

AUTO SPRI NET

SETTIMANALE **44**

Anno XXXII - 27 ottobre-2 novembre 1992
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.000

**GP GIAPPONE
FINALMENTE
PATRESE TROVA
LA GIORNATA-SI'**

FotoAngeloOrsi



ANCHE

I RICK RIDONO

PARTE IL TROFEO 500

**ECCO COM'È
QUANTO COSTA
COSA SI VINCE**



18

**TEDESCO
TURISMO
IN CRISI**



- 4** **OCCHIO SPRINT** Voti, numeri e varia umanità da corsa
- 6** **SONDAGGIO** Vota il pilota più amato
- 10** **TUTTA POSTA** Messaggi e commenti dei nostri lettori
- 27** **DOMENICA NOTTE** L'opinione del direttore
- 28** **FORMULA UNO** Il Gp del Giappone è la penultima gara iridata
LA FERRARI È ATTIVA
Con il debutto di Larini il team di Maranello ha dato il via ai lavori per la stagione prossima. Intanto in pista...
- 44** **SPECIALE** Nannini scrive per noi
- 72** **TUTTE VELOCITÀ** La panoramica sulle varie Formule
- 78** **DOMENICA SPRINT** Le gare del week end
- 79** **NOTIZIARIO CSAI** Le ultime novità regolamentari della Federazione
- 80** **TUTTE RALLY** In diretta dalle prove speciali
- 82** **IL PERSONAGGIO** Ari Vatanen, il finlandese volante
- 88** **RASSEGNA** A Vicenza l'esposizione delle regine dei rally
- 92** **RALLYGAME** L'esperienza di Vallino al Sanremo con la Mazda
- 94** **LA NOVITÀ** Bmw 518i costa meno pur essendo ugualmente ricca
- 96** **TUTTE PRODOTTO** In diretta dal mondo dell'industria
- 98** **L'ALTRA DOMENICA** Le gare della scorsa settimana
- 104** **TUTTE ESTERO** Resoconti dalle gare nel mondo
- 106** **COMPRAVENDITA** Il mercato di serie e da corsa dell'usato
- 110** **TUTTE KARTING** L'attività in Italia e all'estero
- 112** **CALENDARIO** Dove corriamo nei prossimi week end
- 113** **TUTTE TV** Per seguire le corse con il telecomando
- 114** **BASTIAN CONTRARIO** Il parere di chi la pensa diversamente

12

**ORA TODT
ACCUSA
LE CASE**



74

**TROFEO
CINQUECENTO
SENZA VELI**

REDAZIONE

40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono 051/622.71.11, casella postale AD 1734 - 40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I telefax: 051/625.83.10.

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE

FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO

ROBERTO BOCCAFOGLI

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

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

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

**GIORDANO CAPELLI
STEFANO BARATTI - ALBERTO RONDELLI**

SEGRETERIA

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

DISEGNI

**MARCO MAESTRINI - ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA - MASSIMO VALLESE**

COLLABORATORI

René Alexra, Roberto Argenti, Jean-Claude Barat, Luca Bartolini, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Bob Constanduros, Gerard Crombac, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Andrea Ficarelli, Giorgio Gianuzzi, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Doug Nye, Giovanni Paterlini, Ezio Pirazzini, Gianni Rogliatti, Cesare Rosso, H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Thomas Voigt, Grahame Ward, Peter Wyss, Eugenio Zigliotto.

DISTRIBUZIONE

Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 - 00187 Roma - tel. 06/684.07.31 - Telefax 06/684.06.97 - Telex Dipari 626169. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I.

PUBBLICITÀ

Concessionaria SPI - Via Manzoni 37 - 20121 MILANO - tel. 02/63.131 - fax 02/29003376.

FOTOLITO

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

FOTOCOMPOSIZIONE E STAMPA

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE S.P.A.

chi accelera...



9

TAMARA VIDALI — Titoli a nove colonne e larga eco televisiva per Tamara Vidali, fresca campionessa italiana assoluta nel Civ. Dice: bella forza, se non fosse una ragazza se la sarebbe sognata una macchina così. E invece non è vero: la signorina corre, eccome. Chiedete ai suoi avversari in pista.



9

LUCA BADOER — È ora di complimentarsi con Badoer. Per come ha vinto in Formula 3000: quattro vittorie nell'anno del debutto, ma soprattutto una voglia di vincere intatta anche all'ultima corsa, con pole e gara in testa (fino all'incidente con Montermini) anche se a titolo già garantito. Complimenti.



8

BEPPE GABBIANI — Con la penuria che c'è di volanti ufficiali, in Italia come all'estero, c'è chi nel '93 ne avrà addirittura due! Gabbiani, infatti, ha appena concordato una stagione di tutto rispetto: guiderà la Vw Vento nel SuperTurismo e la Skoda nel Civ. Evidentemente la classe non è acqua.

...e chi frena



5

FORMULA INDY — Tanto chiasso su questo Gp di New York, per pubblicizzare il quale si è mobilitato anche Emerson Fittipaldi, e al momento di presentare il calendario Indy Car 1993 di New York nessuna traccia. Cosa è successo? Gli abitanti di Manhattan sono contrari o era tutta una palla?



5

ALEX ZAMPEDRI — F.3000 a Magny Cours. Pronti via e dopo poche curve Zampedri arriva lungo e tampona Beretta. Il quale sbatte contro Bonanno e quindi mette fuori uso Paul Stewart, mentre nel putiferio hanno la peggio anche Delle Piane, Skaife e Chaves. Bilancio: altre sei vetture ferme. Bel colpo!



2

MONDIALE SPORT — Finalmente è finito: cosa altro si può dire di un campionato vissuto per tutto l'anno con gare deserte e conclusosi a Magny Cours con otto vetture in griglia? Si parla, ovviamente, del Mondiale Sport. Che doveva diventare l'alternativa alla F.1. Adesso qualcuno si prenderà la colpa?



MAURIZIO ROASIO (FotoTomazzoni)

LA FOTO

GIU' LA TESTA



VOTA IL PILOTA PIÙ AMATO

Il sondaggio è stato lanciato appena una settimana fa e pertanto in redazione sono arrivate solo le schede spedite da località molto vicine. Comunque ne sono già arrivate quasi un centinaio e questo permette, anche se non per tutte le categorie, di dare una prima caratterizzazione per certi versi persino sorprendente

Quello Che Bisogna Sapere

1

In una busta si possono mettere quante schede si vuole. Non valgono le fotocopie, ma più amici possono «consorzarsi» e infilare in una stessa missiva più tagliandi

2

Nei rally internazionali si possono votare anche i piloti italiani, ma solo quelli che partecipano assiduamente al mondiale (Aghini, Biasion, Fiorio...)

3

A fine sondaggio, l'ultima data di accettazione delle schede sarà il 20 dicembre, pubblicheremo un fascicolo speciale con una pagina dedicata a ciascun pilota e completa di foto, curiosità, e curriculum agonistico

4

Ciascun vincitore riceverà anche un Trofeo personalizzato con la dicitura «Pilota di... più amato dagli appassionati italiani nel 1992»

5

Sono arrivati diversi tagliandi (tutti peraltro di F.1...) con una sola preferenza, va benissimo, ma ai fini del sondaggio tre nomi sono più graditi perché permettono di scoprire quali altre specialità sono più seguite dopo la... regina

TOP TEN

1. Patrese	36
2. Larini	23
3. Alesi	21
4. Mansell	16
5. Senna	15
6. Nannini	14
7. Angelelli	13
8. Cerrato	12
9. Sainz	11
10. Montermini	8

FORMULA UNO



Patrese	36
Alesi	21
Mansell	16
Senna	15
Prost	5
Berger	5
Alboreto	1

SUPER TURISMO



Larini	23
Nannini	14
Ravaglia	2
Giovanardi	2

CIVT



Gatti	1
Vidali	1
Amato Ferrari	1

dopo la prima settimana

F. 3000



Montermini	8
Naspetti	5
Badoer	5

F. 3



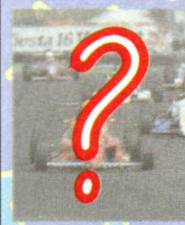
Angelelli	13
Papis	1
Fisichella	1

F. 2000



Gulinelli	4
-----------	---

F. EUROPA BOXER



RALLY INT.



Sainz	11
Auriol	7
Kankkunen	6
Biasion	3
Aghini	1

RALLY NAZ.



Cerrato	12
Cunico	5
Bentivogli	5
Fassina	5
Longhi	2
Grossi	1
Fruzzetti	1
Errani	1
Fiora	1

SALITE



Caliceti	3
Nesti	1

PROTOTIPI ITALIANI



Mancini	1
---------	---

COPPA CLIO



Drudi	7
Campani M.	1

SLALOM



VST AUTOCROSS



KARTING



Arata	1
Beggio	1

UNA SAUBER COMPETITIVA PER LEHTO

Ho letto del recente passaggio di J.J. Lehto dalla Scuderia Italia, alla neonata Sauber. Sono una grandissima tifosa di questo pilota, che trovo abbia (oltre ai notevoli attributi... fisici) una notevole capacità di guida, forse sacrificata dalla minore competitività della sua Dallara rispetto ad altre vetture. Per questo motivo sarei davvero interessata ad una vostra opinione in merito alle reali possibilità di questa nuova macchina perché, da brava fan, mi piacerebbe che si ripettesse ancora, e per tante volte, l'exploit che ha portato Jirky Jarvi Lehto sul terzo gradino del podio al gran premio di Montecarlo (se non erro) del 1991. Vi ringrazio fin d'ora.

*Federica Caffaggi
Varese*

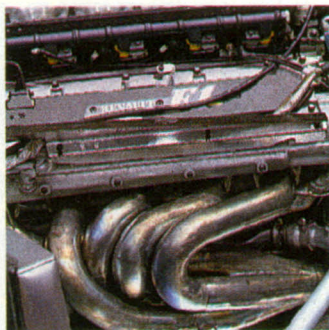
Non si sbaglia, Lehto è proprio arrivato sul gradino più basso del podio in occasione del Gp di Montecarlo del '91. Il finlandese quest'anno non ha brillato ma il fatto non gli ha impedito di raggiungere un accordo con la Sauber: dire adesso se questa monoposto sarà competitiva è troppo presto. Il potenziale, comunque, c'è, perché Sauber ha maturato una notevole esperienza nelle corse del mondiale Sport. Steve Nichols è un valido progettista, il motore dieci cilindri Sauber-Ilmor è in grado di dire la sua. E dietro al team c'è l'ombra della Mercedes...

ECCO PERCHÉ VINCONO I DIECI CILINDRI

Sono un appassionato di Formula 1 e vorrei sapere come mai i motori 10 Cilindri ottengono clamorosi risultati. Secondo il mio parere e la mia conoscenza di motori, ritengo che il 10 Cilindri sia avvantaggiato sul 12 Cilindri perché, stando ai dati tecnici, quest'ultimo rispetto alla tecnica del primo, dovrebbe essere di 4200 cc rispetto al 3500 cc come stabilisce il regolamento. Questi vantaggi del 10 Cilindri sono dovuti ad un maggior diametro del cilindro, a una leggera superiorità di corsa che di conseguenza avvantaggia il riempimento del cilindro, avendo possibilità di fungo valvola di diametro superiore e di apertura leggermente

più lunga. Inoltre c'è l'alleggerimento delle masse rotanti e l'accorciamento dell'allbero a gomito, che permettono meno spreco di energie passive. Ottenendo un accorciamento del monoblocco e della testata si ottiene quindi un alleggerimento che avvantaggia la macchina. Applicando valvole pneumatiche, di cui non conosco il sistema di funzionamento, e inserendo la distribuzione registrabile che permette di avere la coppia di potenza sia a basso che ad alto regime in perfetta resa, si dovrebbero ottenere dei vantaggi sempre maggiori sull'attuale motore 12 Cilindri. Auspicando che l'argomento venga a conoscenza e discusso con persone esperte di F.1 le porgo i miei più sentiti ringraziamenti per l'attenzione che vorrà prestare a queste mie considerazioni. La presente lettera è volutamente poco chiara per essere comprensibile ai soli esperti.

*Adriano Lancelotti
San Prospero (Modena)*



La sua lettera non è soltanto poco chiara, in alcuni passi è incomprensibile. Ci pare che lei abbia le idee un po' confuse su quelle che sono le caratteristiche di funzionamento dei motori, su pregi e difetti delle architetture a dieci (sopra il Renault) o dodici cilindri, sul perché i dieci cilindri vincano. Senza con questo pretendere di sgomberare la sua mente da tutte le incertezze, le consigliamo di leggere il servizio intitolato «Cilindro magico» e pubblicato sul numero 39'92 di Autosprint, curato da Gianni Rogliatti. Se lo legga e poi vada in libreria ad acquistare Motori Endotermici, di Dante Giacosa. Lì troverà i principi di funzionamento dei motori, spiegati in modo volutamente chiaro...

QUANTO COSTA CORRERE CON I KART!

Il mio sogno, coltivato sin da bambino, così come molti, è di arrivare a guidare una monoposto, magari di quel colore rosso vivo che fa infiammare i cuori degli italiani. Utopia, mi direte. Forse. Ma arriviamo al punto: mi piacerebbe intraprendere la carriera di pilota, ovviamente partendo dal kart, sicuro dell'aiuto tecnico di mio padre, istruttore di guida. Vorrei quindi avere delle delucidazioni su come fare, se eventualmente fosse possibile, dove acquistare un kart e a che prezzi e, perché no?, su come poter contattare una scuderia.

*Gabriele Cavenaghi
Concorezzo (Milano)*

Prima di andare a vedere i kart lucidi e immacolati nei negozi, o nelle fabbriche di settore, ci pare che sarebbe meglio, nel suo caso, recarsi a «toccare con mano» in pista la realtà delle corse. Ciò le consentirà di vedere quanto è complesso fare funzionare un mezzo del genere da soli.

STRATOS, «BÊTE A GAGNER» DEI RALLY

Vi scrivo perché vorrei vedere pubblicata una immagine della Lancia Stratos con i colori Alitalia e per avere alcuni dati tecnici.

Mark Schembari - Malta

I francesi l'avrebbero successivamente ribattezzata «bête a gagner», animale da vittoria, ma quando debuttò, al Tour de Corse del 1972, la biposto voluta da Cesare Fiorio per cercare di raccogliere l'eredità vincente della Fulvia Hf nei rally, non impressionò più di tanto prima di essere costretta al ritiro. Poi la vettura fu sviluppata secondo un programma più organico e giunse in breve tempo a tradurre in sonanti vittorie il potenziale che la sua avanzatissima concezione e una tecnica di prim'ordine dovevano in teoria garantirle. La prima Stratos disegnata da Bertone non andò oltre lo stadio di vettura «dream car», un prototipo da esposizione che rimase lettera morta perché troppo avveniristica. La Stratos «vera» fu disegnata da Marcello Gandini anche se a «firmarla» fu Bertone, per il quale Gandini all'epoca lavorava, e aveva un telaio a struttura autoportante che terminava con una «culla» posteriore in la-

miera scatolata che serviva a sorreggere il motore, il cambio, le sospensioni e altri organi meccanici. Proprio la distribuzione dei pesi e la dislocazione degli elementi della meccanica evidenzia che il progetto Stratos era stato sviluppato tutto nella direzione delle corse. Il motore era montato alle spalle dell'abitacolo, in posizione centrale-trasversale, ed era l'ennesima versione del mitico Ferrari Dino 6 cilindri. Tale unità motrice, con architettura che prevedeva un angolo fra le due bancate di cilindri di 65°, era raffreddata ad acqua, aveva cilindrata di 2418 cc, distribuzione con doppio albero a camme in testa, ed erogava inizialmente 245 cv a 7400 giri. Il Dino della Stratos avrebbe ricevuto notevoli incrementi nel corso degli anni. La raffinata tecnica progettuale e costruttiva della Stratos, pensata non solo per essere competitiva ma anche facile da gestire per quanto riguardava gli interventi in gara sugli organi della meccanica, come detto non si era subito tradotta in prestazioni convincenti. Dopo alcune iniziali perplessità venne avviato un programma di sviluppo, soprattutto alle sospensioni, che aveva quale supervisore l'ingegnere Dallara. E la Stratos diventò la «bête a gagner».



È ovvio che nessuno è nato maestro e quindi arriverà poi a fare molte cose «in famiglia», ma all'inizio sarà bene potere contare sulla guida di chi lavora nel settore. Conseguentemente le consigliamo, dopo essersi fatto un'idea in pista, di cercare per i primi approcci un kart usato (ma in buone condizioni) accordandosi eventualmente con un preparatore specializzato per la gestione del mezzo. Quanto alla categoria, visto che ambisce a salire i gradini dell'automobilismo e ha già 18 anni, sarebbe forse opportuno partire con un 125 (kart dotato di marce) che dovrebbe esserle più utile di un 100 (senza marce) dal momento che nel karting, data l'età, è bene che non si fermi più di un anno o due al massimo. Infine facciamo un paio di conti: un kart 125 Nazionale, usato in buone condizioni, costa dai 4 ai 5 milioni. A questa somma va aggiunta un'altra, di circa cinque milioni, per un programma di test per prepararsi alla stagione agonistica e alle gare che vorrà disputare, che nel primo anno dovrebbero costarle una decina di milioni (circa otto gare con un 125 col cambio). Per concludere qualche altra informazione gliela potrà dare il delegato regionale Fik della Lombardia, il signor Giuseppe Nervi (Tel. 030-6897507).

