; 5. Perrucca (Kali-Parilla) 17'46"61.

LUCCHESI



Ferrara, sopra, è arrivato nettamente primo nella 125 N a Mottola. Luca Mio Bertolo, al centro, ha vinto la 100 I a Vajont. Severini, in alto, a segno a S Giustino



TOMAZZONI

Classe 100 Internazionale: 1. D. Bruno (Tibikart-Parilla) 34 giri in 18'11"92; 2. Cavallaro (Pcr-Pcr) 18'41"08; 3. «Diablo» (Npk-Npk) a 1 giro; 4. Filippone (Kali-Italsistem) a 6 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. D'Anna (Npk-Pavesi) 34 giri in 16'57"13; 2. G. Giuliano (Birel-Pavesi) 16'58"85; 3. Damiani (Tony-Pavesi) 17'03"27; 4. F. Giuliano (Birel-Pavesi) 17'05"84; 5. Germano (Mari-Tm) a 3 giri.

Classe 125 Internazionale: 1. P. Barbera (Tony-Pavesi) 12 giri in 6'03"27; 2. D. Cascio (Kali-Tm) a 11 giri.

Classe 100 Amatori: 1. Galioto (Gold-Pcr) 20 giri in 10'38"04; 2. Verga (Kali-Parilla) 10'42"17; 3. V. Montalbano (Top-Sirio) 10'46"04; 4. L. Barbera (Tony-Parilla) 11'02"77; 5. «Billy» (Tony-Parilla) a 11 giri.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. D'Angelo (Kali-Tm) 20 giri in 10'28"61; 2. Incammissa (Tony-Tm) 10'29"23; 3. Selvaggio (Gold-Tm) 10'46"88; 4. Bologna (Kali-Tm) a 1 giro; 5. Messina (Gold-Tm) a 7 giri.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Rosolia (Kali-Tm) 34 giri in 17'27"22; 2. Pollara (Kali-Tm) 17'30"75; 3. Spanò (Kali-Tm) 17'43"71; 4. Bono (Birel-Pavesi) 17'44"75; 5. Castro (Gold-Pavesi) 17'45"44.

Abbasanta: una vittoria di grande ... Contu

PISTA S. CATERINA

S. Caterina di Abbasanta (Or), 25 giugno 1995

Classe 60 Minikart: 1. Muscau (Pcr) 20 giri in 11'13"0; 2. Curcio (Kali) 11'17"3; 3. Brau (Tony) 11'25"7; 4. Oggianu (Kali) a 1 giro; 5. Francesco Cappa (Pcr) a 1 giro. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Corias (Pcr-Pcr) 25 giri in 15'32"8; 2. Giagu (Pcr-pcr) 15'50"0; 3. Collu (kali-Parilla) 15'59"5.

Classe 100 Nazionale: 1. Caria (Tecno-Parilla) 25 giri in 15'43"2; 2. Salis (Brm-Rotax).

Classe 100 Internazionale: 1. Casula (Crg-Parilla) 25 giri in 15'43"3; 2. Muzzu (Pcr-Pcr) 15'43"5; 3. Biotti (Pcr-Pcr) 15'59"0; 4. Tucci (Pcr-Pcr) 16'03"3; 5. Putzu (Top-Comer) 16'19"3.

Classe 125 Nazionale: 1. Perra (Top-Tm) 24 giri in 15'40"0.

Classe 125 Internazionale: 1. Contu (Pcr-pcr) 25 giri in 15'01"1; 2. Laddo (Tony-Tm) 15'06"1; 3. Cappa (Dfm-Tm) 15'06"3; 4. Mattona (Crg-Tm) 15'26"0; 5. Rancaccio (Tom-Tm) 15'28"5.

Classe 100 Amatori: 1. Sau (Kali-Sirio) 15'54"0; 2. Murru (Tony-Italsistem) 15'56"2; 3. Marras (Crg-Sirio) 16'11"6; 4. Molinas (Tony-Sirio) a 1 giro.

Cardinali pontifica a S. Giustino nella 100 I

CIRCUITO S. GIUSTINO

S. Giustino (Pg), 25 giugno 1995

Classe 60 Minikart: 1. Mugnari; 2. Zampini; 3. Bravi; 4. Derr; 5. Serra.

Classe 100 Junior: 1. Severini; 2. Boninsegni.
Classe 100 Nazionale: 1. Olivieri; 2. Sabatini; 3. Bonifazi; 4. Campana; 5. Piergentili.
Classe 100 Internazionale: 1. Cardinali; 2. Minucci; 3. Bisogni; 4. Grappasonni; 5. Angelucci.
Classe 125 Nazionale: 1. Fabrizi; 2. Moretti; 3. Panichi; 4. Cudini; 5. Vitali.
Classe 125 Internazionale: 1. Strovigli; 2. Melatini; 3. Ricci; 4. Giranacci; 5. Antonini.
Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Convalle; 2. Neri; 3. Leandri; 4. Tosti; 5. Rosati.
Classe 125 Amatori (valvola): 1. Compagnoni; 2. Galli; 3. Polidori; 4. Francucci; 5. Milanese.
NOTA. Per disservizi non dipendenti dalla nostra volontà questa classifica non è completa in tutte le sue parti, ce ne scusiamo con i lettori.



ANGIOLELLA

(Top-Comer) 20 giri in 16'59'33 alla media di 81,230 kmh; 2. Mitrugno (Kali-Comer) a 4'70; 3. Giuliano (Tony-Lame) a 32'33; 4. Cassano (Kali-Comer) a 6 giri; 5. Ciccarone (Top-Comer) 7 giri.

Classe 100 Nazionale: 1. Ivone (Top-Comer) 20 giri in 16'13'73 alla media di 85,034 kmh; 2. Cirò (Crg-Comer) a 2'32; 3. Di Simine (Pcr-Pcr) a 2'93; 4. Minno (Birel-Saetta) a 4'72; 5. De Stefanis (Top-Comer) a 10'54.

Classe 100 Internazionale: 1. Pignataro (Crg-Comer) 20 giri in 16'35'54 alla media di 83,171 kmh; 2. Tinella (Birel-Saetta) a 2'34; 3. Semeraro (Pcr-Pcr) a 2'59; 4. Zotta (Top-Comer) a 3'88; 5. Cisternino (Kali-Comer) a 13'79.