LE SFORTUNE DI CUNICO NEL TRICOLORE

Alla fine del rally di Sanremo erano tutti così eccitati e indaffarati a festeggiare la vittoria dell'incredibile Aghini che ci si è invece scordati di celebrare un «tutto»: quello dello sport del motore, almeno in chiave italiana! Con ciò mi riferisco all'impresa portata a termine da Pigi Della, il quale si è fregiato del titolo di campione italiano rally facendo sinceramente ben poco per meritarselo. Infatti, il grande dominatore della stagione, Franco Cunico, ha surclassato il rivale piemontese in ogni occasione, tanto sull'asfalto quanto sulla terra, e solo la sfortuna gli ha tolto un titolo che avrebbe ampiamente meritato. La Dea Bendata ha difatti voltato le spalle al pilota vicentino in più di un'occasione: dalla rottura contemporanea di entrambi i dischi freno anteriori (!) al rally d'Abruzzo alla ruota che si stacca a Piancavallo (il più clamoroso dei numerosi inconvenienti capitatigli in Friuli) per finire con l'incredibile sequenza di inconvenienti a Sanremo che l'hanno tolto dal vertice dopo

IVAN CAPELLI E LA STORIA DEL PARAFULMINE

Ho appreso in questi giorni la notizia che Ivan Capelli è stato licenziato dalla Ferrari e sono rimasta stupita per il semplice fatto che questa decisione sia stata presa proprio adesso, quando mancano solo due Gp alla fine della stagione. Tutto ciò mi sembra piuttosto strano se pensiamo che Capelli si è sempre comportato correttamente con la squadra (nonostante venisse ricambiato con ben altra moneta), al contrario di Alesi che invece alimenta continuamente le polemiche con le sue dichiarazioni alla stampa. Con questa ignobile mossa la Ferrari si è resa ancora più ridicola di quanto non lo fosse prima, in quanto sappiamo benissimo che non è licenziando i piloti che si risolvono i problemi. Per quanto riguarda Capelli, sono sicura che troverà un altro ingaggio con una squadra che saprà apprezzarlo più di quanto abbia fatto la Ferrari.

Fabrizia Brunati - Verano Brianza (Milano)

Con questa risposta ci rivolgiamo anche a Silvio Pandolfi (Milano) e a molti altri lettori che ci hanno scritto in merito al licenziamento di Ivan Capelli (nella FotoOrsi) dalla Ferrari con due Gp d'anticipo sulla conclusione della stagione '92 di F. 1. Il titolo «Il parafulmine» con il quale apriamo il servizio di commento alla vicenda ci pare già di per se eloquente più di ogni altra parola sulla triste vicenda che non è servita a nulla e ha messo ulteriormente in difficoltà il povero Ivan nel trovare un volante in F.1 per il prossimo anno. Restiamo della nostra opinione, che combacia abbastanza, con la sua: Capelli è un ottimo pilota che comunque alla Ferrari è quasi sempre risultato più lento del suo compagno di squadra Alesi. E questo, in F.1, è un fatto che si paga...

una prima tappa da leone (nonostante gravi problemi ai freni), al termine della quale era 5. assoluto e precedeva Della di ben 2'19". Quindi, al di là delle simpatie che nutro nei confronti del pilota veneto, è evidente che sulla strada Franco Cunico ha largamente vinto il titolo non di campione ma di campionissimo e sfido chiunque a provare il contrario. D'altronde anche i numeri gli danno ragione dato che su 110 prove disputate ne ha vinte 45 mentre Della pur avendone portate a termine di più (126) ne ha vinte meno (36). Se poi si analizza il confronto diretto tra i due, la supremazia del binomio Cunico-Sierra su quello Della-Della è addirittura schiacciante: infatti nelle 109 prove portate a termine da entrambi, l'affiere della Ford ha prevalso su quello della Lancia in ben 76 occasioni mentre Della gli è stato davanti solo 24 volte (e quasi sempre finché Cunico

stava amministrando il vantaggio accumulato nella prima tappa!) e i pari merito fra i due sono stati 9. Queste le statistiche fino a Piancavallo. Ma anche a Sanremo la musica non è cambiata, con Della ancora costretto a inseguire Cunico,

il quale invece si prendeva anche il lusso di vincere la terza prova, «Colle d'Oggia», a pari merito con Delecour, pure lui su Sierra ma ufficiale... Non intendo aggiungere altro dato che i fatti parlano da soli. Voglio solo ringraziare di cuore Cunico per le soddisfazioni che ha saputo darci e, quale suo tifoso numero uno, gradirei tramite le colonne di Autosprint dirgli un grande «in bocca al lupo» per le stagioni future che, con la nuova Escort Rs Cosworth, saranno sicuramente ricche di ancor più grandi soddisfazioni.

Giuliano Brentegami
Verona

Come un po' tutti i tifosi Lei pecca in obiettività. Dire che solo la sfortuna ha tolto a Cunico il titolo tricolore ci pare un tantino esagerato, come esagerato ci pare l'affermare che Della ha fatto ben poco per meritare il successo finale. I campionati si vincono andando forte, ma anche concludendo le gare e questo a Della, escludendo il Sanremo (con lo stop quando ormai i giochi erano fatti) al pilota di Nocentini è riuscito una volta in più rispetto a quello della Pro.Motor.Sport, ma è stata la volta determinante. In Sicilia, alla Targa Florio, le speranze di Della in campionato erano veramente ridotte al lumicino e l'uscita di Cunico (quando era al comando) ha spianato la strada al successo del piemontese, che da quel momento è come rinato. Certo, tra errori e intoppi, Cunico e Della hanno fatto a gara quest'anno e infatti la stagione '92 non passerà alla storia come la loro annata più fortunata. Sicuramente Cunico è stato più performante di Della ma il complesso pilota-veicolo è risultato meno affidabile, come del resto avvenuto già lo scorso anno contro Cerrato.

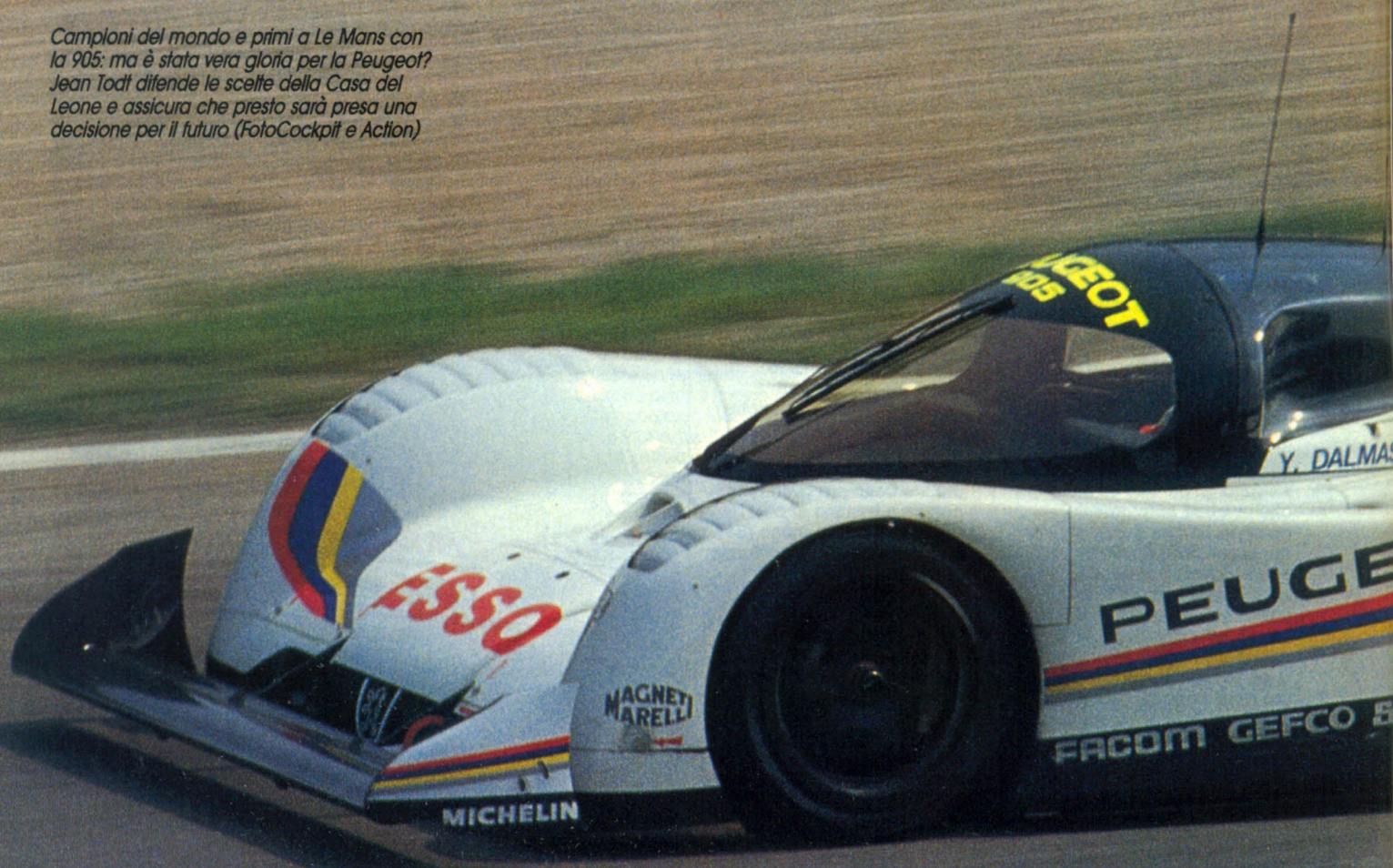


L'INTERVISTA
JEAN TODT

È COLPA DELLE CASE

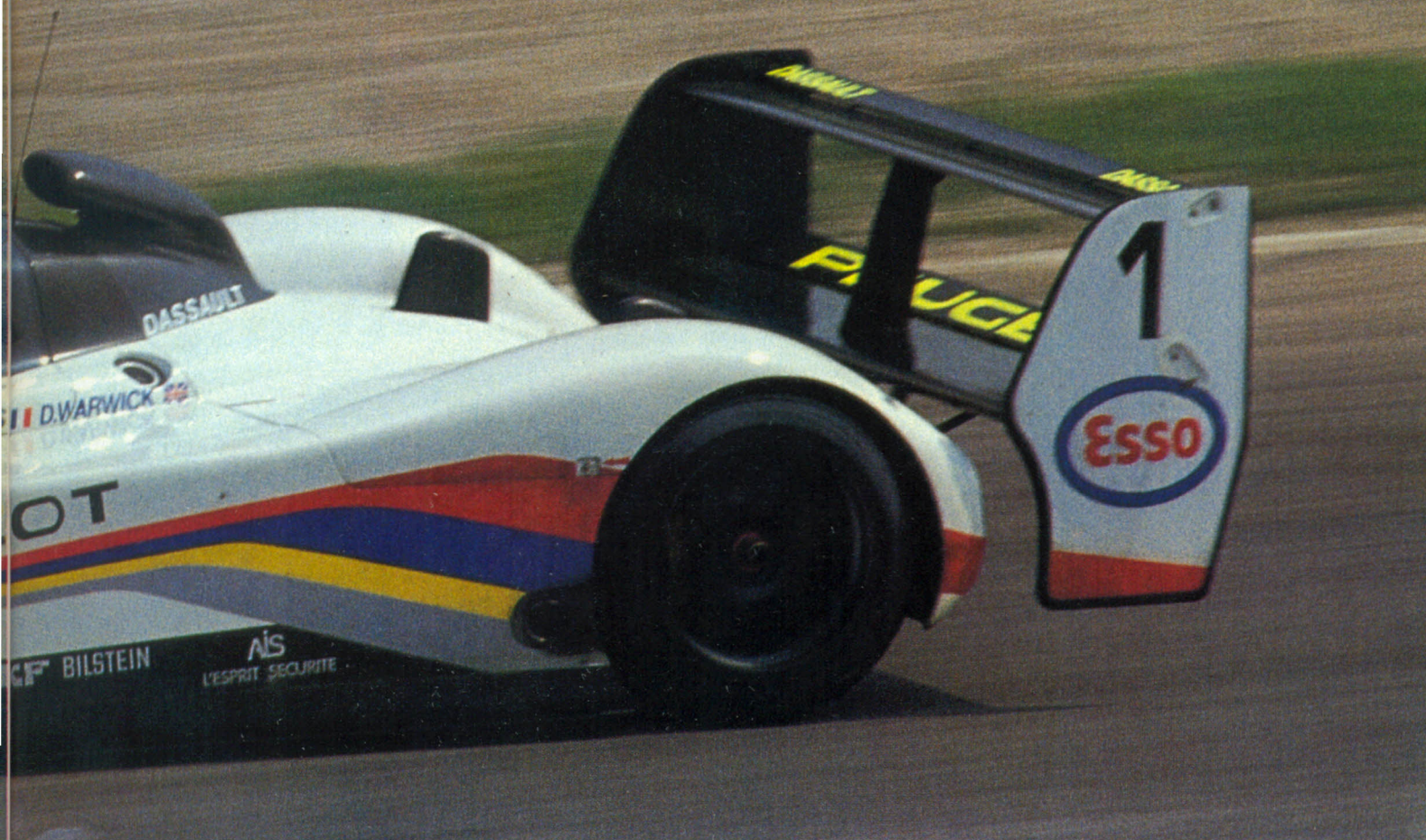
Il Mondiale Sport è stato un fallimento ma colui che dirige l'attività agonistica della Peugeot difende le scelte fatte a suo tempo e accusa alcuni Costruttori di non aver mantenuto fede agli impegni presi. E tra le ipotesi future non esclude la sosta di un anno. Pensando alla F.1...

Campioni del mondo e primi a Le Mans con la 905: ma è stata vera gloria per la Peugeot? Jean Todt difende le scelte della Casa del Leone e assicura che presto sarà presa una decisione per il futuro. (FotoCockpit e Action)



■ Che cosa hanno in comune Nigel Mansell e Jean Todt? I baffi? L'altezza? La nazionalità? Nulla di tutto questo. L'elemento che li associa è ben più importante e singolare. Entrambi, dopo aver ottenuto la vittoria in un Campionato del mondo, si sono dovuti chiedere: «E adesso cosa faccio?». Nigel Mansell ha trovato rapidamente una risposta, Jean Todt ancora no, anche perché la sua decisione coinvolge duecento persone circa, e qualunque essa sia, avrà un costo di oltre cento miliardi di lire. Jean Todt abita in Avenue Foch, una delle strade più belle di Parigi. Il suo ufficio è in Avenue de la Grande Armée, a pochi metri di distanza; praticamente casa e bottega. Avenue Foch è lunga e diritta, circondata dagli alberi. Con un po' di fantasia potrebbe far venire in mente il rettilineo dell'Hunaudières. Quasi una beffa per Todt, che il prossimo anno vedrà obbligatoriamente in Le Mans il momento topico della stagione agonistica Peugeot. Veramente singolare il destino della Casa del Leone e del suo «Napoleone».

Cesare Maria Mannucci



Corrono nei rally, vincono due Campionati del mondo, poi la Fisa sopprime il Gruppo B. Corrono nei raid, vincono tutto, ma la Fisa decide di abolire i prototipi, provvedimento in seguito poi rientrato. Decidono così di passare al campionato mondiale Sport, categoria estremamente conservatrice, dove la vita media di un progetto è di almeno cinque anni, e cosa succede? La Fisa sopprime, a scampo di qualunque equivoco, addirittura il Campionato stesso. Sfortuna? Coincidenze? Preciso disegno per colpire gli interessi della Peugeot o cattiva programmazione? Difficile dare un giudizio, tali e tanti sono gli elementi che portarono a queste decisioni. Comun-

«Otto costruttori si impegnarono in prima persona a partecipare in forma ufficiale a questo campionato: molti di loro, però non si sono mai visti nelle gare per le Sport Prototipo»



vo in F.1 sarebbe la panacea per tutti i mali. Resterebbero gli ingegneri, i piloti farebbero la fila, gli sponsor aumenterebbero il già corposo contributo. La Peugeot però non è la Minardi o la Tyrrell. Ogni decisione deve essere affrontata, vagliata, calcolata in tutti i suoi aspetti da innumerevoli persone, e alla fine l'ultima parola spetta a Jacques Calvet, da sempre uno che la F.1 meno la vede e me-

glio sta. Jean Todt comunque le sue opinioni le ha già. Tutti gli obiettivi che si era prefissato, li ha ottenuti. Adesso dovrà ricominciare da capo. Un'altra volta.

— Circa un anno fa, eri febbrilmente occupato a salvare il Campionato Sport. Dovevi fare l'organizzatore, l'ambasciatore della categoria. Oggi tutto è finito. Quale è il tuo stato d'animo?

«È certamente condannabile che il campionato non sia riuscito a trovare un proprio equilibrio. La situazione economica mondiale ha contribuito, i costruttori non hanno rispettato gli impegni che avevano preso, la Fisa non ha voluto spingersi oltre. Lo scorso anno ho fatto di tutto per salvare questa categoria, perché ci credevo. Oggi non dico che tutto è morto. Dobbiamo continuare a parlare

que sia, oggi la Peugeot si trova in una situazione difficile. Se la Renault si trova in imbarazzo a sfruttare pubblicamente la vittoria nel campionato del mondo di F.1 con un pilota che non correrà più per loro, pensate come si devono sentire alla Peugeot. Come faranno la loro campagna pubblicitaria? Campioni del mondo, ma di cosa? Di una realtà che non esiste più, e che di conseguenza perde ogni validità nella comunicazione. Un titolo fantasma che forse è meglio consegnare al più presto all'oblio. Resta il successo di Le Mans, ma quel «ritornello» piace certamente di più in Giappone che in Europa. Come si vede una bella quantità di problemi da risolvere per Jean Todt, il cui principale obiettivo è oggi mantenere unita l'eccellente struttura da lui approntata. Certo l'arri-

glio sta. Jean Todt comunque le sue opinioni le ha già. Tutti gli obiettivi che si era prefissato, li ha ottenuti. Adesso dovrà ricominciare da capo. Un'altra volta.

— Circa un anno fa, eri febbrilmente occupato a salvare il Campionato Sport. Dovevi fare l'organizzatore, l'ambasciatore della categoria. Oggi tutto è finito. Quale è il tuo stato d'animo?

«È certamente condannabile che il campionato non sia riuscito a trovare un proprio equilibrio. La situazione economica mondiale ha contribuito, i costruttori non hanno rispettato gli impegni che avevano preso, la Fisa non ha voluto spingersi oltre. Lo scorso anno ho fatto di tutto per salvare questa categoria, perché ci credevo. Oggi non dico che tutto è morto. Dobbiamo continuare a parlare



con gli organizzatori, gli altri costruttori, per vedere se in un futuro, che non sarà il '93, ci sarà comunque la possibilità per far rivivere questo tipo di campionato e categoria. Oggi non mi sento frustrato. Ho fatto tutto quello che dovevo fare. Ho la coscienza tranquilla. Voglio comunque dire che non c'è un solo responsabile per la morte della categoria».

— Prova a fare un identikit dell'assassino...

«Inizialmente sono stati i costruttori, le grandi Case. Nel corso degli ultimi anni numerosi costruttori sono sempre stati meno credibili e più confusi. Le origini di questa situazione risalgono al 1988. A quell'epoca Balestre era presidente della Fisa, Mosley presidente dell'associazione costruttori, Ecclestone era incaricato per la promozione delle categorie. Viene fatta una riunione alla quale partecipano venti costruttori, i più importanti del mondo. Viene proposto il regolamento della Silhouette. Furono in dodici quel giorno a dirsi interessati, ad essere disposti ad impegnarsi in prima persona. Il giorno però che si è trattato di spedire la lettera per impegnarsi a correre, l'unica che lo ha fatto è stata l'Alfa Romeo. Poi si è scoperto che l'Alfa aveva ordinato il progetto allo stesso Ecclestone, che lo aveva materialmente realizzato nella factory della Brabham. Una cosa certamente importante e rilevante. In quell'occasione la Peugeot, sebbene non avesse ancora dato vita al programma, aveva confermato il suo impegno. Gli altri costruttori invece hanno detto no, cambiando così le loro decisioni. Da quel momento, da quell'episodio è cominciata la perdita di credibilità».

— Ma davvero pensi che la Silhouette poteva essere una buona formula?

«Questo non lo so. Diciamo che era un orientamento che aveva incontrato i favori dei costruttori e che loro avevano detto di gradire. Perché non hanno parlato subito chiaro durante la prima riunione? In seguito si è deciso che il Campionato del mondo per Marche poteva essere disputato dalle vetture Sport Prototipo. In una successiva riunione all'Hotel Crillon, ben otto costruttori si impegnarono in prima persona a partecipare in forma ufficiale a questo campionato. Molti di loro però in seguito non si sono mai visti. A quel punto sono stati per primi i costruttori a non aver rispettato gli impegni con Ecclestone, ad averlo in un certo qual modo deluso. A quel punto lui non si è certo sentito motivato, appoggiato, per cercare nuove soluzioni. Da lì è cominciata tutta la confusione. Non sono

in grado di dire cosa sarebbe successo se tutti i costruttori che avevano garantito la loro presenza, si fossero realmente impegnati. Se ci fosse stata la televisione, la promozione, la gente sulle tribune. L'unica cosa che oggi si può dire è che a tutto questo caos è sopravvissuta solo la 24 Ore di Le Mans».

— A Monza avevi dichiarato che i soldi che Ecclestone aveva chiesto per fare la promozione erano da intendersi come un fatto del tutto straordinario e non più ripetibile nel futuro...

«È vero. Ma a quel punto la cifra che ci veniva richiesta, considerando gli investimenti che avevamo fatto per disputare il campionato, era poca cosa. Pagare per la promozione non era una buona soluzione, era l'unica soluzione possibile. Avremmo avuto danni maggiori se non avessimo pagato; le perdite sarebbero state infinitamente maggiori. Era una si-



«Oggi la Ferrari e la Peugeot sono le uniche Case che realizzano interamente una vettura da competizione. Alcuni costruttori che dicono di farlo si servono di altre organizzazioni»

tuazione irreversibile.

— Resta il fatto che le cose per le quali avete pagato ci sono state solo in minima parte...

«Bernie ci aveva garantito un calendario di otto gare, la copertura televisiva e il servizio di cronometraggio Olivetti. Di gare ne abbiamo avute sei, il segnale televisivo c'era, ma non le televisioni per diffonderlo. Il servizio cronometraggio invece è stato impeccabile. Bisogna però anche dire che i costruttori non hanno rispettato gli impegni. Alla vigilia di Monza dovevano esserci venti vetture, invece a fatica ce ne erano dodici. Da quel momento i costruttori hanno perso ancor più credibilità. La situazione è poi andata via via degradandosi...».

— Resta comunque il fatto che le gare con le Sport Prototipo sono le uniche corse al mondo ad essere sprovviste di monte premi...

«È vero, però i problemi principali partono da più lontano. L'errore maggiore è stato quello di pretendere di armonizzare F.1 e Sport Prototipi adottando la stessa soluzione motoristica. Chi lo ha fatto

pensava che ci sarebbe stato un travaso continuo di propulsori tra le due categorie, invece questo non si è mai verificato. Solo in alcuni momenti si sono viste le stesse unità, ma in quel caso erano motori commerciali, realizzati solo per essere venduti, a prescindere dal loro impiego, come nel caso del motore Judd. Viceversa nessun costruttore presente nel campionato Sport, si è poi trasferito in F.1 con il suo motore. Hanno detto che la Fisa aveva adottato questa soluzione per avvantaggiarci. È del tutto falso. Quando abbiamo deciso di cimentarci in questa categoria, lo abbiamo fatto perché ci interessava, a prescindere che si dovesse utilizzare un motore turbo di seimila centimetri cubi oppure stock block. Abbiamo scelto la soluzione per noi più performante, ma non abbiamo mai forzato per avere un regolamento del genere. Anzi, personalmente ho sempre avvertito la

scelta del motore uguale a quello della F.1. Il motivo del fallimento di quest'anno non ha un solo colpevole. Ecclestone è un commerciante, bisogna dargli un prodotto che sia vendibile e sono certo che lui riuscirà a piazzarlo. Con la F.1 ha dimostrato di saperlo fare molto bene. Con i Prototipi quest'anno ha avuto un prodotto che in realtà era invendibile».

— Quando hanno soppresso il campionato, come ti sei sentito rispetto a Calvet? Per convincerlo ad entrare in questa categoria, prima gli avrai decantato tutti i pregi e i benefici. Si tratta sempre di un investimento molto elevato...

«Certo che gli avevo spiegato i benefici e il potenziale, ma gli ho anche parlato dei possibili inconvenienti. Oggi Calvet non può essere che contento. Ha vinto il Campionato del Mondo, la 24 ore di Le Mans, e i suoi piloti hanno vinto il titolo a loro riservato. Tutti i nostri obiettivi sono stati raggiunti. Se lo scorso anno ho fatto di tutto per tenere in piedi il campionato, ho iniziato questa opera dopo aver ricevuto il beneplacito di Calvet. La direzione generale era pienamente d'accordo».

— Per il futuro dove si cimenterà la Peugeot? Su quale programma stai lavorando?

«Stabiliamo subito un punto fondamentale. Oggi la Ferrari e la Peugeot sono le uniche aziende al mondo che realizzano interamente una vettura da competizione, seguendone poi la gestione. Solo Ferrari e Peugeot sono in grado di seguire il ciclo completo. Alcuni costruttori che dicono di farlo, in realtà si appoggiano ad altre organizzazioni o realizzano solo



L'INTERVISTA JEAN TODT

←
alcuni elementi della vettura. È sempre stata la nostra filosofia di base, e direi che è quella giusta, dal momento che abbiamo sempre vinto in tutte le categorie che abbiamo affrontato. Se continueremo con le competizioni, avremo sempre il controllo totale sul progetto. Nei prossimi giorni analizzeremo tutti i preventivi di spesa per affrontare una categoria sportiva, sempre ad alto livello. C'è la F.1, che potrebbe essere anche disputata in maniera diversa dalla filosofia che ho detto prima, partendo dal presupposto che le cose evolvono in continuazione e possono mutare le ragioni. Ci sono i rally, anche se ho l'impressione che questa specialità sia giorno dopo giorno sempre più disertata dai grandi costruttori. Lo abbiamo visto anche all'ultimo rally di Sanremo. Poi ci sono i raid, dove però siamo già presenti con il marchio Citroën, quindi è da escludere ogni rivalità interna».


— L'impegno nei rally sarebbe comunque costoso come la F.1. A quel punto è meglio andare nella massima categoria, considerando che nei rally avete già vinto abbondantemente...
«Non faccio mai valutazioni del tipo: "questo costa meno di quello". Bisogna sempre considerare un costo lordo e netto. Una cosa è quello che esce dalle casse della Peugeot, un'altra cosa l'apporto economico che i nostri sponsor ci possono portare. Sicuramente un programma di F.1 ha costi maggiori che uno di rally, ma è anche vero che le sponsorizzazioni che potremmo ottenere sarebbero ben maggiori. Alla fine il programma F.1 potrebbe essere anche meno costoso rispetto

ai rally. Poi c'è il turismo, ma il suo scenario è prettamente nazionale, quindi può essere un'iniziativa delle nostre filiali, come già accade in Italia. Poi ci sono le vetture Prototipo. Il fatto che per il momento non ci sia più il campionato, non vuole comunque dire che queste vetture debbano cessare di esistere. Infine c'è un'altra possibilità, che è quella di fermarci per un anno per vedere cosa succede. Ogni opzione ha i suoi pregi e i suoi inconvenienti».

— Di giorno in giorno, molti costruttori

sono la maggior parte, rappresentati nella Fisa da persone che non hanno nessun peso all'interno della propria azienda. Sottoscrivono delle decisioni che poi la propria direzione generale nemmeno considera. È per questo che molti costruttori danno l'impressione di non sapere mai cosa vogliano realmente in materia di regolamenti sportivi. Nel nostro gruppo questo non accade. Tra noi e la direzione c'è sempre un costante dialogo e confronto».

— Sono in molti a dire che sino a quando la Renault sarà vincente in F.1, la Peugeot non entrerà nella massima Formula, che la F.1 rappresenta la tua ambizione segreta ma che però non è condivisa dalla direzione generale...



«Ci sono Case rappresentate in Fisa da persone che non hanno nessun peso all'interno della propria azienda. Sottoscrivono decisioni che poi la direzione generale nemmeno considera»

stanno abbandonando i campionati Fisa per cimentarsi in altre categorie. Quale è la posizione della Peugeot?

«Noi siamo dei legalisti e riusciamo a concepire il nostro impegno sportivo solo all'interno delle categorie previste dalla Fisa. Non abbiamo mai pensato a Federazioni parallele o cose del genere. Il giorno che all'interno della Fisa non dovessimo più ravvisare una categoria che più si adatta agli interessi di Peugeot, semplicemente abbandoneremmo le competizioni. In realtà ci sono costruttori, e

«Chiariamo subito una cosa. Renault ha fatto un ottimo lavoro e ha ottenuto eccellenti risultati. Peugeot però realizza completamente la vettura. Non si possono confrontare cose che sono inconfondibili. Le nostre future scelte saranno solamente dettate in funzione del nostro reale interesse verso una categoria. Il fatto che in quella categoria sia presente o meno Renault, è un elemento che non condizionerà minimamente le nostre valutazioni. Per quanto mi riguarda, sono un uomo libero. Se un giorno volessi realizzare un progetto non più in sintonia con le esigenze di Peugeot, nessuno mi impedirebbe di andarmene e tentare di farlo. Il futuro sportivo della Peugeot sarà pianificato solamente tenendo conto della nostra situazione tecnica, finanziaria e di immagine. Le decisioni che ne scaturiranno saranno le migliori per l'interesse di tutto il gruppo Peugeot».



Hahne

Armin Hahne

Castrol

Jägermeister

DEKR

19

PIRELLI

Elbach

BILSTEIN

Castrol

FALCO

RECAR

TURISMO
DTM IN CRISI

AMARO BMW

L'Audi nega ai bavaresi il motore arretrato, e le nuove M3 forse non correranno, mentre il campionato si interroga sui costi proibitivi. E se le Case ci ripensassero?

Marco alle stelle e Dtm alle stalle! Incredibile, ma vero, il solido edificio del Campionato Tedesco Turismo inizia a scricchiolare dalle fondamenta. La recessione che ha colpito l'economia mondiale avrebbe avuto comunque ripercussioni sui budget stanziati dalle Case, ma unita alle esasperate scelte regolamentari dell'Ons (la Csai tedesca), potrebbe dar vita ad un effetto terremoto tale da sconquassare quella che appare, nel panorama motoristico, la categoria più interessante dopo la F.1. Nella ferma intenzione di dimostrare questo assunto i tedeschi hanno varato la classe D1, estremamente liberale dal punto di vista normativo, molto simile al Gruppo 5 codificato dalla Fisa alla metà degli Anni '70. Allora le «silhouette» fallirono, a dispetto dell'impegno Porsche, per i costi spropositati. Oggi la D1 rischia la stessa sorte. «Non sono d'accordo — dichiara Norbert Haug, «big boss» della Mercedes Benz Motorsport — Con il nuovo regolamento le vetture saranno più economiche. Fino a oggi abbiamo usato modelli Evoluzione, obbligando le Case ad omologazioni in grandi quantità. La D1 svincola da questa necessità,

Fabio Ravaioli



←
permettendo la concentrazione dei budget sulle auto da corsa. Naturalmente si dovranno collaudare i nuovi 6 cilindri per almeno 300 mila km, prima di conoscerne i costi, ma sono convinto che non supereranno quelli dei vecchi motori. Il valore delle nostre 190 Evo 2 utilizzate in questa stagione è di 500 mila marchi (circa 450 milioni), difficilmente il costo del nuovo modello supererà i 400 mila marchi». Fatto sta che al momento attuale la Casa di Stoccarda è l'unica certezza del Dtm '93 e, per giunta, inizierà la stagione con il vecchio modello, visto che quello nuovo debutterà in gara solo ad agosto. I tre team ufficiali si ridurranno a due: Amg con 4 auto, Zakspeed con 2. Tutti gli altri sono ancora alla finestra, in attesa che si chiariscano alcuni punti controversi. «La posizione della Bmw è semplice — dice Marc Surer, comandante in campo degli M-Team della Motorsport di Monaco — Per alloggiare il nuovo 6 cilindri nel cofano della M3 ultima abbiamo necessità di arretrarlo di 35 cm. Il che lo porterebbe a sconfinare nell'abitacolo, in contrasto con le norme. Abbiamo chiesto una deroga all'Ons che, invece, ha demandato la decisione alle Case concorrenti. È chiaro che la Bmw sarà in pista solo se ci accorderanno la deroga». Ebbene, l'Audi ha posto il nuovo veto, vendicando la squalifica subita quest'anno dopo che la Bmw aveva fatto reclamo sugli alberi motore delle V8 Quattro. La stessa Casa di Ingolstadt non ha ancora

definito il proprio programma, incerta se tornare al Dtm con la 80 Quattro o lanciarsi nel programma F.1 fornendo i motori. Per giunta la rigida divisione fra attività in pista (Audi) e rally (Volkswagen) sta andando a pallino; in campo rallistico verrà usata l'Audi S2, mentre a Wolfsburg interessa il Turismo. C'è poi la Opel, che da tempo porta avanti il programma per schierare la Calibra 4x4. Manuel Reuter, collaudatore della Casa di Rueselsheim afferma: «Il programma non dovrebbe subire variazioni, ma a tutt'oggi non abbiamo ancora fissato una data per i primi collaudi». Sommando a questo panorama le incertezze Alfa, si comprende come l'orizzonte del Dtm non sia privo di nubi. Forse i tedeschi sono stati un po' troppo presuntuosi, sbilanciandosi con delle scelte tecniche che li stanno isolando dal resto d'Europa. Nessun altro Paese ha la forza economica per approntare un campionato D1 e tutti, chi più, chi meno, hanno imboccato la strada della D2 e delle vetture 2 litri che rappresentano la stragrande maggioranza del parco circolante europeo. Una classe snobbata dai soloni del Dtm, ma che potrebbe diventare una fastidiosa spina nel fianco. «È così — afferma Emanuele Pirro, un pilota sempre attento all'evoluzione del mondo delle corse — A mio avviso il Dtm, avvicinabile solo dai team ufficiali, non ha futuro; la scelta giusta è la D2, che dà la possibilità di competere ai privati». □