Classe 125 Nazionale: 1. Ferrara (Tony-Tm) 20 giri

in 16'15'23 alla media di 84,903 kmh; 2. Colucci (Crg-Pavani) a 19'48; 3. Barletta (Kali-Tm) a 24'68; 4. Spirito (Kali-Tm) a 38'03; 5. Gentile (Kali-Tm) a 7 giri.

Classe 125 Internazionale: 1. Schena (Kali-Tm) 20 giri in 16'34'99 alla media di 83,217 kmh.

Classe 100 Club: 1. Rubano (Pcr-Pcr) 15 giri in 12'57'11 alla media di 79,911 kmh; 2. Pacale (Pcr-Pcr) a 7'95; 3. Buonfrate (Pcr-Pcr) a 15'42; 4. Mapei (Pcr-Pcr) a 59'64.

Classe 125 Club: 1. Stefanizzi (Tony-Tm) 15 giri in 12'57'85 alla media di 79,835 kmh; 2. Vigneri (Mari-Marben) a 3'41; 3. Romano (Mari-Marben) a 3'92; 4. Crusi (Crg-Marben) a 11'84; 5. Zigrino (Birel-Tm) a 13'63.



BIONDO



BENEDETTI

Moiola, a lato, si è imposto nella 100 I nella gara disputata sulla pista di Ala. D'Angelo, sopra, ha centrato il successo nella 125 Amatori aspirato sul tracciato di S. Margherita del Belice. Valla, in alto, ha conquistato la vittoria nella 125 I sull'impianto Le Sirene di Cavaglia



L'ESPERIENZA PER OGNI ESIGENZA

ELF IDROCARBURI ITALIANA S.p.A.
Via Campanini, 6 tel. 02/677.066.05

Brindisi di Martini al circuito di Vaiont

CIRCUITO DI VAJONT

Vajont (Pn), 25 giugno 1995

Classe 60 Minikart: 1. Babuin (Cmp) in 11'26'46; 2. Stefano Mio Bertolo (Pcr) 11'27'30; 3. Manté (Kali) 12'05'33; 4. Boz (Crg) 12'06'25; 5. Di Bernardo (Dap) a 1 giro. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Martini (Biesse-Fox) in 17'05'46; 2. Mezzavilla (Biesse-Jame) 17'25'14; 3. Cipolat Mis (Kali-Rotax) a 2 giri.

Classe 100 Nazionale: 1. Calligaris (Birel-Parilla) in 17'12'43; 2. Di Bernardo (Kali-Pcr) 17'33'99.

Classe 100 Internazionale: 1. Luca Mio Bertolo (Birel-Italsistem) in 16'40'72; 2. Devetak (Crg-Crg) 16'43'30; 3. Druzina (Cmp-Cmp) 16'44'47; 4. Padoin (Pcr-Pcr) 17'12'55; 5. Casagrande (Birel-Italsistem) 17'12'83.

Classe oltre 125 Internazionale: 1. Macuz (Tony-Tm) 25 giri in 16'08'79; 2. D'Ambrogio (Crg-Tm) 16'41'35; 3. Variaro (Cmp-Tm) a 1 giro; 4. Pitassi (Pcr-Tm) a 1 giro; 5. De Luca (Kali-Tm) a 2 giri.

Classe 100 Amatori: 1. Longo (Tony-Parilla) 25 giri in 16'40'59; 2. Crestan (Pcr-Pcr) 16'48'55; 3. Manias (Tony-Parilla) 16'58'27; 4. Furlan (Pcr-Pcr) 16'59'07; 5. Migotto (Kali-Pcr) 17'04'38.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Toniutti (Alkart-Tm) 25 giri in 16'23'23; 2. Venturini (Tony-Tm) a 10 giri.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Lutman (Kali-Tm) 25 giri in 17'10'09; 2. Semenza (Kali-Pavesi) a 1 giro; 3. Savio (Kali-Tm) a 1 giro; 4. Comeretto (Kali-Tm) a 2 giri; 5. Primiceri (Birel-Tm) a 10 giri.

Attenti... al Lupo alla pista di Mottola

PISTA JONICA

Mottola (Ta), 25 giugno 1995

Classe 60 Minikart: 1. Lupo (Top) 10 giri in 10'08'85 alla media di 67,997 kmh; 2. Savoia (Top) a 3'94; 3. Basilico (Top) a 9'08; 4. Coccioni (Top) a 13'86; 5. Gacco (Tony) a 17'59. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. De Paolo

MIGLIORANO LE STRUTTURE

Pista di Ala in espansione



TOMAZZONI

Le elezioni recentemente svolte in Trentino dovrebbero rappresentare il punto di svolta per il decollo della pista di Ala (nella foto, sopra). L'impianto in provincia di Trento è infatti in attesa, già da parecchio tempo, di avviare la costruzione di un edificio che ospiterà la direzione di gara, con sopra una tribuna, mentre nell'interrato vi saranno l'officina e i garage-deposito. Il progetto però è finora rimasto bloccato perché le autorità comunali non hanno ancora fornito indicazioni precise circa i confini della pista con le proprietà adiacenti. Ora con l'insediamento della nuova giunta molti segnali fanno credere che la situazione si stia sbloccando. Intanto la società di gestione della pista, al cui vertice c'è Natale Pichler (papà del pilota Thomas), si sta dando da fare anche per acquistare altri terreni circostanti il kartodromo per potere allestire un paddock in grado di ospitare anche manifestazioni internazionali.

foto grafie PATERLINI



PER LA F-A E F.A

Scarico ovale nel Vortex

Agli ultimi appuntamenti internazionali di F. Super A e F.A i motori Vortex montati sui kar ufficiali della Tony si sono presentati con uno scarico nuovo. Come si nota dalla foto sopra, il tubo curvo congiunge il cilindro alla marmitta ha una forma ovale con il lato più largo collocato orizzontalmente. L'andamento ovale viene poi conservato per tutto lo sviluppo del tubo. Questa soluzione è stata adottata per migliorare il rendimento ai regimi medi e appunto nella fasi di passaggio.

NOVITA'

Assetto perfetto ...in piano

Anche nel kart stanno arrivando raffinati strumenti di precisione per la messa a punto molto simili a quelli impiegati per le auto. Nel paddock delle più importanti gare giapponesi può capitare di vedere un'attrezzatura come quella della foto, sopra. Si tratta di una sorta di piano di riscontro per fare l'assetto. In questa struttura sono integrate le bilance elettroniche che consentono di controllare il peso che grava su ogni ruota. Per ora questo strumento viene commercializzato soltanto in Giappone, il suo prezzo tradotto nelle nostre deprezzate lire è attorno ai 20 milioni!