Sopra, Haug della Mercedes con Paul Rosche della Bmw: i bavaresi se non potranno spostare il motore V6 anche nell'abitacolo non saranno in grado di correre. L'Alfa, sotto, non ha ancora ben definito i programmi nel Dtm (Orsi)





IN D2 ITALIANA CIBIEMME, BIGAZZI E LINDER MA SENZA ABS NON PUO' CORRERE



■ In difficoltà con le omologazioni nel Dtm, la Bmw guarda al Super-Turismo. A Monza, assente il capo della Motorsport Kalbfell, c'era il suo vice Karsten Engel. Un interessamento che appare in contrasto con le dichiarazioni del presidente della filiale italiana Gabriele Falco. «Siamo disposti ad accettare il bando ai coupé — ha ribadito il Presidente — e i 100 kg di handicap per le trazioni posteriori, ma non possiamo derogare sull'uso dell'Abs. Non saprei come spiegare ai nostri clienti che hanno vetture equipaggiate con il sistema antibloccaggio dei freni, il perché un accessorio così importante per la sicurezza non venga adottato in gara. Senza una deroga su questo punto la Bmw Italia non sarà in pista». Dichiarazioni che non lasciano vie d'uscita, perché Csaì e Salerno Corse non vogliono scantonare dalle norme Fisa. Si sostiene che l'Abs farebbe innalzare i costi, ma sembra un controsenso bandire un accessorio disponibile di serie sulla gran parte dei modelli in produzione. Le corse Turismo sono la palestra ideale per la ricerca tecnologica da trasferire sulla serie e l'Abs fa parte di uno sviluppo che coinvolge la sicurezza dell'utente della strada. La Mercedes equipaggia già le sue 190 Evo 2 del Dtm con l'air-bag e la Bmw conta di farlo entro il prossimo biennio. Anche il discorso dei costi non sembra del tutto giustificato. Mercedes e Bmw usano i sistemi di serie, modificati nel software, l'investimento per lo sviluppo è sostenuto nell'ambito della normale produzione. La Bmw ha chiesto che venga almeno consentito l'uso dell'Abs di serie, salvo poi disinserrirlo in gara se non dovesse essere affidabile. La Casa bavarese ha sbagliato le scelte politiche: non credeva alle D2 e non ha quindi lottato per l'Abs al tavolo delle trattative. La Bmw sarà comunque presente con le sue berline serie 3, affidate a due team assistiti da Monaco: Cibiemme e Bigazzi, entrambi gommati Yokohama. Tra i piloti si fanno i nomi di Pirro (se non si accorderà con l'Alfa per il Dtm), Tamburini e Maggiorelli. Potrebbe essere della partita anche il team di Linder, con Pirelli, in tal caso vedremmo in pista Wayne Gardner e Armin Hahne (anche lui in orbita Alfa). □



C'È MOLTA INDECISIONE SUI PROGRAMMI '93 COSTI ELEVATI FRENANO L'ALFA

■ Dopo aver vinto il titolo italiano con la 155 Gta all'Alfa Romeo si gettano a capofitto nel programma del tedesco turismo, andando nella tana del lupo dei costruttori germanici. Si tratta di una sfida in cui il marchio milanese si gioca tutto: ai vertici della Fiat, infatti, non c'è disponibilità per una stagione di studio nel Dtm. Il cambiamento dei regolamenti che costringe tutti a rifare le macchine di sana pianta favorisce l'ingresso dell'Alfa che sbarca in Germania nella convinzione di essere com-

petitiva subito. Gli ordini, del resto, sono perentori: sembra che Cantarella abbia messo una sorta di out out al team di Giorgio Pianta. Se non arriva almeno un podio nelle prime tre gare, il programma potrebbe essere bloccato. Non si tratta di puntiglio o solo d'orgoglio legato al marchio, ci sono ragioni ben più profonde che si legano alla difficile congiuntura economica. Il marco in crescita ha gonfiato a dismisura il budget di previsione per cui i quasi 40 miliardi di lire previsti non si rivela-

no più sufficienti (la Bmw, tanto per fare un esempio, per questo programma ha stanziato 70 miliardi). È normale, quindi, che sia scattato l'allarme rosso a Torino, specie se alle ragioni di natura economica si aggiungono i dubbi sul futuro della specialità. I tedeschi hanno recitato il ruolo dei prepotenti imponendo una categoria come la D1 che rischia di vivere solo un anno. A Settimo Milanese, comunque, l'impiego è stato preso molto seriamente: Pianta



← vuole dotare Larini e Nannini di un muletto ciascuno. La 155 tedesca è progettata dall'ingegner Limone, il tecnico che ha firmato la Gta delle meraviglie, e stando alle indiscrezioni non avrà nulla da far rimpiangere alla regina italiana. Ma non è tutto così facile: l'elefantiasi della Casa di Arese si abbatte anche sui programmi da corsa. Non è ancora stato detto quale sarà la seconda squadra a gestire le 155: in realtà è già stato siglato l'accordo con Schubel (molto apprezzato dall'ingegnere Limone) che è stato in Italia dalla trasferta monzese fino alla fine. È saltato il contratto con Schontz, perché il tedesco ha avanzato pretese economiche insostenibili anche per una Casa come l'Alfa. Procrastinare le scelte vuole dire arrivare in ritardo all'appuntamento decisivo, rischiano poi di non centrare gli obiettivi fissati a Torino. E il gatto che si morde la coda. Pianta, in effetti, si trova a risolvere mille problemi e non è certo da invidiare: oltre alle sette 155 per il Dtm all'Alfa Corse devono allestire una catena per soddisfare anche le richieste che arrivano dagli altri campionati: tre vetture nella D2 Italiana (Francia, Tarquini più muletto), tre in Francia (si parla di Laffite e... Arnoux come piloti!). Se a tutto ciò aggiungiamo che partirà un programma della Gta nel tricolore della Montagna per Irlanda e saranno fatte anche delle vetture per i clienti diventa lecito chiedersi quando saranno realizzate tutte queste macchine... (f. n.)



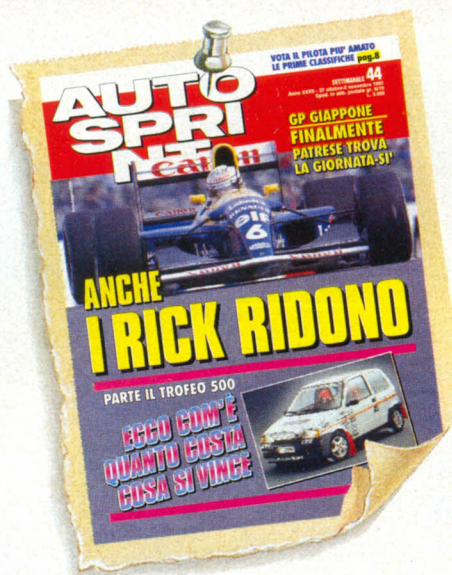
A lato, la Peugeot 405 Mi 16 è la vettura che ha dominato la classe S2 quest'anno: la filiale italiana l'anno prossimo allargherà la sua partecipazione. Oltre alle vetture preparate da Cavagnero ci saranno quelle di Conrero (Photo4). Sotto, Giorgio Pianta, responsabile sportivo dell'Alfa Romeo (Action)

SUPERTURISMO IL TEAM DI BERSELLI AFFIANCHERÀ L'ITALTECNICA CONRERO PUNTA SU ALBORETO MENTRE GUARDA ALLA PEUGEOT

■ Il principale punto interrogativo del nuovo SuperTurismo, basato sulla D2 internazionale, riguarda dunque la Bmw. Di certo, invece, l'Alfa Romeo sarà della partita con due 155 ufficiali a trazione anteriore. I piloti del «Biscione» saranno Francia e Tarquini, mentre è improbabile la presenza di una terza vettura gestita dal Jolly Club, il cui programma '93 sarà limitato ai rally. Almeno un paio di team sono però interessati a mettere in pista la 155. La Top Run, da tempo legata alle attività sportive del Gruppo (vedi il programma rally con la Deltona), dovrebbe schierarne una, magari affidandola ad uno di quei piloti banditi dalla F.3. Anche Moreno Soli si interessa alla berlina milanese, ma il pilota preparatore bolognese vorrebbe mantenere la trazione sulle quattro ruote. Grossi sommovimenti in Peugeot, con Conrero pronto ad affiancare l'Italtecnic nella preparazione e nella gestione delle 405 Mi16 ufficiali. Il team di Mario Cavagnero dovrebbe schierare almeno una vettura per il campione uscente Giovanardi, mentre quello di Oscar Berselli ne avrà tre, una per Amato Ferrari, una per Filippo Salvarani e la terza? Potrebbe essere affidata in qualche occasione a un pilota di F.1. Il nome è top-secret, ma conside-

rando che Berselli è legato da profonda amicizia a Michele Alboreto... Se l'accordo con Peugeot non dovesse concretizzarsi, Berselli preparerà due Opel Vectra. Delle berline della General Motors ce ne saranno almeno tre in pista: due della Greyhound per Massimo Pigoli e Gianluca Roda, una del Pica Racing per «Toby» (forse con l'appoggio della Gm Italia), ma anche Bruno Remondi del Lella Lombardi Autosport ne vorrebbe schierare una. La Vectra è la versione europea della britannica Vauxhall Cavalier, molto competitiva nel campionato d'Oltremarica. E proprio dal Regno Unito potrebbero arrivare i motori per la Carina E del Toyota Team Italia di Nazareno Fren. La scuderia di Vercelli spera in un appoggio ufficiale dalla neo-costituita Toyota Motor Italia, che potrebbe essere allettata dal promuovere l'immagine della berlina che verrà lanciata sul nostro mercato alla fine del '93. Ci saranno poi diverse Bmw M3 private, visto che la berline bavarese ha ottenuto una speciale deroga per correre ancora una stagione. L'ultima novità riguarda Emilio Radaelli: schiererà due Vento per Gabbiani e Capello, che saranno anche impegnati nel Civt con la Skoda ufficiale in Gr.A1. □





Saremo anche figli di un dio minore, e non del dio denaro, del dio interesse, del dio intralazzo come va di moda oggi, ma che soddisfazione nel vedere che nelle corse di F. 1 c'è ancora posto per lezioni di stile. Nigel Mansell mattatore della stagione, per la seconda volta quest'anno, ha pubblicamente riconosciuto e con i fatti, non solo con le parole come sono usi fare molti suoi colleghi, il contributo fondamentale ricevuto da Riccardo Patrese per la sua irripetibile cavalcata mondiale. Il Leone, come tutti i campioni, è un egoista: vorrebbe tutto per sé, i soldi, la gloria, le vittorie. Però per due volte quest'anno si è fatto da parte lasciando trasparire con la massima evidenza il debito di riconoscenza nei confronti del compagno di squadra, e non lo ha fatto in maniera plateale, all'ultimo giro, negli ultimi metri, trasformando la carezza in schiaffo, ma durante la gara, in maniera molto più soft, sicuramente più gentile. E Riccardo non deve assolutamente sentirsi sminuito per questo, anzi, è stato un atto doveroso nei suoi confronti, proprio come deve essere tra compagni veri. Si dirà: ma tanto Mansell poi ha rotto. Vero, ma al momento del suo agire Nigel non poteva saperlo e nemmeno Riccardo. I due si sono scambiati reciproci favori per tutto l'anno e le parole di Patrese all'arrivo «la verità è che abbiamo formato una coppia perfetta» la dicono lunga, soprattutto perché è molto probabile che Williams in futuro questa accoppiata debba rimpiangerla molto, se non nei risultati (questo non si può sapere), sicuramente sul

piano dell'armonia e dell'efficienza.

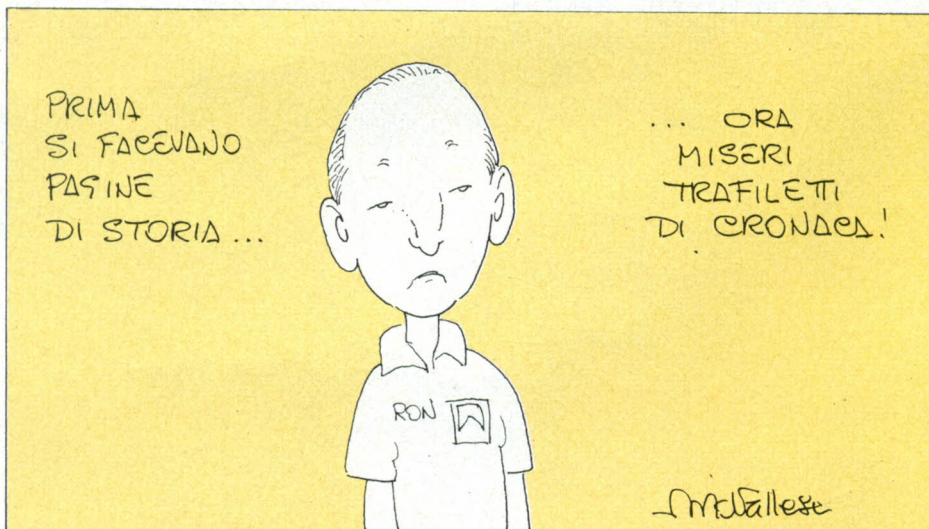
*

In Giappone c'era anche la Ferrari e nel mare di critiche piovute addosso alla Casa di Maranello è doveroso un moto di ribellione. Qualcuno aveva ipotizzato la non partecipazione alle due ultime, onerose e disperate trasferte. Questa sarebbe stata una soluzione di comodo, ma anche una vera e propria offesa al campionato e agli organizzatori delle due ultime prove stagionali, incolpevoli per un titolo già assegnato e sicuramente offesi se le Rosse, che restano tutt'ora il piatto storico più importante da offrire agli spettatori, specie di quelli più lontani dall'Europa e fortunatamente ancora attaccati a questo gloriosissimo marchio, non si fossero presentate regolarmente al via. Saggiamente si è deciso per la partecipazione, ma era evidente che la si

sarebbe ridotta ai minimi termini in quanto a sforzi tecnici, specie su una vettura reduce da una deludentissima annata. Anzi, a onor del vero, qualcosa si è tentato e per di più con profitto, si è fatta debuttare la versione embrionale della monoposto attiva. Bene, alla resa dei conti, il risultato è stato solo oggetto di critiche, troppe delle quali stantie. Scoprire che «anche in Giappone la Ferrari le becca di brutto» non denota grande arguzia. E nemmeno è stato onesto l'attacco spietato e senza appello lanciato ai motori e ai motoristi quando è risaputo che da Monza in avanti non è stato sperimentato più nulla di nuovo riservando ogni sforzo tecnico allo studio dei propulsori versione '93 da terminare in tutta fretta e nelle nuove dimensioni per accontentare le esigenze di Barnard e della sua nuova monoposto. Che i motori di quest'anno non siano stati all'altezza è un dato di fatto, che si criminalizzi oggi, anche quando non serve più, chi comunque sta lavorando con impegno denota invece grande superficialità di giudizio. Purtroppo lo scorso anno la Ferrari ha imboccato un vicolo cieco da cui adesso, con coraggio e con scelte anche apparentemente impopolari, qualcuno sta cercando di uscire. Non sarà facile e chi comanda, che gli piaccia o no, sa che

avrà sempre il fucile puntato addosso. È inevitabile e tutto sommato anche giusto perché chi sogna gli onori deve addossarsi anche gli oneri. Però la faciloneria di giudizio è sgradevole quanto la piaggeria gratuita, e nei giudizi sulla presenza giapponese delle Rosse l'ovvio ha superato il limite di guardia.

Carlo Cavicchi



RICCARDO CU



FORMULA UNO

GP GIAPPONE



ORDI...LEONE

Patrese primo, finalmente. E non grazie al motore rotto da Mansell: il via libera a Rick è stato concordato a due terzi di gara, senza scene plateali come quella di Senna con Berger nel '91 e a conferma di un'armonia interna che ben difficilmente la Williams avrà nel '93

Nell'anno delle otto vittorie (finora) di Mansell con la SuperWilliams, Patrese ha dovuto attendere il penultimo Gp stagionale per riuscire nell'impresa. E a una sola gara dalla fine, il secondo posto nel mondiale gli spalanca le braccia (FotoColombo)

SUZUKA - Riccardo Patrese ha finalmente avuto il premio che aspettava da tempo. In Giappone è salito sul gradino più alto del podio. Un desiderio legittimo, il suo, che quest'anno era rimasto finora insoddisfatto, sia per un compagno di squadra stratosferico, sia per una serie interminabile di coincidenze sfortunate. A Suzuka Riccardo non solo ha ottenuto la vittoria cui agognava, ma ha anche recuperato la piazza d'onore nel mondiale Piloti. La sua vittoria è

arrivata in maniera strana, con Mansell che, dopo aver ragionato via radio con il suo ingegnere di pista, ha deciso di farsi rimontare 19" e cedere il passo al compagno per favorirlo nella sua personale bagarre con Senna e Schumacher per il secondo posto in classifica generale. Poi, a Mansell è scoppiato il motore e la vittoria di Riccardo è stata così legittimata. Le cose sono andate insomma per il verso giusto e, final-

Diego Forti



HANNO DETTO



Nicola Larini

«In partenza ho sbagliato io. Non avevo esperienza di partenze con il sistema attivo e mi sono lasciato sorprendere. Quando ho messo in folle la vettura si è sollevata un po' e poi quando ho inserito la prima non avevo un regime sufficiente e innestando la frizione il motore s'è spento. Peccato altrimenti finivo tra i primi sei».

Martin Brundle

«Sono contentissimo del risultato, anche perché per l'ottava volta consecutiva ho finito la gara in zona punti. Alla vigilia della gara sono stato male, rimanendo sempre a letto. In gara, però si trova la necessaria forza di volontà e l'adrenalina per tener duro».

Nigel Mansell

«Ho perso, è vero. Ma sono molto contento per Riccardo che ha infine vinto una gara.

Naturalmente avrei preferito poter concludere secondo ma tutti hanno credo potuto apprezzare la mia gara. Ho deciso di aiutare Riccardo dopo aver fatto i calcoli via radio col mio ingegnere di pista della sua situazione in Campionato rispetto a quella di Ayrton Senna».



Riccardo Patrese

«Devo ringraziare Mansell e tutta la squadra. Nigel è stato il più forte pilota di quest'anno e mi ha aiutato. A Monza ci eravamo messi d'accordo per una mia vittoria; qui abbiamo solo concordato che mi avrebbe dato una mano per passare al secondo posto nel mondiale. Al 36. giro ha rallentato e mi ha lasciato passare. Ma poi non ho più capito cosa volesse fare perché spingeva forte alle mie spalle e non potevo sapere che non cercava di riprendermi. È stato un sollievo quando non l'ho più visto negli specchietti».

Andrea de Cesaris

«Mi sono divertito e devo dire che con Comas abbiamo dato vita ad una bella lotta. In gara ho avuto qualche problema con la frizione, ma la cosa peggiore è stata controllare la vettura nel finale. La pista era resa scivolosa dall'olio lasciato da Mansell, non in una ma in cinque curve».

Emanuele Naspetti

«Oggi ho collaudato una nuovissima versione di cambio automatico: su tutti i salti infatti il cambio passava da solo dalla terza alla quarta marcia».



Peter Collins

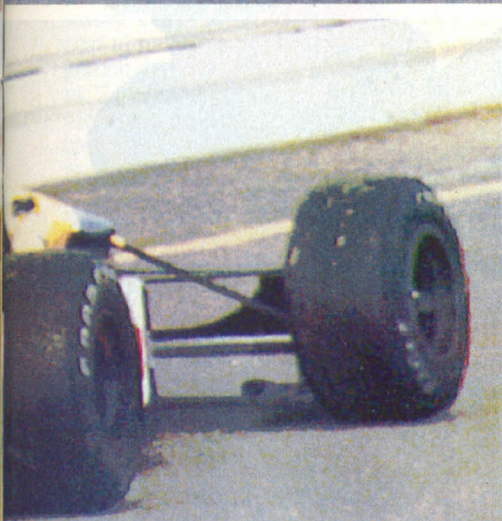
«Devo proprio fare i complimenti ai miei piloti, hanno guidato benissimo tutti e due e non è colpa loro se abbiamo perso sette punti».

FINALMENTE! Primo successo '93 per Patrese, qui sul podio insieme a Berger e a Brundle

SORPASSO. Al 36. giro Mansell lascia passare Patrese e nei giri seguenti gli si accoda

A FUOCO. La gara di Nigel dura ancora pochi giri: finirà così con il motore «arrostato»





FORMULA UNO GP GIAPPONE



mente, le note dell'inno di Mameli sono risonate trionfali all'interno di un circuito. Non accadeva dall'anno scorso in Portogallo, sempre grazie a Riccardo.

ITALIA OK. La giornata è stata positiva anche per altri nostri portacolori. In primis De Cesaris, autore di una gara impeccabile e coraggiosa. Piede pesante e sorpassi, vera rarità in questo Gp del Giappone edizione '92: ecco la sintesi della grande giornata di Andrea, altro pilota che invecchiando migliora. Suzuki ha portato bene anche a Modena. Dopo 14 Gp «calvario» è riuscito ad arrivare fino in fondo sfiorando la zona punti. Certo, è stato favorito dai tanti ritiri delle vetture che lo precedevano, tuttavia ha mantenuto un passo che giustifica ampiamente la sua posizione. Merita sottolineare che è arrivato a ridosso di Alesi e Fittipaldi, e li ha anche insidiati. Negli ultimi giri è stato costretto ad alzare il piede, ma non per colpa sua bensì perché era in crisi con la benzina. Il suo Yamaha V12 infatti non solo è poco potente, ma probabilmente consuma più di ogni altro propulsore fra quelli presenti in F.1. Stefano è partito con il serbatoio stracolmo e quindi con svariati chili in più degli avversari; ciò nonostante è riuscito prima a mantenersi in corsa e poi a rendersi pericoloso. Con il 7. posto conquistato a Suzuka il modenese non solo si è rilanciato nel mercato piloti, dove già veniva guardato con sufficienza, ma probabilmente ha anche dato ai responsabili della Casa del triplo Diapason una motivazione in più per non lasciare. Un'ipotesi quest'ultima che se non dovesse andare in porto la trattativa che la Yamaha ha con Ken Tyrrell risulta oltremodo probabile.

PARTICOLARE. Una giornata particolare è stata poi quella della Minardi. Il giovane Fittipaldi ha infatti conquistato il suo primo punto iridato. Non è riuscito a sopravanzare Alesi che si è classificato 5. per colpa (ma vedendo la cosa da un'altro angolo di visuale, bisogna dire merito) del velocissimo cambio gomme effettuato dai meccanici Ferrari. Il giro (22.) in cui ha effettuato il pit-stop Christian è stato portato a termine in 2'05"297 mentre Jean ha effettuato il suo giro con cambio pneumatici (il 24.) in 2'02"053. Se si tiene conto che fra i due, alla fine, il distacco è rimasto contenuto in poco più di un secondo si possono facilmente trarre delle conclusioni... Il sesto posto ottenuto dal giovane brasiliano non solo premia i progressi tecnici messi in mostra nelle ultime gare dal team (anche Morbidelli è stato autore di una buona gara e se non ci si fosse messa di mezzo una foratura sarebbe arrivato a ridosso del compagno di squadra), ma gratifica anche le scelte sportive effettuate da Giancarlo Minardi. Dopo le figure rimediate dal giovane brasiliano a Spa e Monza in pochi erano disposti a scommettere sul suo pieno recupero

agonistico. Il team manager faentino ha invece insistito, dando al pilota la possibilità di recuperare, di ritrovare la fiducia in se stesso. A Suzuki questo coraggio, perché di coraggio si tratta, è stato premiato. Non si può del resto dimenticare che per la Minardi i punti di questo finale di campionato sono importantissimi in chiave '93, visto che possono significare i trasporti pagati per la prima parte della stagione, che vede tre trasferite dal costo stimabile in 1,5-2 milioni di dollari. Sicuramente sarebbe stato meno rischioso e più tranquillizzante puntare su un pilota d'esperienza, ad esempio Moreno, onde cercare di mettere insieme dei risultati. Minardi, invece, ha resistito alla tentazione, ha mostrato di credere nel suo pilota e così facendo lo ha rigenerato. Merita dei complimenti, soprattutto in un mondo dove certi valori che se preservati nel tempo premiano, sembrano essere stati dimenticati.

DELUSI. Chi non è stato invece premiato dalla buona sorte è Hakkinen: a tradirlo uno dei mille guai accusati nel corso di questa stagione dai motori Ford Hb in versione standard. Il finlandese ha sentito l'odore del podio, ma nel giro in cui è andato arrostato anche il motore di Mansell una valvola del suo Ford Hb, piegandosi, lo ha messo ko. E

così addio meritata gloria. Nonostante questo Mika si è confermato il giovane più interessante dell'anno, fatto salvo Schumacher. Giustificato quindi che a lui si interessino sia Williams sia McLaren, che hanno un volante libero a testa. Per Collins, che lo ha sotto contratto, è forse arrivato il momento di un sacrificio sull'altare del bilancio.

La quotazione del pilota è altissima e la sua cessione potrebbe essere un'iniezione di denaro fondamentale per le disastrose casse della Lotus, che merita invece di portare avanti il suo programma di rilancio. Tra l'altro a prendere il posto di Hakkinen potrebbe essere un pilota italiano. Chi? Badoer o Zanardi, per essere chiari.

BRAVO. Larini, al suo rientro in F.1 con la pesante responsabilità di guidare la Ferrari «attiva», ha sbagliato la partenza. Senza dubbio il suo non è stato un errore veniale. Tuttavia Nicola ha avuto il coraggio e l'onestà di ammetterlo, senza cercare scuse, o altro. In più per il resto della gara è stato impeccabile. Determinato, preciso, ha mostrato di non essere solo un collaudatore. Di sicuro più grigio del suo è risultato il weekend di Alesi, che pure è arrivato 5. Avvilito dalla povertà di cavalli dei motori a disposizione, che per altro non ha mancato di sottolineare, Jean è rimasto nell'anonimato. In considerazione delle mille chiacchiere che continuano attorno a un suo possibile cambio di casacca, la cosa non gli è tuttavia stata di danno. Rimanere nell'ombra, tenuto conto delle tensioni che continuano a esserci in Ferrari, oggi come oggi è un vantaggio da non sottovalutare. □

SCOMMESSA FITTI

BRIATORE PROPONE UNA LINEA DI AUSTERITA'

LA STANGATA

Divieto di usare vetture «attive», niente cambi automatici, freni solo in acciaio, benzina uguale per tutti, queste sono alcune delle misure proposte per la riduzione dei costi nella massima formula

SUZUKA — La situazione economica delle squadre continua ad essere, stando alle dichiarazioni più o meno di tutti, difficile e troppo onerosa. Anche per quello che riguarda l'affluenza degli spettatori è stata una stagione piuttosto nera, tanto che Bernie ha confidato di averci rimesso dei soldi in almeno 5 Gp. Del resto si è respirata aria di crisi anche in Giappone dove, per la prima volta, la prevendita non ha registrato il tutto esaurito. Tuttavia i budget di previsione relativi al prossimo campionato, ferme restando le attuali regole tecnico-sportive, risultano in aumento. Non è un caso che tra le varie squadre sia stato fatto circolare un documento elaborato da Briatore che contiene una serie di severissime misure volte al contenimento dei costi. Proposte ben più drastiche di quelle uscite dalla famosa riunione di Maranello voluta da Montezemolo e che puntavano a ridurre le spese e a creare i presupposti per incentivare lo spettacolo. In linea di massima, le misure di conteni-

mento proposte sono di carattere tecnico. Niente vetture «attive», stop ai cambi automatici con numero massimo di marce prefissato. Poi freni in acciaio e un solo fornitore comune. Benzina della pompa e comunque con formula predeterminata. Limitazioni anche per quello che riguarda i materiali: niente sospensioni in carbonio e nessuna ricerca ammessa nel campo dei compositi a matrice metallica. Un'altra novità abbastanza importante è il numero dei giri motore limitato (13.000 giri). Come si vede, si tratta di proposte estremamente restrittive, destinate a trovare l'opposizione dei team più evoluti tecnologicamente. Tuttavia i cambiamenti indicati danno una precisa sensazione della preoccupazione dei team. In un momento di recessione economica stanno probabilmente vivendo al di sopra delle loro possibilità, presi in una spirale che è destinata a salire ancora. Non è un caso che si sia già pensato di mettere un freno ai compositi a matrice metallica. Si tratta di materiali costosissimi che l'industria bellica, in forte «crisi» dopo la fine di gran parte dei regimi comunisti, sta cercando di riciclare in campo civile. La F. 1 dalla tecnologia militare

Mettere d'accordo i top team di Formula 1 è cosa quasi impossibile: eppure McLaren, Williams e Ferrari un punto d'intesa devono averlo trovato, visto che stanno discutendo il... futuro (Orsi)





LA WILLIAMS NEL '93 SENZA NUMERO UNO

Zero a Prost

e anche spaziale potrebbe trarre grandissimi vantaggi, in termini di robustezza e peso, tuttavia i costi salirebbero ulteriormente. Insomma, in clima di congiuntura non solo in seno al «Circus», c'è chi si è preoccupato di lanciare messaggi mirati al contenimento dei costi. Certo si tratta di misure molto severe, in certi casi eccessivamente penalizzanti per una parte delle squadre (ad esempio il limitare i giri dei motori favorisce gli 8 cilindri a danno dei 10 e 12 in maniera non proporzionale). C'è da dire che è stato anche proposto di effettuare una sola giornata di prove. Da sola anche questa misura darebbe ben pochi vantaggi. Va per questo accompagnata da un diverso regime logistico e sportivo. In primo luogo le squadre non dovrebbero essere costrette a pagare come avviene oggi almeno 5 pernottamenti in albergo a prescindere dai giorni di reale permanenza. Secondariamente anche gli «oneri tecnici» non verrebbero calmierati, anzi, potrebbe succedere il contrario se si dovesse lasciare ai team la possibilità di effettuare in una sessione la stessa quantità di lavoro che oggi viene distribuita in due giornate. In ogni caso sin troppe sono le indicazioni che inducono a ritenere indispensabile un taglio alle spese. Anche la F. 1 pare avere bisogno della sua «stangata». Il campo è vasto e la discussione ormai aperta, non resta che augurarsi che tutti diano un contributo positivo per superare il difficile momento magari mettendo, per un attimo, gli interessi personali da parte.

(d. f.)

FLAVIO BRIATORE (fotoAmaduzzi)



ALBERTO SENNA (fotoAmaduzzi)



■ Si è riunita a Suzuka la commissione Fisa di F. 1. Tra le varie decisioni ne spicca una che può sembrare a tono polemico, ma è in realtà più ridicola che altro. Tra mille problemi che agitano il «Circus», con costi che lievitano, squadre che chiudono e con la recessione galoppante, cosa ha preoccupato il summit della categoria? Sapere come attribuire il numero 1 del campione del mondo, lasciato vacante dalla partenza di Mansell negli Usa l'anno prossimo. E la decisione partorita è stata quella di attribuire alla Williams i numeri 0 e 2. Conoscendo la suscettibilità di Alain Prost già ci immaginiamo quanto apprezzerà il provvedimento. Meno spettacolare, ma sicuramente più importante per i risvolti che può avere è il cambio della norma per l'attribuzione della Superlicenza. A partire dal 1. gennaio '93 la Superlicenza sarà valida solo un anno, in luogo degli attuali due e un pilota che non esercitasse l'attività in F. 1 (minimo 5 gare), F. 3000 o campione di F. 3 non l'avrebbe rinnovata d'ufficio. Come dire che si è trovato il modo per dare un «taglio» alla moda degli anni sabbatici. Anche se

è difficile immaginare che possa essere rifiutata la Superlicenza a Senna (a cui è dedicata questa regola) nel caso non corresse nel '93 e volesse farlo nel '94. È un chiaro tentativo di forzare la mano al brasiliano. Per quanto concerne le date d'iscrizione di squadre e piloti alla Fisa, il limite fissato per il 15 novembre è stato mantenuto, lasciando però tempo sino a trenta giorni prima della gara di apertura per l'accettazione, in pratica però si tratta di una vera e propria concessione perché ogni eventuale cambio o iscrizione tardiva sarà sanzionata con una multa simbolica. In seguito le squadre avranno tempo sino al giovedì precedente la gara per effettuare i cambi piloti che sono portati a uno per la prima vettura e a tre per la seconda. In totale quindi ogni squadra potrà avere una rotazione massima di cinque piloti. Da segnalare infine che Mosley ha confermato che non esiste nessuna gara alternativa prevista, eventualmente, per sostituire il Gp d'Autopolis, se non dovesse aver luogo, e che è sin d'ora in fase di studio l'organizzazione di un Gp degli Usa nel '94.