**Ma ora...
troppo tifo
contro Max!**

NORISRING — Hanno cercato di fare di tutto per rovinargli la festa e favorire l'idolo di casa Ralf Schumacher. Hanno perfino interrotto la 2. gara, dopo che il tedesco era finito in testacoda... Nonostante questo, Angelelli è però finalmente tornato al successo. Al Norisring il «campanilismo» è comunque sembrato eccessivo. «*Sia nella prima che nella seconda gara anche i commissari di percorso incitavano Ralf* — ha infatti raccontato Angelelli a fine gara — *invece di fare ben attenzione all'andamento generale della corsa, li vedevo tutti con le braccia e i pugni alzati, ad incitarlo*». Così è apparso quanto mai dubbio il motivo per cui la 2. gara sia stata interrotta proprio dopo che Schumacher fosse finito in testacoda. «*Non mi sembra proprio che ce ne fosse stato bisogno* — ha proseguito a raccontare Angelelli — *«Si pioveva, ma nulla di eccezionale, e non ho neppure visto incidenti o incontrato vetture di traverso. Comunque ora tutto questo non mi interessa più. Voglio solo sottolineare che per me cambiato il motore, è cambiato il risultato: lo scorso anno avevo un Vw che non andava; ora ho un Opel che va e in 4 gare disputate ho ottenuto 3 secondi posti e una vittoria... questo in risposta a chi dava a me certe colpe»*».



F.3 TEDESCO MANDANDO IN CRISI RALF SCHUMACHER

Angelelli torna al top

NORISRING — Max Angelelli è finalmente tornato al successo in Germania. In questo 3. appuntamento del campionato tedesco di F.3 il pilota italiano ha centrato la pole, si è piazzato al 2. posto nella prima gara e ha vinto la seconda, dall'andamento quanto mai rocambolesco. E ha mandato così in crisi Ralf Schumacher, fratellino di Michael, il quale a inizio stagione pensava che questo fosse senza tanti problemi il suo anno e invece ha dovuto prima piegarsi a Fontana e ora anche al nostro portacolori. La 1. gara è stata vinta da Schumacher, dopo che Angelelli gli ha lasciato il comando al 2. giro per essersi scomposto in una curva. I due hanno tenuto un ritmo elevatissimo staccando di molto Fontana, al traguardo 3. a 8"69. Nella 2. gara, partita la mattina della domenica sotto la pioggia, Schumacher si è riportato subito in

testa; ma, incalzato da Angelelli, il fratellino di Michael è finito subito in testacoda. È arrivata a questo punto una decisione incredibile: per «condizioni atmosferiche critiche», dopo 3 giri è stata infatti fermata la cor-

sa con bandiera rossa, mentre Angelelli aveva 8" di vantaggio su Schumacher, 4. Poi la gara è stata ripresa nel pomeriggio, sull'asciutto. Angelelli si è riportato in testa lasciando quindi il comando a Schumacher e ac-

codandosi a lui con l'unico obiettivo di amministrare il vantaggio racimolato nei 3 giri della mattina. Per somma tempi il pilota italiano ha così ottenuto il successo con 6"34 di vantaggio, nonostante un nuovo caos creato da una fase di neutralizzazione con pace car, per l'incidente fra Meier e Kala-schek, e un'altra interruzione per la confusione creata dalla pace car che nel rientrare ai box per poco non finiva contro Angelelli e l'olandese Coronel. Gara sotto tono, invece, per Fontana: è sempre leader in campionato, ma a Norisring ha ottenuto solo un 3. e un 4. posto. Grande prestazione nella classe B, per vetture vecchie di un anno, di Jarno Trulli, pluricampione di kart al debutto nella serie tedesca di F.3. Con un 8. e un 6. posto Trulli ha stupito tutti e ha dominato la classe B.

Carlo Marzetti

fotografie PHOTO4



Fontana, sopra, è sempre al comando della serie tedesca di F.3. Al Norisring nella 2. gara è però tornato al successo Angelelli battendo Ralf Schumacher, in alto. E, a destra, molto successo ha riscosso anche la Miss del circuito...



MASERATI CUP AI DUE OLANDESI UNA GARA CIASCUNO

A Euser e Tim Coronel vanno gli onori di casa

ZANDVOORT — Non azzecca le partenze ed è vita dura per Merzario in Maserati Ghibli. Il grande Arturo avanza a piccoli passi nella classifica generale dell'Open Cup, che proprio a Zandvoort lo ha visto tornare al comando scavalcando il giovanissimo e promettente Zardo. In Olanda, in questo 5. appuntamento della stagione si è comunque visto soffiare dai piloti di casa il successo in tutte e due le gare in programma: nella 1. da Euser, ex campione europeo di F.Ford e vincitore di alcuni titoli nazionali tra i quali quelli di F.2000 e di Turismo Gr.N; la seconda da Tim Coronel, che corre nell'Euroséries di F.Opel. Nella 1. gara Euser, in pole con 7/100 di vantaggio su Merzario, è scattato velocissimo mentre Arturo è partito male ed è scivolato subito in 7. posizione. Euser ha così conquistato un facile successo

mentre Merzario, dopo una gran rimonta, ha conquistato all'ultimo giro la 2. posizione ai danni di Coronel che, sotto pressione, è finito in testacoda. Nella 2. gara sono partiti male sia Euser che Merzario. Con una partenza perfetta Coronel si è così subito portato al comando, incalzato dal giovanissimo Zardo, in crescendo gara dopo gara. Merzario ha così dovuto effettuare un'altra grande rimonta e dopo aver superato Zardo ha concluso nella scia di Coronel, ad appena 0"27.

Merzario a 0"27; 3. Zardo a 1"48; 4. D'Amore a 3"27; 5. Euser a 4"29; 6. Huisman a 17"44; 7. Galli a 21"07; 8. Sconti a 24"83; 9. Bompani a 29"02; 10. Raimondi a 29"79.

Giro più veloce: Zardo, 1'15"279, media 120,464 kmh.

La classifica del campionato: 1. Merzario 74; 2. Zardo 72; 3. Giudici 50; 4. D'Amore 49; 5. Bompani 46; 6. Martinello 38.