(p. b.)

PESANTI CRITICHE DAI FERRARISTI A SUZUKA

MOTORISTI SOTTO PRESSIONE

Per esponenti del team le delusioni vengono dai V12. Ma tutti sapevano che i propulsori erano vecchi e le benzine sperimentali. Eppure...

La Ferrari vuole male a se stessa. Non c'è altra spiegazione per quanto è accaduto a Suzuka. Le bordate questa volta sono partite all'insegna dei motoristi rei di aver messo in pista dei 12 cilindri asfittici. «È innegabile — ha sottolineato il portavoce del team, Baccini — che molte delle nostre difficoltà sono da ricondurre alla bassa competitività dei propulsori. Per rendersene conto è sufficiente guardare le velocità massime ottenute qui a Suzuka». Tutto vero. Non è un segreto più per nessuno che i motori '92 siano un tallone d'Achille della Ferrari esattamente come l'infelice F92A. Ma tartassare l'unico reparto vitale che è rimasto a Maranello è ingiusto, almeno in questo momento. E per spiegare meglio la situazione è doveroso allora rivelare alcuni retroscena. Primo: i motoristi stanno lavorando di gran lena in vista della stagione prossima e dal Gp d'Italia non hanno più svolto alcun lavoro di sviluppo sulle unità attuali. Su ordine di Montezemolo, insomma, si è dato un taglio netto al presente (c'era chi aveva addirittura proposto di saltare gli ultimi due Gp stagionali!) per non perdere tempo prezioso per il futuro. E così per la trasferta nipponica sono stati spediti dei motori standard, vecchi di un paio di mesi, senza gli ultimi ritrovati (valvole pneumatiche a controllo desmo). Secondo: sapendo di non poter ambire a prestazioni di rilievo a Maranello hanno pensato bene di effettuare della sperimentazione per il '93 anche in materia di carburanti. L'Agip ha fornito una benzina che dovrebbe essere conforme alle regole del prossimo anno. Insomma, mentre gli avversari hanno cercato di spremere il massimo potere dal carburante attuale i ferraristi hanno cercato di mettere solide basi al futuro, per evitare errori commessi anche di recente. Era ovvia e prevedibile una certa perdita di potenza dei V12. Terzo: per risparmiare a Suzuka è stato mandato un nucleo di motoristi di sole quattro persone (due tecnici e due meccanici), mentre nel corso della stagione erano almeno in otto a occuparsi delle

stesse incombenze. Insomma si tratta della storia di una... crisi annunciata. Lo stesso Luca di Montezemolo non ha gradito le accuse che sono rimbalzate pesanti come macigni dal Giappone. Il Presidente si è premurato di chiamare a raccolta i vertici del reparto motori: per chiedere lumi sulla crisi, quindi per rinnovare loro la sua piena fiducia. In realtà a Maranello c'è molto subbuglio: Paolo Massai si sente direttamente responsabile della débacle motoristica e sta lavorando notte e giorno per invertire la tendenza negativa. Ha trovato in Claudio Lombardi un capo ideale per dividere compiti e responsabilità, anche se il tecnico alessandrino secondo le Cassandre vive questi giorni come la sua ultima spiaggia. Tanto disfattismo sta spegnendo in loro l'entusiasmo e la voglia di rivalsa, tanto

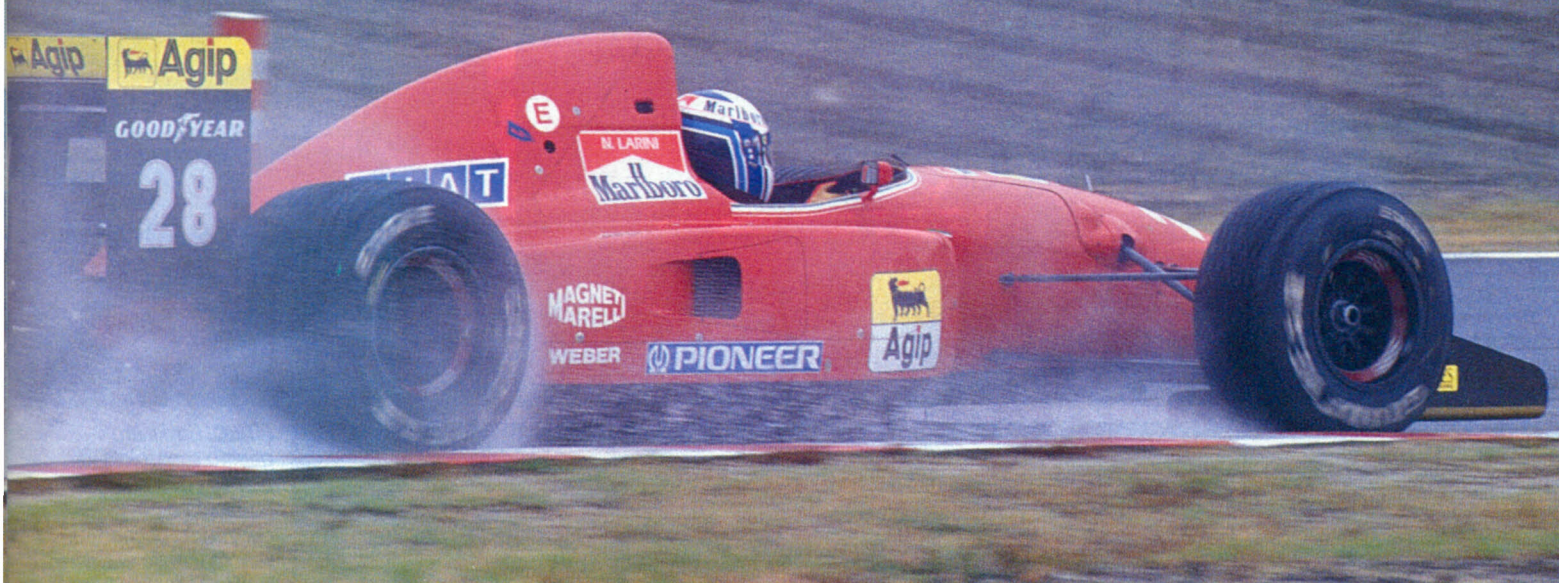
che Massai dopo le dichiarazioni apparse sui giornali nel week-end è anche disposto a fare le valige per andare a ingrossare il numero dei tecnici al Centro Ricerche Fiat. L'attacco dei ferraristi in Giappone è stato frontale tanto da costringere quasi alle lacrime l'ingegner Izzo, il motorista responsabile a Suzuka, che ha chiamato Maranello pronto a rimettere il suo incarico. Chi vuole lo sfascio totale? E perché? Non è facile trovare delle risposte, anche se è certo che il gruppo dei motoristi anche sabato sera era riunito per pianificare nei dettagli il futuro secondo i dettami impartiti da Barnard. Non c'era, quindi, alcuna intenzione di mollare la barca in tempesta. Ma non sarà ora di cominciare a nuotare tutti dalla stessa parte...

Franco Nugnes

IL DUO DI... COPPA

Giancarlo Baccini, addetto stampa della Ferrari, stringe fra le braccia il trofeo conquistato dai meccanici del Cavallino rampante nella gara dei pit-stop che gli uomini di Maranello hanno vinto alla grande. Baccini è con il ds Ghedini: staranno discutendo dei motori che hanno suscitato tante polemiche a Suzuka?
(Foto Amaduzzi)





IL DUBBIO

Nicola in... attesa

Curiosa squadra quella Ferrari. Larini questa settimana sarà a Imola per le prove di pneumatici che vedranno impegnata anche la squadra del Cavallino Rampante. Logico aspettarsi un suo rientro in Italia nei tempi più brevi possibili, in considerazione del fatto che il volo Tokio-Milano dura come minimo 15 ore. In Benetton, ad esempio, gli stessi dirigenti del team si sono messi a disposizione di Schumacher per farlo tornare in Europa subito dopo la fine del Gp. Gli uomini di Maranello, invece, non si sono assolutamente curati di fare la stessa cosa con Larini. Così Nicola è ripartito per l'Italia solo lunedì. Questo, nonostante il manager Postlethwaite e il ds Ghedini siano partiti da Suzuka nel pomeriggio di domenica. Non era forse meglio avere a Imola il pilota riposato piuttosto che il direttore sportivo? Montezemolo che è uomo di sport sicuramente sa qual è la risposta giusta...

TECNICI ITALIANI A SHALFORD

Ritorna Hahn alla Ferrari?

■ Barnard non perde tempo: oltre a infoltire lo staff dei collaboratori a Shalford sta cercando uomini di fiducia da inserire nei punti strategici del team. E così oltre a prendere alcuni giovani tecnici dal reparto progettazione di Maranello che è in via di smembramento (andranno in Inghilterra Baldisseri, responsabile del progetto attive, che ha già preso il posto di Young dimissionario, Raimondi e Briada), «Big John» conta di far tornare fra i motoristi quel Ralph Hahn che era già stato alla Ferrari all'epoca della 639. Per quanto attiene ai tecnici di pista potrebbe arrivare Mike Coughlan dalla Tyrrell, mentre sono in corso contatti con Tim Wright della Peugeot (ex McLaren) e con Pat Fry. Si tratta di uomini con conoscenze elettroniche che potrebbero affiancarsi ai tecnici oggi in pista.

□

RYTON HA RICOMINCIATO IL PROGETTO DACCAPO

Barnard cambia l'intermedia

■ La 644 bis non sarà più una monoposto intermedia. John Barnard, dacché è diventato responsabile tecnico unico, ha rivoluzionato i programmi '93. George Ryton ha buttato via il lavoro svolto fino a oggi secondo i dettami di Postlet-

hwaite, per iniziare a disegnare una vettura da un foglio bianco seguendo le indicazioni di «Big John». Per l'inglese non ha senso insistere a lavorare sulla base della F92A che ha mostrato subito i suoi grandi limiti. E meglio dare vita a una monoposto piuttosto semplice, ma dotata subito delle sospensioni attive, che sia in grado di fornire utili indicazioni alla vera vettura di Barnard che nascerà solo nel corso dell'estate per poi correre nella stagione '94. La 644 Bis disputerà, tutti i Gp della prossima stagione: sebbene il lavoro sia partito con un mese e mezzo di ritardo, la nuova monoposto arriverà pronta entro la fine di gennaio; mentre i motori con gli attacchi voluti da Barnard e le valvole pneumatiche saranno completati prima di Natale per essere montati su un vecchio telaio per iniziare le prove in pista. Si tratta di un'altra rivoluzione silenziosa messa in atto da Barnard nel tentativo di riportare il Cavallino a essere rampante...

□

POSITIVO IL DEBUTTO IN CORSA

Bilancio attivo per la F92A attiva

■ Il bilancio della prima uscita della Ferrari attiva è stato... attivo. La F92A con cambio longitudinale dotata del correttore d'assetto controllato elettronicamente si è rivelata subito pari alla sorella guidata da Alesi. L'esperimento fortemente voluto da John Barnard, che crede nello sviluppo fatto in corsa, ha dato esiti più che positivi: Larini non ha riscontrato gravi anomalie al sistema che è ancora alla sua prima fase evolutiva e, pur pagando un peso nettamente superiore per sensori, centraline e attuatori idraulici, ha ottenuto in prova al venerdì una velocità di nove kmh superiore a quella della vettura di Alesi. La F92A in assetto costante è riuscita a nascondere meglio le sue magagne di assetto, tanto che lo stesso Jean ha fatto un pensiero di utilizzare l'attiva in gara. Ovviamente non se n'è fatto niente perché solo Larini ha una conoscenza specifica delle reazioni della vettura.

□



RITIRO. Hakkinen guarda sconsolato la propria Lotus che lo ha piantato per il cedimento di una valvola mentre era quarto.

GRINTA. De Cesaris ha conquistato un brillante quarto posto con una gara tutta d'attacco (FotoOrsi).

PUNTI. Fittipaldi è arrivato sesto e per la prima volta a punti in questa sua stagione di debutto, regalando alla Minardi l'unico punto del '93 (FotoOrsi).

FESTA. Patrese saluta festante per il suo primo successo nel campionato di quest'anno.

36. giro, Mansell in testa dall'inizio e con un vantaggio di 19" nei confronti di Patrese rallenta improvvisamente e viene superato.

Si tratta di una nuova avaria alle sospensioni attive? Per nulla. Il britannico ha soltanto deciso di rallentare per cedere il comando al padovano e aiutarlo così a realizzare un suo doppio sogno di conquistare la prima vittoria stagionale e, soprattutto, puntare al secondo posto nel mondiale. Non si sta però assistendo a un remake della sceneggiata di Monza quando il regista aveva introdotto colpi di scena non previsti dallo scenario, col ritiro di Mansell e l'avaria reale della Fw14B di Patrese. A Monza, il passaggio di testimone era stato concordato tra i due piloti, questa volta invece nessun patto segreto li vincola, solo un tacito accordo di Mansell ad aiutare

IL MOTIVO

Rick se fossero stati secondo e terzo. Ma non si è mai parlato di sacrificare vittorie. Invece anche i leoni hanno un cuore e dopo aver valutato via ra-

udio con David Brown, il suo ingegnere di macchina, la situazione di Patrese e Senna in campionato, Mansell decide di rallentare quel tanto che basta. Pronto però a rimettersi in scia a Riccardo e a pungolarlo a suon di giri più veloci. E Rick si è difeso non lasciando comunque a Mansell la possibilità d'attaccarlo realmente. La corsa del britannico ha poi avuto vita breve, il suo motore è esploso al 44. giro. Dai box nessuno ha potuto prevedere l'avaria e segnalarla a Mansell perché sin dall'inizio sulla sua vettura la trasmissione radio della telemetria era fuori uso. Una sola certezza: Patrese avrebbe vinto lo stesso. (p. b.)





LA CRONACA **DÀ VIA LIBERA PER DUE VOLTE**

NIGEL ARROSTO

Mansell cede il comando della gara a Patrese al 36. giro secondo gli accordi di squadra. Poi al 45. passaggio gli esplode il motore

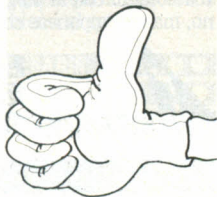
SUZUKA — Quando il semaforo diventa verde, Mansell è il più lesto a scattare precedendo Patrese, Senna, Berger, Schumacher, Herbert, Hakkinen, Comas e De Cesaris. Rimane invece fermo in griglia Larini, che non ha dato sufficientemente gas prima d'innestare la prima e ha spento il motore. Riparte però, grazie alla spinta dei commissari, ultimo. Naspetti invece che era in fondo allo schieramento è partito bene e ha già superato Alboreto e Gugelmin. Bisogna segnalare che

l'anconetano si metterà in mostra girando in gara 2°1 più velocemente che in prova a conferma dei problemi avuti in qualificazione. Al termine del 2. giro, si ferma prima del box Senna che dopo aver già rotto un motore nel primo turno di prove libere e un altro nel warm-up, comincia ad aver l'orecchio allenato e avverte un principio di cedimento, preferendo ritirarsi in tempo. Il giro seguente, Gachot partito col coltello tra i denti già supera Modena, e mentre Boutsen si ritira col cambio rotto, Naspetti supera il compagno di squadra, Lammers. L'olandese è in effetti già alle prese con problemi di frizione. Al 6. giro, anche Larini scavalca Lammers mentre Brundle ha la meglio su De Cesaris. Esce di pista Grouillard che urta le barriere con una certa violenza. Le due Lotus si accodano a Schumacher e fra i tre si scatenava una battaglia ai ferri corti per il quarto posto. Brundle, invece, è in scia a Comas che però dimostra di non esser minimamente intenzionato a cedere

il passo. Occorrono quasi due giri al britannico per riuscire a spuntarla. Alla fine dell'11. giro, Berger è il primo a rientrare ai box (l'austriaco ci tiene a far vedere che ha imparato la lezione dell'Estoril e alza prima l'uno poi anche l'altro braccio). Il cambio pneumatici è effettuato come sempre in un tempo record: 5"51. Due giri più tardi rientra anche Schumacher, ma non per cambiare le gomme. Il suo cambio ha infatti reso l'anima. Gachot intanto continua la sua progressione

FITTIPALDI

Dopo avere stupito in prova, ha disputato un'ottima gara portando a casa un punto prezioso per il team, e il primo della sua carriera. Non pago ha anche cercato la bagarre con il ferrarista Alesi



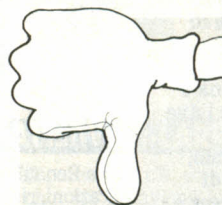
ne e al giro seguente supera anche Suzuki. Al 15. passaggio, Mansell doppia Larini e Alboreto. Un quarto di gara è bastato al pilota della Williams per assestare l'ennesimo schiaffo morale alla Ferrari. Herbert e Hakkinen sono terzo e quarto e la Lotus sta quindi per superare la casa di Maranello nel campionato. Ma subito dopo Herbert rientra ai box col cambio a pezzi. Si fermano anche Brundle e Suzuki per cambiare le gomme. Dopo Brundle, è ora il turno di De Cesaris di doversela vedere con Comas. Alla 17. tornata, rientra ai box Morbidelli. Due giri dopo tocca a Comas, Alboreto e Martini. È iniziato il ballo dei cambi gomme. Al 21. passaggio si fermano Hakkinen, Fittipaldi e Katayama, mentre al giro seguente entra Patrese. Alla 23. tornata, Gugelmin sbatte violentemente e la sua vettura semina in pista detriti che ancora una volta, i piloti della Scuderia Italia sono pronti a raccattare col loro fondo piatto «aspiratutto». Questa volta è la scocca di Martini a

bucarsi: un pezzo della Jordan si conficca sotto le gambe del pilota della Dallara. Si ferma ai box Alesi ed i meccanici della Ferrari dimostrano di non aver vinto per caso la sfida dei cambi gomme disputata giovedì. L'operazione è effettuata in 5"47. Al giro seguente si fermano Mansell, Naspetti, Gachot e anche Morbidelli per la seconda volta, dopo aver forato sui rottami della vettura di Gugelmin. Al 26. passaggio si ferma anche la seconda Ferrari, questa volta il cambio gomme è più lento:

8"11 e al giro dopo tocca a Lammers. Alla 29. tornata, Mansell infligge la stoccata finale alla Ferrari doppiando anche Alesi. Il misfatto non viene per fortuna ripreso dalle telecamere perché contemporaneamente si ferma per la seconda volta ai box Berger, che nel frattempo s'era portato a soli 5" di distacco da Patrese. Al 31. giro si ferma nuovamente Brundle, il cui cambio gomme è piuttosto laborioso: la ruota posteriore sinistra non vuole saperne di sfilarsi. Il tutto dura 14"6, un'eternità. Intanto De Cesaris è rimontato una seconda volta su Comas e gli è in scia. L'attacco decisivo lo sferra alla 36. tornata e con una perentorietà disarmante. Il romano affianca Comas e all'approccio del curvone a destra dopo il rettilineo del via non decelera tentando il sorpasso all'esterno che gli riesce magistralmente. Nel corso dello stesso giro, però si capovolgono le sorti della gara. Mansell, che aveva 19" di vantaggio, rallenta vistosamente, simulando un'avaria, Patrese lo raggiunge e lo su-

pera. Subito Mansell gli si accoda per non staccarsi più, come un'ombra, ma in realtà non è mai (o non vuole esserlo) in grado di portare un attacco decisivo al padovano. Al 40. passaggio, Gachot cerca di superare di forza il suo compagno di squadra alla variante, il punto meno idoneo di tutto il circuito, col pretesto che esistevano ordini di squadra secondo cui Katayama avrebbe comunque dovuto cedere il passo a Gachot per l'interesse della squadra. La sua manovra è però tanto

ardita quanto poco scaltra e Gachot tampona la vettura gemella rischiando una duplice autoeliminazione. Per fortuna, invece, Katayama riesce a rientrare ai box e a continuare staccando anche il quinto miglior tempo assoluto in gara nonostante la vettura incidentata. Al 45. giro, Mansell fa letteralmente fuoco e fiamme. Sulla sua Williams è esploso il motore e per lui la gara è finita. Nello stesso giro, si ferma anche Hakkinen (con una valvola piegata) vanificando le speranze della Lotus. Liberato della minaccia di Mansell, Patrese può tirare i remi in barca e concludere in scioltezza. Il padovano precede un regolare Berger, Brundle e un eccezionale De Cesaris, quarto dopo una gara tutta d'attacco. Alesi è quinto, ma lo deve anche al fatto che Fittipaldi, preoccupato di non compromettere il primo punto della Minardi, si è limitato a seguire la Ferrari come un'ombra senza prendere troppi rischi per un sorpasso che pareva alla sua portata. **Paolo Bombara**



GACHOT

Dopo il Canada, anche in Giappone il belga ha centrato il compagno di squadra Katayama. Gachot si è rifirato e il nipponico è stato costretto a una sosta ai box

PROVE

La pioggia caduta abbondante nella notte tra venerdì e sabato e anche nel corso della giornata ha vanificato lo sforzo dei piloti durante la seconda giornata di prove, per cui solo il primo turno è contato in realtà per la composizione dello schieramento di partenza. Rispetto ad altre piste, la mancanza delle gomme da qualificazione si è fatta sentire particolarmente. Tant'è che la pole position è stata di due secondi e mezzo meno veloce che del '91. Lo sbalzo di fuso orario non ha comunque di certo addormentato Nigel Mansell, né la Williams, vista la facilità con cui il britannico ha conquistato la sua 13. pole position stagionale, staccando di oltre otto decimi di secondo il suo compagno di squadra, che ha manifestato un certo disappunto nei confronti di Frank Williams. Tutto perché al padovano non sembra che la squadra lo aiuti a conquistare il secondo posto in Campionato. Solo Senna è riuscito ad avvicinare i due piloti del team neo-campione del mondo, staccando a sua volta di quasi due secondi Berger e soci. Il brasiliano ha indubbiamente realizzato un'impresa eccezionale, guidando al meglio delle possibilità sue e della vettura. Lontanissima è invece la Ferrari, la cui migliore prestazione è stata realizzata da Larini, al volante della monoposto dotata di sospensioni semi-attive.

TEAM PER TEAM

FORMULA UNO GP GIAPPONE

McLAREN

La squadra britannica sembra aver accantonato lo sviluppo delle sospensioni attive e schiera tre Mp4/7 «tradizionali». Ma sfoggia una nuova versione da qualificazione del V12 Honda, specificamente sviluppata per la gara di casa, che non ha però totalmente soddisfatto i due piloti. Proprio il motore si rompe venerdì mattina, a causa di un problema di lubrificazione, sulla vettura da gara di Ayrton. Il brasiliano deve qualificarsi al volante del muletto. Nonostante ciò è il solo ad avvicinare le Williams staccando di quasi 2" Berger e tutti gli altri inseguitori. Senna dà sfoggio di tutto il suo talento guidando a suo stesso dire «oltre i limiti della vettura». Berger, dopo aver compiuto un testa-coda il venerdì mattina, ha poi problemi col cambio automatico che comincia a scalare da solo le marce inopportunamente.



SENNA	●●●●●
BERGER	●●●
TEAM	●●●●

FERRARI

Nicola Larini, che ha il compito di far esordire ufficialmente la vettura dotata di sospensioni attive, non sbaglia l'esame di rientro in F.1 e, anzi risulta il migliore dei due ferraristi in una delle giornate più nere della marca. Benché si tratti solo di una sospensione a correttore d'assetto elettronico e non di una vera e propria sospensione totalmente attiva, con martinetti idraulici, la F92A (accoppiata ad un cambio longitudinale) di Larini è meno nervosa sui non pochi salti che costellano la pista nipponica. Manca invece potenza ai motori, come dimostrano ancora una volta le velocità massime fatte registrare col carico aerodinamico ideale. Il motore di Alesi si è anche rotto impedendogli di migliorarsi, dopo che il francese aveva sprecato il primo treno di gomme in un contatto con Naspetti.



ALESI	●●●
LARINI	●●●●
TEAM	●●●●

WILLIAMS

La Renault ha messo a punto un'unità potenziata per le qualificazioni, risolvendo al contempo su tutti i V10 i problemi di vibrazioni che mandavano in crisi la centralina elettronica delle sospensioni attive. Tanto lavoro è appagato dal dominio dei due piloti Williams. Mansell ottiene la 13. pole position con una facilità allarmante, ma rischia di compromettere tutto uscendo di pista col primo treno di gomme. Per superare Larini modifica la traiettoria mettendo una ruota sul cordolo e finendo in testa-coda. Ripartito, stacca il miglior tempo provvisorio con le stesse gomme, migliorandolo poi sensibilmente col secondo treno. Patrese al mattino ha invece qualche problema sui salti e spreca poi, il secondo treno di gomme «sporandolo» sull'erba.



MANSELL	●●●●●
PATRESE	●●●●
TEAM	●●●●●

BENETTON

Solo Schumacher riesce a difendersi onorevolmente, qualificandosi ad immediato ridosso delle due Williams e delle due McLaren. Brundle è infatti fuori combattimento, a causa di un'intossicazione alimentare. La pioggia di sabato gli consiglia poi saggiamente di rinunciare a disputare la seconda giornata preferendo riposarsi in albergo. Nel primo turno di qualificazione, il britannico ha anche perso il controllo delle vettura, finendo in testa-coda contro le barriere, proprio per via della sua indisposizione. Anche Schumacher nelle prove mattutine compie un testa-coda perdendo aderenza per via dello sporco raccolto dalle sue ruote in una precedente escursione fuori pista. Il tedesco continua poi col muletto danneggiando il motore in un fuorigiri.



SCHUMACHER	●●●●
BRUNDLE	●●●
TEAM	●●●●



FOOTWORK

Sulla vettura di Alboreto, che è stato messo in secondo piano in squadra, si rompe la frizione dopo dieci giri nelle prove libere, e il muletto è regolato per Suzuki. Al suo volante riesce a percorrere appena tre giri. Dopo aver perso la prima parte del turno pomeridiano a mettere a punto l'assetto della sua vettura, il milanese deve poi rinunciare a concretizzare per un netto calo di potenza del motore. Suzuki si lamenta invece della troppa nervosità della sua vettura, e dell'eccessivo traffico. L'indomani con la pioggia di traffico ce n'è di meno, ma il giapponese compie tre testa-coda.



ALBORETO	●●●
SUZUKI	●●●
TEAM	●●●

LOTUS

Che dire di queste Lotus che, continuano a stuzzicare le grandi squadre? Anche questa volta, Herbert e Hakkinen fanno faville, addirittura Herbert giura che se non avesse sbagliato una cambiata nel suo giro più veloce, inserendo la quinta anziché la terza in uscita dalla variante, sarebbe stato più veloce di Schumacher e forse anche di Berger. Hakkinen, al mattino è bloccato da una perdita d'acqua dal radiatore e deve utilizzare il muletto, che ha qualche problema invece col cambio. Anche il pomeriggio, con la sua vettura, ha poi qualche difficoltà col selettore del cambio.



HAKKINEN	●●●●
HERBERT	●●●●
TEAM	●●●●



Per conseguire la 13. pole, nuovo record, Mansell è finito in testacoda, a fianco (Photo4), mentre è sfilato da Senna. Brundle, sopra (Orsi), venerdì è finito contro le barriere

JORDAN

La vettura irlandese è parsa più competitiva del solito. Modena trova un assetto valido sin dall'inizio e riesce, una-tantum, a qualificarsi senza essere messo in croce da nessun problema meccanico. Risultato: si ritrova a metà schieramento. Avrebbe forse potuto far meglio, ma come sempre il motore Yamaha non brilla per il vigore. Gugelmin, compie un testa-coda al mattino insabbiandosi. Poi al pomeriggio, col primo treno di gomme si stacca un alettone anteriore. Effettuata la riparazione, ci riprova, ma l'equilibrio aerodinamico e meccanico non è ottimale in tutti i punti del circuito.



MODENA	●●●●
GUGELMIN	●●●
TEAM	●●●

TYRRELL

De Cesaris si è qualificato brillantemente, nonostante non sia rimasto soddisfatto del comportamento del secondo treno di gomme. Globalmente l'assetto della vettura gli è parso valido, ma non ottimale. L'indomani con la pioggia è il terzo, ma solo otto piloti scendono in pista. Grouillard ha regalato nuove delusioni alla squadra anche se non ne è interamente responsabile. Il venerdì mattina, rompe il cambio, mentre il pomeriggio finisce in testa-coda ed esce di pista subito. Riparte allora col muletto, che gli sembra meglio equilibrato, ma è nuovamente afflitto da problemi al cambio.



DE CESARIS	●●●●
GROUILLARD	●●
TEAM	●●●

MARCH

Come la Ferrari, anche la March si presenta con un nuovo pilota, che ritorna in F.1 dopo dieci anni di assenza. Si tratta di Jan Lammers che sostituisce Karl Wendlinger ormai totalmente concentrato nella messa a punto della Sauber. Lammers, approfittando anche della perfetta conoscenza del circuito, non tarda a riabituarsi alla F.1 nonostante alcuni problemi d'equilibrio generale della vettura. Molti più problemi ha Naspetti che, nel primo turno di qualificazione al di là del contatto con Alesi che gli costa il primo treno di gomme, è rallentato da un netto calo di potenza del motore.



LAMMERS	●●●●
NASPETTI	●●
TEAM	●●●

MINARDI

Prove positive per la Minardi, ma il risultato di squadra avrebbe potuto essere migliore con un pizzico di fortuna in più. Morbidelli, dopo aver fatto segnare il nono tempo nel primo turno di prove libere, non riesce in qualifica a confermare questa prestazione, che pure è alla sua portata, per il cedimento del motore. Continua poi col muletto, meno competitivo, con cui compie anche un testa-coda. Fittipaldi, oltre al morale ha ritrovato, dopo la gara dell'Estoril, anche il «piede» e si qualifica dodicesimo senza particolari problemi. La squadra ha utilizzato i Lamborghini dotati della nuova testata.



FITIPALDI	●●●●
MORBIDELLI	●●●●
TEAM	●●●●

LIGIER

Il risultato secco è soddisfacente, ma i distacchi cronologici rispetto alle Williams evidenziano ancora una volta le carenze telaistiche della vettura. Comas, dopo aver avuto problemi di traffico nelle prove libere del mattino, migliora sensibilmente durante il pomeriggio, anche se la Js37 rimane molto nervosa sui molti salti del circuito. Boutsen, rotto il motore nelle prove libere per via d'un fuorigiri, continua le prove col muletto ma non riesce a trovare un assetto soddisfacente. Entrambi i piloti si lamentano delle difficoltà d'inserimento e della poca motricità nelle curve lente.



BOUSEN	●●●
COMAS	●●●●
TEAM	●●●

VENTURI-LAROUSSE

Il potenziale c'è, come hanno dimostrato sia Gachot sia Katayama (che per la prima volta quest'anno si è trovato nella condizione di conoscere già la pista prima delle prime prove) mettendosi in luce nel primo turno di prove libere. Poi, però, il nervosismo e la precipitazione hanno ancora una volta tradito i due piloti condizionando la loro prestazione finale. Gachot finisce in testa-coda su dell'olio col primo treno, mentre col secondo trova Patrese in testa-coda davanti a lui. Anche Katayama commette un errore uscendo fuori pista. Riparte, ma trova traffico.



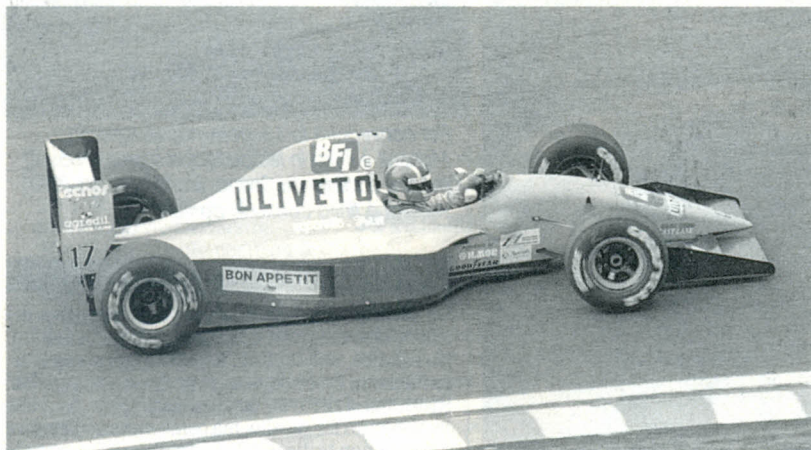
GACHOT	●●●
KATAYAMA	●●●
TEAM	●●●●

SCUDERIA ITALIA

Nessuna novità tecnica, sulle vetture della squadra bresciana che manifestano gli abituali problemi di bilanciamento e che confermano ancora una volta di non apprezzare particolarmente le gibbosità del manto stradale. Sui vari salti, le Bms192 sono troppo nervose e Martini compie un testa-coda sin dal primo turno di prove libere rompendo anche il fondo piatto. Nel pomeriggio, rimangono anche entrambe a secco lungo il circuito per aver fatto un giro in più del dovuto. Col bagnato le vetture vanno meglio, ma Martini compie, sabato mattina un nuovo testa-coda.