FORMULA 3

Norising (D), 25 giugno

5. e 6. prova campionato tedesco

1. gara: 1. R. Schumacher (Dallara 395-Opel) 35 giri in 30'27"52, media 158,57 kmh; 2. Angelelli (Dallara 395-Opel) a 4"13; 3. Fontana (Dallara 395-Opel) a 8"69; 4. Tom Coronel (Dallara 395-Opel) a 9"20; 5. Tichy (Dallara 395-Opel) a 12"90; 6. Meier (Dallara 395-Fiat) a 21"93; 7. Aguas (Dallara 395-Opel) a 25"01; 8. Trulli (Dallara 394-Opel) a 31"98; 9. Radermecker (Dallara 395-Fiat) a 32"65; 10. Graf (Dallara 395-Opel) a 33"59.

Giro più veloce: R. Schumacher, 51"50.

2. gara: 1. Angelelli, 30 giri in 26'48"47, media 154,43 kmh; 2. R. Schumacher a 6"34; 3. Tim Coronel a 8"11; 4. Fontana a 10"73; 5. Tiemann (Dallara 395-Opel) a 17"78; 6. Trulli a 23"62; 7. Couceiro (Dallara 395-Fiat) a 29"07; 8. Wurz (Dallara 395-Opel) a 32"69; 9. Bergmeister (Dallara 393-Opel) a 52"49; 10. Sund (Dallara 394-Opel) a 1'02"10.

Giro più veloce: R. Schumacher, 51"83, media 159,753 kmh.

La classifica del campionato: 1. Fontana 102; 2. R. Schumacher 79; 3. Angelelli 65; 4. Couceiro 34.

MASERATI GHIBLI

5. e 6. prova Open Cup

1. gara: 1. Euser, 15 giri in 19'35"938, media 115,674 kmh; 2. Merzario a 2"726; 3. Nielsen a 3"595; 4. Zardo a 4"112; 5. Tim Coronel a 5"532; 6. D'Amore a 18"670; 7. Galli a 19"071; 8. Luyendyk a 24"840; 9. Sconti a 30"803.

Giro più veloce: Cor Euser, 1'15"415, media 120,247 kmh.

2. gara: 1. Tim Coronel, 15 giri in 19'10"530, media 118,229 kmh; 2.



Vittoria di Tim Coronel nella 2. gara della Maserati Open Cup. Ecco sopra l'olandese mentre festeggia sul podio insieme a Merzario e Zardo. Sfortunato Luyendyk, sotto, coinvolto anche in un incidente fra Huisman e Bompani



RENAULT CUP AL NORISING

Allard Kalff torna in gioco

NORISING — Non è cambiata Norimberga per i colori italiani in Euroclio: buone prove e poca fortuna in gara. Maurizio Campani dopo il giro più veloce nella gara di Montecarlo ha continuato le sue performance velocistiche in Germania ottenendo la pole, ma ha effettuato una cattiva partenza facendosi scavalcare dall'olandese Allard Kalff e dallo svizzero Marcel Klaey rimasti fino alla bandiera a scacchi in queste posizioni separati da pochi decimi. Per l'italiano dopo un paio di giri al terzo posto le cose sono presto precipitate, con problemi al cambio che lo hanno fatto scendere in 22esima posizione fino al ritiro a quattro giri dalla fine. Peggio era andata al padre Nino, squalificato dopo il terzo tempo in prova per prese d'aria dei freni non conformi: le prese erano state danneggiate nei contatti sul tracciato monegasco, e l'italiano si aspettava nel peggiore dei casi un'ammenda per questo. Al vertice del campionato resta il francese Patrick Bourdais, quinto, che ha beneficiato del ritiro dello svedese Nilsson, scavalcato in graduatoria anche da Klaey e Kalff.

(c.m.)

RENAULT CLIO

Norising (D), 25 giugno

4. prova dell'Eurocup

La classifica: 1. Kalff, 26 giri in 27'55"39, media 128,49 kmh; 2. Klay a 0"61; 3. Legeay a 9"06; 4. Bleekemolen a 9"18; 5.

Bourdais a 14"22; 6. Baruy a 16"48; 7. Nielsen a 25"77; 8. Verschuur a 29"23; 9. Van Riet a 32"51; 10. Magalhães a 32"59.

Giro più veloce: Bleekemolen, 1'03"42, media 130,558 kmh.

La classifica del campionato: 1. Bourdais 82; 2. Kalff 75; 3. Klay 73; 4. Nilsson 51; 5. Saruy 40.

Dall'ospite Luyendyk consiglia per la Ghibli

ZANDVOORT — Ha vinto nel '90 la prestigiosissima Indy 500 e si è piazzato in pole in quella '93. Eppure Arie Luyendyk è arrivato a Zandvoort, ospite per le gare della Maserati Ghibli Open Cup, portando tutto l'impegno del professionista qual'è e con la semplicità di un principiante, una semplicità che ha stupito tutti. Lo sa bene la signora Azzardi, segretaria dell'ingegner Alzati, amministratore delegato della Casa modenese, che prima della gara ha dovuto cucire sulla tuta di Arie le etichette dei suoi sponsor: come poteva rifiutare il ramando di fronte a una richiesta postale con tanta cortesia? Davanti al suo pubblico, Luyendyk è stata la vera star di questo 5. appuntamento della Open Cup. Dagli spettatori non ha avuto un attimo di tregua e ha firmato autografi a tutti. Ma è stato prezioso anche per i tecnici della Maserati, che con lui hanno studiato nuove soluzioni di assetto e di messa a punto dei freni, fino ad oggi punto debole delle Maserati Ghibli. Peccato che i risultati in gara non lo abbiano ripagato: nella 1. corsa è finito 8. dopo essere stato coinvolto nell'incidente fra Huisman e Bompani, nella 2. si è subito ritirato per noie tecniche. E se l'è presa molto; perchè ci teneva davanti al suo pubblico, anche in una gara-gioco.



F. INDY LIGHT

Portland (USA), 25 giugno

7. prova del campionato

La classifica: 1. Moore, 39 giri in 51'19"388, media 143,051 kmh; 2. A. Giuffone a 11'083; 3. Firestone; 4. Borowski; 5. Calkins; 6. Chaves (tutti su Lola T93/20-Buick Gs).

La classifica del campionato: 1. Moore 144; 2. Buhl 94; 3. A. Giuffone 74; 4. Calkins 60.

GRAN TURISMO

Sendai (J), 25 giugno

3. prova campionato giapponese

La classifica: 1. Sekiya-Krumm (Toyota Supra Gt1), 52 giri in 1.56'15"607; 2. Hoshino-Mi Kageyama (Nissan Skyline Gt1) a 18'32; 3. Reid-Kondo (Porsche 911 Gt2 Gt1); 4. Takahashi-Tsuchiya (Porsche Rsr Turbo Gt1) a 49'26; 5. Krosnoff (Toyota Supra Gt1) a 52'16; 6. Tida-T. Suzuki (Nissan Skyline Gt1).

Giro più veloce: Krumm, 1.49'074.

La classifica del campionato: 1. T. Suzuki e Hasemi 25; 3. Matsuda 20; 4. Krosnoff 12.

FORMULA 3

Le Vigeant (F), 25 giugno

6. prova campionato francese

La classifica: 1. Bouhet (Dallara 394-Fiat) 24 giri in 38'56"74, media 138,914 kmh; 2. Dussau (Dallara 394-Renault) a 1'52; 3. Minassian (Dallara 394-Fiat) a 4'88; 4. Redon (Dallara 394-Fiat) a 14'06; 5. Sarrazin (Dallara 394-Fiat) a 14'51; 6. Janoray (Dallara 393-Opel) a 15'43.

Giro più veloce: Minassian, 1'36"50, media 140,158 kmh.

La classifica del campionato: 1. Redon e Minassian 84; 3. Dussau 80; 4. Janoray 79; 5. Bouhet 60.

ESTORIL — Doppietta Alfa nel 4. appuntamento del campionato spagnolo di Turismo. Poteva essere un enplein di Giorgio Francia, che partiva al palo per aver vinto la sfida per la super pole, invece è finita "uno a uno" con il suo compagno di squadra, Villamil. Dominatore della 1. gara, nella 2. il milanese è infatti partito male e appena riconquistata la 3. posizione, al 4. giro è uscito di pista, finendo la sua corsa nella sabbia, mentre Villamil portava alla vittoria l'Alfa dopo una bella lotta con Van de Poele e Genè. E' stato un week end animatissimo quello all'Estoril. Nella 1. gara Alex Caffi, autore del 2. miglior tempo nella sfida per la super pole, ha infatti tentato di bruciare in partenza Francia; ma il pilota della Opel ha anticipato il via e si è così beccato 10" di penalità, con stop and go, che lo hanno relegato nelle ultime posizioni. E lo stesso "inconveniente" è accaduto a Campos, altro pilota dell'Alfa. Dopo un duello iniziale con la Opel di Genè, Francia ha così avuto in mano la corsa mentre dietro di lui Villamil, Genè e Van de Poele hanno lottato ai ferri corti concludendo nell'ordine. Pareja, con la Ford Mondeo, si è invece ritirato dopo un urto contro un muretto. Nella 2. gara è continuata quindi la sfida ravvicinatissima a tre fra Villamil, Van de Poele e Genè, con il pilota della Nissan che ha sempre tenuto sotto pressione quello dell'Alfa. Francia, come già detto, è invece uscito di scena al 4. giro, mentre Caffi non è riuscito a prendere il via per problemi elettronici. Ottimi i due 5. posti (1. fra i privati) del giovane Joan Vinyes Dabad, protagonista lo scorso anno del campionato europeo della montagna, dove ha ottenuto diverse vittorie assolute.

CAMP



CAMP

TURISMO SPAGNOLO NELLE DUE GARE

L'ALFA domina

TURISMO

Estoril (E), 25 giugno

7. e 8. prova campionato spagnolo

1. gara: 1. Francia (Alfa Romeo 155 Ts) in 18'56"609; 2. Villamil (Alfa Romeo 155 Ts) a 1'648; 3. Ge-

ne' (Opel Vectra Gt) a 3'176; 4. Van de Poele (Nissan Primera) a 3'304; 5. Vinyes Dabad (Nissan Primera) a 15'590; 6. Diez (Bmw 318i) a 17'058; 7. Palau (Ford Mondeo) a 26'844; 8. Sala (Nissan Primera) a 29'295; 9. De Castro (Alfa Romeo 155 Ts) a 31'032; 10. Caffi (Opel Vectra Gt) a 39'016.

2. gara: 1. Villamil in 18'56"363; 2. Van de Poele a 1'213; 3. Genè a 1'721; 4. Campos (Alfa Romeo 155 Ts) a 9'245; 5. Vinyes Dabad a 18'246; 6. Sala a 19'169; 7. Palau a 27'378; 8. Pareja a 34'904.

La classifica del campionato: 1. Villamil 96; 2. Van de Poele 90; 3. Genè 76; 4. Francia 71; 5. Albacete 70; 6. Campos 59; 7. Caffi 53.

Quanti autografi ha dovuto firmare Francia, dopo la vittoria nella prima gara all'Estoril, davanti al compagno di squadra Villamil, in alto, che a sua volta ha vinto la seconda

ESTORIL — Che sorpresa per Albacete alla vigilia di questo 4. appuntamento del campionato spagnolo di Turismo. Una sorpresa...bruttissima, che lo ha costretto a tornarsene a casa con le pive nel sacco ancor prima della gara. Ricordate il 2. appuntamento di stagione, a Jarama (Autosprint n.18, pag.102)? Il pilota della Bmw aveva speronato Genè dopo il traguardo della 1. gara, per vendicarsi di una lieve toccata ricevuta dal pilota della Opel durante la corsa; poi ai box aveva puntato con la sua vettura i meccanici dell'avversario e gli aveva in-

Doppietta di Cleland

DONINGTON — Dieci piloti in un secondo al termine delle qualificazioni, ma la supremazia di Cleland alla fine è stata netta. Dopo la pole, in questo 7. appuntamento del campionato britannico di Turismo il pilota della Vauxhall Cavalier ha infatti conquistato la sua prima grande doppietta, rafforzando così la sua leadership. Per Cleland è stato un successo quasi...facile, che ha messo in imbarazzo molti avversari, primo fra tutti Rydell, che con la Volvo 850 a inizio anno sembrava essere il favorito. Proprio il pilota svedese, qui solo 2. e 6., dichiarava infatti al termine della 1. gara: «La Vauxhall ha raggiunto un livello di preparazione senza punti deboli, mentre ora noi dobbiamo lavorare molto per rimediare a un po' di mancanza di trazione». A Donington degni di nota sono stati comunque anche il 3. tempo in qualifica di Leslie con la Honda Accord, che migliora di gara in gara, e il ritorno di competitività delle Ford Mondeo che, risolti alcuni problemi di freni, nella 2. gara hanno ottenuto il 2. e 3. posto rispettivamente con Radisich e Burt. Menu, con la Renault Laguna, a Donington ha invece racimolato appena un 3. e 4. posto che

gli hanno consentito comunque di mantenere la 2. posizione in campionato. Week end addirittura da dimenticare per Cecotto con la Bmw - nella 1. gara incidente, nella 2. ritiro - e per Simoni e Warwick, con le Alfa, che nella 2. gara sono per di più usciti di scena dopo essere stati entrambi "toccati" da Watts.

David Hodges

TURISMO

Donington (GB), 25 giugno

13. e 14. prova campionato britannico

1. gara: 1. Cleland (Vauxhall Cavalier) 15 giri in 25'01"93, media 144,55 kmh; 2. Rydell (Volvo 850) a 2'67; 3. Menu (Renault Laguna) a 7'00; 4. Thompson (Vauxhall Cavalier) a 7'53; 5. Radisich (Ford Mondeo) a 11'94; 6. Bailey (Toyota Carina) a 12'43; 7. Leslie (Honda Accord) a 17'96; 8. Sugden (Toyota Carina) a 18'58; 9. Burt (Ford Mondeo) a 19'39; 10. Harvey (Volvo 850) a 22'67.

□ **Giro più veloce:** Cleland, 1'39"02, media 146,27 kmh.

2. gara: 1. Cleland, 15 giri in 25'05"02, media 144,35 kmh; 2. Radisich a 6'01; 3. Burt a 7'86; 4. Menu a 9'25; 5. Thompson a 11'19; 6. Rydell a 11'83; 7. Bailey a 12'01; 8. Hoy (Renault Laguna) a 16'16; 9. Leslie (Honda Accord) a 18'53; 10. Kaye (Honda Accord) a 18'91.

□ **Giro più veloce:** Cleland, 1'39"16, media 146,06 kmh.

La classifica del campionato: 1. Cleland 208; 2. Menu 180; 3. Rydell 122; 4. Thompson 112; 5. Harvey 107; 6. Burt 58.

ZOOM



La Chrysler sta preparando un programma di classe D2 non solo... Usa

DONINGTON — La Chrysler si prepara al debutto nei campionati per vetture Turismo 2 litri? Sembra proprio di sì visto l'interesse per la categoria manifestato a Donington da una delegazione inviata dalla Casa americana per "sondare l'ambiente". Un gruppo di manager della Chrysler, guidati da Thomas Kowalski, ha infatti frequentato il paddock di Donington sin dalle prime sessioni di prove, fermandosi a parlare con quasi tutte le squadre. «Le corse di Turismo potrebbero diventare un veicolo molto importante per promuovere la nostra immagine — ha dichiarato in proposito Kowalski — e oggi abbiamo in produzione anche un motore 2 litri 4 cilindri che riteniamo molto competitivo. Qui siamo venuti per capire e apprendere come sviluppare un programma». Il primo obiettivo della Chrysler sarebbe naturalmente il nuovo campionato Turismo che dovrebbe partire negli Usa il prossimo anno. «Dobbiamo prima di tutto affrontare e vincere la sfida con le marche d'importazione in America, giapponesi ed europee — ha infatti proseguito Kowalski — poi penseremo anche a un impegno in Europa». Kowalski non ha voluto fare accenno al tipo di vettura con cui la Chrysler intenderebbe iniziare l'avventura, ma è probabile che si tratti della nuova Neon.

TURISMO A LE VIGEANT

Yvan Muller fa l'en-plein

LE VIGEANT — «Sono una forza della natura» ha esclamato Muller al traguardo. Difficile dargli torto. In questo 5. appuntamento del campionato francese di Turismo il pilota della Bmw del team ufficiale Oreca ha conquistato la pole e ha dominato entrambe le gare siglando in tutte e due anche il giro più veloce...cosa poteva fare di più? Agli altri sono rimasti solo gli occhi per piangere. Solo Aiello ha mostrato una certa soddisfazione per i suoi due 2. posti con Peugeot 405 Mi16, che in questa gara ha dimostrato di essere tornata a un discreto livello di competitività. Helary è invece rimasto molto deluso per i suoi due 3. posti; oltre tutto nella 2. gara ha dovuto faticare non poco per contenere gli attacchi di Ortelli con una Bmw 318is privata.

Anche Alliot ha combinato ben poco a causa di un eccessivo consumo di pneumatici. Nella 2. gara Cudini è invece uscito di pista e Laffite si è ritirato.

TURISMO

Le Vigeant (F), 25 giugno

9. e 10. prova del campionato francese

1. gara: 1. Muller (Bmw 318is) 17 giri in 31'23"47, media 122,077 kmh; 2. Aiello (Peugeot 405 Mi16) a 3'07; 3. Helary (Opel Vectra) a 8'26; 4. Cudini (Opel Vectra) a 8'55; 5. Laffite (Opel Vectra) a 14'61; 6. Alliot (Peugeot 405 Mi16) a 19'33.

□ **Giro più veloce:** Muller, 1'48"89, media 124,210 kmh. **2. gara:** 1. Muller, 17 giri in 31'24"15, media 122,033 kmh; 2. Aiello a 4'82; 3. Helary a 8'32; 4. Ortelli (Bmw 318is) a 8'91; 5. Alliot a 22'82; 6. Tarres (Bmw 318is) a 24'38.

□ **Giro più veloce:** Muller, 1'49"80, media 123,180 kmh.

La classifica del campionato: 1. Muller 89; 2. Helary 70; 3. Aiello 51; 4. Cudini 50.

Fin troppo facili le vittorie di Cleland, sopra, nelle due gare di Donington. A Le Vigeant successo doppio anche per Muller, in basso, che vede sempre più vicino il titolo nel Turismo francese

PHOTO4



Escluso Albacete per scorrettezze prima della gara

veito contro; dopo il traguardo della 2. gara aveva quindi tamponato anche Caffi, guarda caso pure lui su Opel. Così il mercoledì precedente questa gara, mentre girava in pista per mettere a punto la macchina, dalla Federazione spagnola si è beccato finalmente il provvedimento che meritava e che lo ha colto comunque di sorpresa, perché ormai non se lo

aspettava più: esclusione dalla gara che stava preparando. E gli è andata anche bene...per così dire, perché avrebbe avuto in qualsiasi caso serie difficoltà a correre all'Estoril in quanto nel corso delle prove era appena andato a sbattere violentemente. Se i due «incidenti» non fossero coincisi, probabilmente di appuntamenti ne avrebbe saltati due.

DOVE SI CORRE

WEEK END

CAMP



Sopra, Faustmann sarà uno dei protagonisti della Rieti-Terminillo valida per l'EuroMontagna. A lato, si torna in Grecia per il rally dell'Acropoli



BISHOP

VELOCITA'

8 LUGLIO

MONZA (I)
F. Monza

8-9 LUGLIO

ROAD AMERICA (USA)

Trans Am - F. Atlantic

ELKHART LAKE (USA)

F. Indy

DONINGTON (GB)

Itc - F. Opel Euroseries

Renault Euro Clio

Maserati Ghibli

LOUDON (USA)

Nascar

CROIX-EN-TERNOIS (F)

Superturismo francese - F. 3

MUGELLO (FI)

Superturismo - Civt

MAGIONE (PG)

Prototipi - F. Europa Boxer

F. 2000 - Mini Cooper

IMOLA (BO)

F. Ford - Porsche Club Italia

Targa Tricolore Porsche

WILLOW SPRINGS (USA)

Ferrari-355-348

BRNO

Ferrari 355-348

RALLY

5-8 LUGLIO

ARGENTINA (RA)

Mondiale 2 litri

6-9 LUGLIO

DEUTSCHLAND (D)

Europeo Coeff. 20

7-9 LUGLIO

LIBANO (RL)

Mediorientale

INDONESIA (RI)

Asia Pacifico

SADURANO (FO)

Rallysprint

CITTÀ DI CECCANO (FR)

Coppa Italia 6. zona

CARMAGNOLA (TO)

Coppa Italia 1. zona

CITTÀ DI VIGEVANO

Rallysprint

ALTRE SPECIALITA'

9 LUGLIO

RIETI

Europeo montagna

MARMOLADA

Salita Coppa Csaì

PONTE CORACE - TIRIOLO (CT)

Salita Coppa Csaì

PISTA MONTEDODORISIO (CH)

Italiano velocità su terra

PONTE GROSSO - MILLEPINI

Slalom

BRUSSON (AO)

Italiano slalom

CITTÀ DI CALTAGIRONE

(CT)

Slalom Coppa Csaì 6. zona

MONTE SERRA (PI)

Slalom Coppa Csaì 3. zona

GREGORIANO (SA)

Slalom Coppa Csaì 5. zona

TRIESTE - OPICINA (TS)

Slalom

PALOMBA (MT)

Italiano Karting 125



EUROSPORT

Martedì 4

11,30 SPEEDWORLD

(replica): Dragster in Svezia e Challenge Ferrari a Zandvoort

20,00 MOTORS

Notizie su Dtm e Super-T italiano; Btcc a Donington e Superturismo spagnolo a Barcellona; F. Renault Eurocup e britannica; Clio Cup britannica; F.3 tedesca al Norring.

Mercoledì 5

12,00 MOTORS

Rally Ronde Cenevole; F. Renault francese e britannica; Clio Cup a Oulton Park; repliche Superturismo.

19,00 FORMULA 1

Rassegna di notizie sui Gran Premi (replica alle 23,30)

Giovedì 6

18,30 CAR RACING

Campionato Europeo Rallycross a Brands Hatch

24,00 TRUCK RACING

Europa Truck Trial (replica)

Venerdì 7

14,00 INTERNATIONAL

MOTORSPORTS REPORT

Panoramica sui vari campionati

Sabato 8

23,00 TOURING CAR

Dtm a Donington - qualifiche in differita

Domenica 9

20,00 INDYCAR

diretta della gara a Elkhart Lake

22,30 TOURING CAR

differita delle gare Dtm a Donington

Lunedì 10

14,00 TOURING CAR

Replica del Dtm a Donington

22,00 SPEEDWORLD

magazine: IndyCar, Gt a Spa, Porsche Supercup in Francia.

SKY SPORT

Domenica 9

13,00 e 16,30

Dtm a Donington - diretta

Lunedì 10

23,00 POLE POSITION

gare minori a Donington

SETTE GIORNI IN TV

TMC

Mercoledì 5

ore 0,15

CRONO

di Renato Ronco speciale Gp Francia

Sabato 8

ore 12

TMC SPEED (replica)

ore 12,30

SUPERTURISMO

commento di Giovanni di Pillo e Maria Leitner diretta Top Qualifying

ore 13,30

CRONO (replica)

STUDIOCOLOMBO



Maria Leitner è la voce dai box del SuperTurismo durante le dirette che vengono trasmesse da Telemontecarlo

Domenica 9

ore 14,10

SUPERTURISMO

diretta dal Mugello

ore 19,30

TMC SPEED

Speciale sul Mugello

ITALIA 1

Mercoledì 5

ore 0,45

ITALIA 1 SPORT

Corse minori tricolori

Domenica 9

ore 13

GRAND PRIX

di Andrea de Adamich

e Guido Schittone

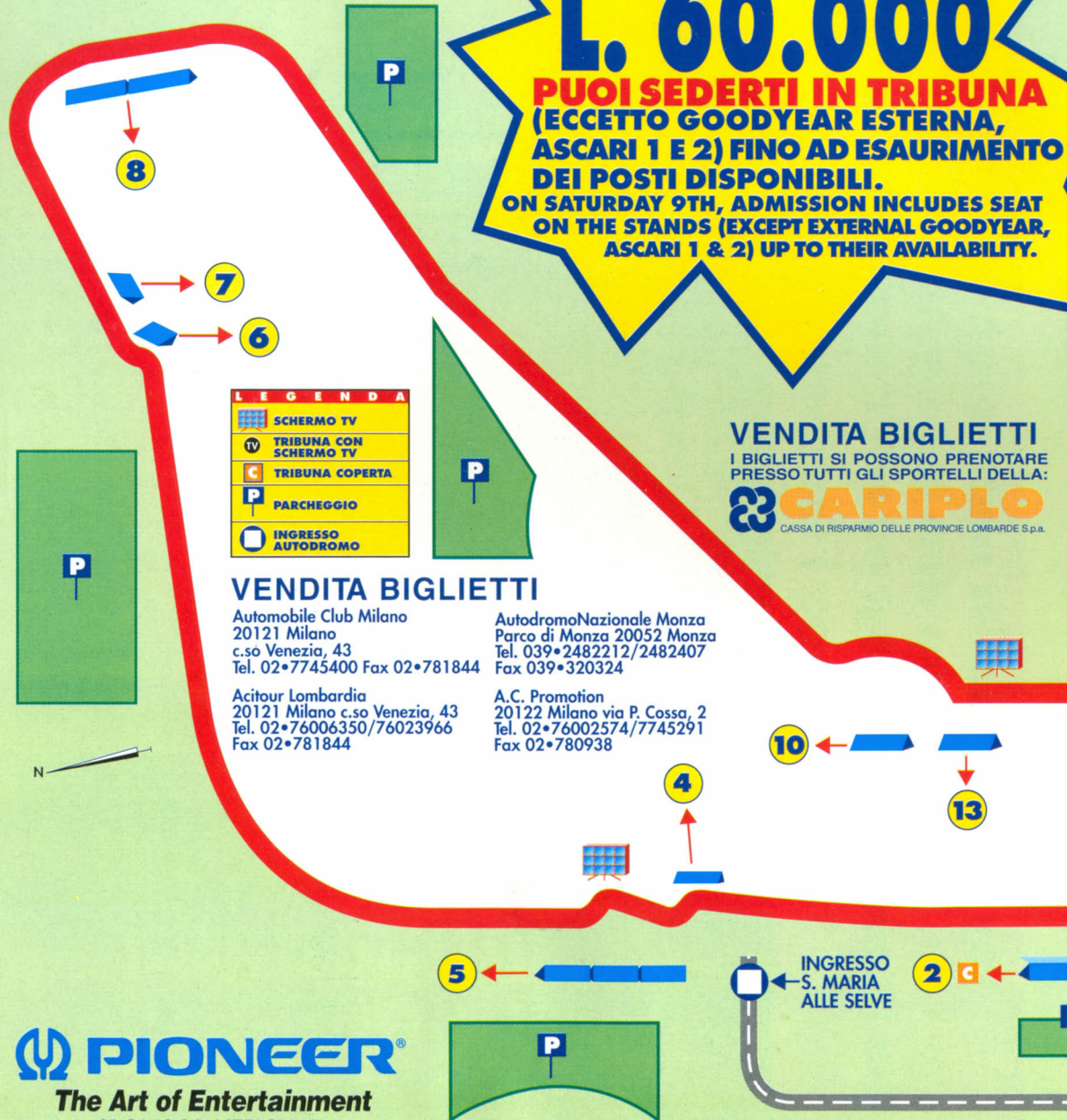
Analisi del Gp Francia

PIONEER
66° G.P.
D'ITALIA **F1**
8-9-10
SETTEMBRE '95

SABATO 9
CON SOLE
L. 60.000

PUOI SEDERTI IN TRIBUNA (ECCETTO GOODYEAR ESTERNA, ASCARI 1 E 2) FINO AD ESAURIMENTO DEI POSTI DISPONIBILI.

ON SATURDAY 9TH, ADMISSION INCLUDES SEAT ON THE STANDS (EXCEPT EXTERNAL GOODYEAR, ASCARI 1 & 2) UP TO THEIR AVAILABILITY.



LEGENDA

	SCHERMO TV
	TRIBUNA CON SCHERMO TV
	TRIBUNA COPERTA
	PARCHEGGIO
	INGRESSO AUTODROMO

VENDITA BIGLIETTI

Automobile Club Milano
20121 Milano
c.so Venezia, 43
Tel. 02•7745400 Fax 02•781844

Acitour Lombardia
20121 Milano c.so Venezia, 43
Tel. 02•76006350/76023966
Fax 02•781844

Autodromo Nazionale Monza
Parco di Monza 20052 Monza
Tel. 039•2482212/2482407
Fax 039•320324

A.C. Promotion
20122 Milano via P. Cossa, 2
Tel. 02•76002574/7745291
Fax 02•780938

VENDITA BIGLIETTI
I BIGLIETTI SI POSSONO PRENOTARE PRESSO TUTTI GLI SPORTELLI DELLA:
CARIPLO
CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCE LOMBARDE S.p.a.

PREZZI DOMENICA - TICKETS SUNDAY

1 C	TRIBUNA CENTRALE AGIP PETROLI	TV	L. 380.000	13	TRIBUNA ASCARI 1	TV	L. 230.000
2 C	TRIBUNA LATERALE SINISTRA	TV	L. 230.000	16	TRIBUNA MUSEO		L. 110.000
4	TRIBUNA INTERNA VARIANTE GOODYEAR		L. 230.000	17	TRIBUNA LATERALE PARABOLICA	TV	L. 150.000
5	TRIBUNE ESTERNE VARIANTE GOODYEAR	TV	L. 280.000	18 C	TRIBUNA RENAULT PARABOLICA	TV	L. 230.000
6	TRIBUNA SECONDA VARIANTE		L. 110.000	19 C	TRIBUNA VEDANO	TV	L. 230.000
7	TRIBUNA DELLA ROGGIA		L. 110.000	21 C	TRIBUNA LATERALE DESTRA Settore 1	TV	L. 330.000
8	TRIBUNE LESMO INTERNE		L. 110.000	21 C	TRIBUNA LATERALE DESTRA Settore 2	TV	L. 250.000
10	TRIBUNA ASCARI 2	TV	L. 230.000		INGRESSO PRATO		L. 60.000

PREZZI SABATO - TICKETS SATURDAY

INGRESSO L. 60.000 CON LIBERO ACCESSO A TUTTE LE TRIBUNE TRANNE: TRIBUNE GOODYEAR ESTERNE, ASCARI 1, ASCARI 2

5 C	TRIBUNE ESTERNE VARIANTE GOODYEAR	TV	L. 80.000	10	TRIBUNA ASCARI 1		L. 80.000
				13	TRIBUNA ASCARI 2	TV	L. 80.000

PREZZI VENERDI' - TICKETS FRIDAY

INGRESSO L. 40.000 CON LIBERO ACCESSO A TUTTE LE TRIBUNE

ABBONAMENTO INGRESSO VALIDO 3 GIORNI		L. 100.000
ABBONAMENTO INGRESSO VALIDO 3 GIORNI + AUTO		L. 150.000
INGRESSO GIORNALIERO AUTO		L. 25.000
INGRESSO GIORNALIERO MOTO		L. 15.000

PIONEER
The Art of Entertainment
SPONSOR UFFICIALE

Strada Provinciale N° 36 MONZA - CARATE

UFFICIO BIGLIETTI VIA ITALIA, 13 VEDANO AL LAMBRO