LEHTO	●●●
MARTINI	●●●
TEAM	●●●



C'E' UNO SPONSOR CHE PUO' EVITARE IL PEGGIO

March, inferno o paradiso

La March è arrivata sino al Gp del Giappone ottenendo quest'anno un 4. posto che dovrebbe assicurare i trasporti gratuiti la prossima stagione. Tuttavia, se non dovesse arrivare uno sponsor, difficilmente il team potrà essere al via del '93. Un grosso finanziatore tuttavia c'è e, stando a quanto assicurato da Wolemberg, che dirige attualmente il team, si è già accordato con la squadra. Mancano solo le garanzie bancarie ma alla March sono fiduciosi, tanto da aver sondato il terreno con la Mugen per avere un 10 cilindri analogo a quello della Footwork e si sono anche rivolti alla Ford per una fornitura Hb. Il progetto della vettura esiste già ed è frutto della matita di Brunner (ora alla Minardi) e di Gordon Coppuck responsabile tecnico del team. Naspetti ha un contratto che gli garantisce un sedile, a patto che sia in grado di assicurare un budget già fissato. È stato fatto anche il nome di Frenzen che è sponsorizzato dalla birra Corona.

FORSE SARÀ A HONOLULU

Senna in... vacanza al Gp delle Hawaii?

«I know but I don't know»: lo so, ma non lo so. La frase pronunciata più volte da Ayrton Senna nella conferenza stampa del giovedì, riguardo ai suoi programmi futuri, ha fatto il giro del mondo. Il campione brasiliano appare al momento intenzionato a prendersi un anno di riposo, ma ha espresso il desiderio di partecipare al Gran Premio di Honolulu fra piloti americani e di F.1, che si svolgerà il prossimo gennaio. Anche se la presenza di Ayrton è in forse, la popolarità della gara appare in netta crescita.

GIORNALISTI

LATTANTI

Record storico negativo d'interesse giornalistico a Suzuka. Come ha ammesso il suo stesso responsabile per la stampa, Francesco Longanesi Cattani (nella foto) la Fisa ha ricevuto solo 45 domande d'accredito per il Gp del Giappone. A cui bisogna aggiungere una cinquantina di presenze tra i titolari di lascia-passare permanenti. In totale, quindi, un centinaio scarso di giornalisti internazionali.



GUERRA PER I «PASS»

Produttori di caschi associati

Anche le aziende che forniscono i caschi ai piloti di F. 1 hanno intenzione di riunirsi in una associazione. Questo per cercare di avere una maggior forza nei confronti della Foca e della Fisa. Infatti gli addetti delle Case che realizzano i vari caschi (Shoei, Arai, Bell e Simpson) sono costantemente in difficoltà per l'ottenimento dei «pass» di accesso ed è chiaro che, dovendo lavorare a stretto contatto con i piloti, senza questi permessi sono in difficoltà. Per ora, a eccezione dell'incaricato della Bell Racing che ha un pass intestato alla sua azienda, gli altri devono appoggiarsi ad un team per entrare nel paddock. La cosa genera difficoltà, visto che i tecnici servono piloti di team diversi e ogni squadra fa di tutto per economizzare sui pass che ha a disposizione. A favore dell'associazione, ovviamente, sono squadre e piloti.

OK IL TEST CON LA LIGIER AUTOMATICA

Bernard torna in gamba



A un anno esatto dall'incidente di Suzuka, Eric ha «riassaggiato» la Formula Uno

Si è tornato a parlare a Suzuka di Eric Bernard, che abbandonò la F.1 dopo essersi ferito alle gambe uscendo di pista proprio in Giappone un anno fa. Il francese ha effettuato una seconda sessione di prove private a Magny-Cours, al volante di una Ligier Js37 a cambio automatico, martedì scorso e proverà ancora questa settimana. Bernard, che è in trattative serrate con la Ligier (ma parla anche con la Larrousse) aveva effettuato quindici giorni or sono una prima prova al volante della Js37 sempre a Magny-Cours percorrendo una trentina di giri e dimostrando d'aver recuperato pienamente a livello delle gambe, ma soffrendo molto la fatica ai muscoli del collo. Bernard ha staccato un miglior giro in 1'19" circa.



FOOTWORK GUAI E SPERANZE

Come era prevedibile, nel week-end giapponese è stata confermata la formazione Footwork per il '92 che vede Derek Warwick affiancare Aguri Suzuki (nella foto). L'inglese, che aveva già provato la monoposto nelle settimane scorse, ha un contratto per un anno. Il venerdì era addirittura circolata la voce, poi subito smentita, che Warwick fosse pronto a rimpiazzare Alboreto già dal Gp giapponese. Ora la Footwork attende il nuovo motore Mugen, accreditato di una dozzina di cavalli in più e di una riduzione di peso intorno ai cinque chilogrammi. Si tratta comunque di un'evoluzione dell'attuale V10 e non del progetto Honda «alternativo» ai dodici cilindri, che è rimasto a Wako. Ma anche se la squadra anglo-giapponese manifesta grande ottimismo per il futuro, il clima a Suzuka non era dei migliori. Quest'anno si è speso più del previsto e i materiali scarseggiano (Alboreto aveva in prova il motore usato all'Estoril e la frizione della sua Fa13 era a pezzi). Il progettista Alan Jenkins appare molto insoddisfatto dell'attuale situazione e potrebbe addirittura lasciare il team. Intanto, però, un'azienda di Milton Keynes consociata del gruppo Footwork ha messo a punto un sistema che potrebbe avere interessanti applicazioni nel campo della F.1. Denominato Ndi (Non-Destructive Inspection) permette, grazie agli infrarossi, di esaminare scocche e altri componenti senza doverle smontare o, peggio ancora, rendere iniservibili.

SPONSOR IN... SVENDITA

Per un piatto di minestra

Quanto costa sponsorizzare una vettura di Formula 1? Nessuno è in grado di fornire dati precisi, vuoi per il riserbo di cui si circondano i team quando si parla di soldi, vuoi perché in effetti è difficile quantificare il valore dei centimetri quadrati di carrozzerie e alettoni a disposizione dei marchi pubblicitari. Questo valore dipende non solo dalla posizione e dall'importanza della squadra, ma anche dal momento stagionale. Accade così che, verso la fine dell'anno, gli spazi lasciati liberi siano addirittura in svendita. E un esempio viene dalla March che ha disputato buona parte della stagione con le vetture dipinte quasi per intero nell'azzurro che già contraddistingueva le 911 all'epoca della Leyton House di Akira Akagi. Tra i vari sponsor occasionali che durano lo spazio di un Gp — una soluzione lanciata in grande stile dalla Lotus '91 — spiccava a Suzuka, sulle vetture di Lammers e Naspetti, una vistosa scritta «Bon Appetit». Si tratta di un ristorante locale che ha ottenuto di far figurare il proprio nome semplicemente fornendo i pasti per il team; uno spazio simile, a inizio anno, sarebbe costato fior di milioni.



DIVISO IL FRONTE PRODUTTORI

Benzine a due teste

Due le linee di tendenza per individuare il nuovo regolamento della benzina. Da una parte la proposta della Shell, a cui si sono associate Bp e Sasol; dall'altra quella dell'Agip appoggiata dalla Elf. La prima suggerisce alla Fisa di elencare i prodotti ammessi e di autorizzare solo quelli. L'Agip ritiene invece che si debbano individuare anche delle precise percentuali per i componenti, analoghi a quelli presenti nelle benzine in commercio. Per cui dovrebbero esserci almeno una trentina di sostanze in percentuale 1%; altre in quantitativi leggermente maggiori, ma mai quattro o cinque componenti soltanto e in percentuali elevatissime, come nel caso delle benzine di sintesi.

CARENZA DI BUDGET

Larrousse si rimangia i piani '93

Doveva confermare tutto: squadra, piloti, motore, sponsor e collaborazione tecnica con Robin Herd. Una prima bozza di comunicato è stata anche diffusa intempestivamente, e in anticipo alla Agenzia France Presse. Invece poi Larrousse ha dovuto far marcia indietro tra venerdì e sabato. «Sono venute a mancarmi determinate garanzie economiche», ha spiegato Gérard Larrousse. Quali?

Sicuramente quelle di Gachot che deve confermare di poter disporre del budget prefissato. Anche se tanto Larrousse quanto Katayama smentiscono, il pilota nipponico interessa alla Yamaha che vorrebbe farlo approdare alla Tyrrell con il supporto della Cabin. Larrousse però è in possesso di un contratto di due anni e prima di lasciare libero (dietro pagamento di una salata penale) il giapponese attende d'averne la garanzia dal suo partner nipponico Doi presente sulla vettura col marchio Central Park, che è pronta a coprire il budget della Cabin. In tal caso, la squadra farebbe un duplice affare col conguaglio della Tyrrell e due posti liberi per piloti di valore, magari anche con una dote di sponsor. Uno potrebbe essere spinto dalla Elf, mentre un altro potrebbe essere gradito dalla squadra, e si parla di Tarquini e Gugelmin.

RETRO BOX

● **PILOTI.** Tra le decisioni della Commissione della F1 qualcosa non riscuote di certo l'unanimità presso i piloti. L'abituale conferenza stampa post prove finora riservata all'autore della pole position vedrà l'anno prossimo convocati in sala stampa i primi tre classificati più altri sei piloti a scelta che dovranno rimanere a disposizione dei giornalisti. Tutti i piloti dovranno del resto essere disponibili sino a mezz'ora dopo la procedura del podio.

● **BENETTON.** Pochi gli ospiti illustri al penultimo Gp dell'anno, tra questi però si è notato Luciano Benetton venuto in visita alla sua squadra e che si è intrattenuto a lungo coi suoi attuali piloti ma anche con Patrese.

● **CASCHI.** Alain Prost ha utilizzato sia all'Estoril che al Paul Ricard (e farà lo stesso ad Imola) un nuovo casco della Bell, modificato soprattutto a livello del sistema interno di circolazione d'aria che ha soddisfatto pienamente il campione francese. Questo casco non è ancora omologato e non può quindi essere utilizzato nel corso di prove ufficiali, ecco perché la Bell ha allora scelto Prost per i primi collaudi.

● **SPONSOR.** È apparso sulle Dallara della Scuderia Italia la scritta di un nuovo sponsor: Jump di Mennen. Di certo non si tratta, almeno per ora, del profumo della vittoria.

● **DENNIS.** Ormai è diventata una mania. Come all'Estoril anche a Suzuka la prima giornata di prove si è svolta in assenza di Ron Dennis ai box. Il team manager della McLaren è sicuramente impegnatissimo nelle sue trattative sotterranee per ottenere il motore desiderato. Ma possibile che non possa sbrigarle nei giorni che precedono le prove? Viene il dubbio che lo faccia persino il doppio che lo faccia persino un po' apposta a non farsi vedere, come se volesse ricordare a tutti che lui lavora per il futuro della squadra e volesse fomentare le speculazioni della stampa.

DA MARTEDÌ TEST A IMOLA

Gomme a sorpresa

Erano «appena» novecento le gomme Goodyear portate a Suzuka; questo perché la Casa americana ha ritenuto necessario provvedere una sola mescola, la tipo «C» abbastanza morbida. Parlando delle nuove coperture strette in prova in questi giorni, il responsabile Lee Gaug ha ammesso: «Sono state sorprendentemente veloci. È difficile rendersi conto di quanto la riduzione della sezione frontale in una F.1 incide sulla resistenza aerodinamica, permettendo velocità più elevate. Naturalmente l'usura è destinata ad aumentare e dovremo lavorare molto sulle mescole. Può essere che torni in auge la tipo "A", troppo dura sulle 18 pollici». A Imola, nelle prove di questa settimana, dovrebbe esserci anche Alain Prost con le 15". I test, ricordiamo, vedranno presenti Williams, Ferrari, McLaren e Benetton. Gaug ha poi escluso che la Bridgestone si impegni in futuro nel Circus facendo intendere che, come Firestone, potrebbe invece pensare alla Indy. Si aspetta invece Michelin nel '94.



ASSENTE ANCHE IN AUSTRALIA

Fumata nera per Fondmetal

Non esiste la possibilità di un rientro della Fondmetal a tempi brevi, cioè in Australia. Importanti trattative con due grossi sponsor e, soprattutto, con un potenziale socio interessato ad entrare nella squadra, stanno andando avanti; ma i tempi per concretizzare non consentiranno al team di essere ad Adelaide. Ovviamente le assenze ai Gran Premi gravano sulla squadra, che potrebbe essere costretta, per rientrare nel Circus, a pagare una penale di 350.000 dollari per ogni gara saltata. Tuttavia la maggioranza dei team manager è disponibile a concedere a Rumi la condizionale delle cause di forza maggiore, se sarà in grado di iscriversi entro i termini al campionato '93.



PIT-STOP. Sopra, una fase della gara di cambio gomme del giovedì, vinta dalla Ferrari davanti alla Lotus (fotoColombo).

PANORAMI. Poco, ma buono: quello che hanno, le reginette di Suzuka, a sinistra, lo mettono in mostra (fotoAmaduzzi). Pare che siano le uniche in tutto il Giappone con le gambe diritte...

COPRICAPI. Si sa che il Giappone è la terra degli antichi Samurai; e Morbidelli, a lato (fotoAmaduzzi) ha pensato bene di adeguarsi.

SUBITO DOPO ADELAIDE

Lehto sulla Sauber '93

J.J. Lehto conta di provare la Sauber subito dopo la gara di Adelaide, nel corso di una serie di test programmati dal suo nuovo team sulla pista del Ricard dal 17 al 19 novembre. «Per salire sulla mia nuova vettura devo chiedere il permesso a Lucchini e alla Scuderia Italia — ha precisato il finlandese — tuttavia sono certo che mi favoriranno, visti i rapporti molto buoni che ci sono fra noi». Quelle in programma sul circuito francese sono prove molto importanti, poiché sarà portata in pista anche la vettura '93, più snella, e non solo quella laboratorio utilizzata sinora per raccogliere i primi dati e collaudare il nuovo V10 Ilmor. La squadra svizzera sta lavorando a ritmi serrati: la scorsa settimana ha collaudato le modifiche apportate al cambio (unica parte della vettura che, quelli della Sauber sottolineano non essere realizzata da loro, visti i problemi...) sul rettilineo della pista di Lurcy. La squadra comunque ha richiesto delle modifiche alla X-Trac che sono più significative. In più sono stati fissati altri test, dal 27 al 29 ottobre, sull'impianto di Barcellona con Wendlinger alla guida.



RIENTRO ASSIEME A LARINI La F.1 di oggi? È molto più facile, parola di Lammers

Strana coincidenza, ma due piloti esperti hanno effettuato il ritorno ai gran premi a Suzuka: Nicola Larini, che ha sostituito Ivan Capelli, appiedato in malo modo dalla Ferrari, e Jan Lammers (nella foto) che ha rimpiazzato alla March Karl Wendlinger, impegnato a Lurcy-Lévis per provare il cambio modificato della Sauber. Tanto Larini quanto Lammers hanno brillato in prova, un po' meno in gara. La competitività di Larini in

prova non ha stupito nessuno; grazie all'attività di collaudatore della Ferrari Nicola è indubbiamente rimasto in allenamento. Ha sbalordito invece l'agevolezza con cui Lammers ha ripreso contatto con una F.1 che aveva lanciato dieci anni fa: «Andare forte — ha detto l'olandese — è sempre egualmente difficile. Rispetto ai miei tempi, in cui c'erano le wing-car, trovo che c'è tutta un'assistenza tecnica che rende le cose più facili».



PARLA PETER COLLINS

La Lotus in fallimento? Mika vero!

Nei giorni scorsi erano circolate voci secondo le quali la Lotus e il suo direttore, Peter Collins, si trovavano sull'orlo del fallimento. A smentirle ha provveduto lo stesso Collins, spiegando che la ditta cui il team doveva la bella somma di 3,9 milioni di sterline (8 miliardi di lire) era stata messa in amministrazione controllata. «In F. 1 è normale accordarsi per pagamenti dilazionati, ma i nuovi responsabili non sapevano nulla e così è trapelata la voce del fallimento, del tutto infondata». Una voce in attivo, per Collins, è sicuramente Mika Hakkinen (nella foto). Peter potrebbe cederlo per una forte somma, ma lui insiste a smentire: «Il fatto che sia richiesto non vuol dire che lo lasci andare. Se Frank Williams fa fuori Mansell e Patrese non sono affari miei...».

IL TEAM IRLANDESE VUOLE CONSERVARE L'ESCLUSIVA PER IL '93

Adesso è Eddie Jordan a giocare la carta Hart

Sulla breccia ormai da sei mesi (ne parlammo in occasione del Gp San Marino) il motore V10 di Brian Hart ha trovato ora la sua collocazione: sarà la Jordan a disporre della fornitura di questi propulsori per tre anni dal '93. L'annuncio ufficiale dovrebbe essere dato ad Adelaide. Attualmente Hart ha già completato quattro unità e altre quattordici sono in costruzione. «Rispetto al Ford Hb versione 4 che avevamo nel '91 e allo Yamaha di quest'anno», spiega Ian Phillips, direttore commerciale della Jordan, «lo Hart è quello che dà risultati migliori al banco in termini di potenza». La nuova unità, montata su un telaio 192, con cambio automatico, dovrebbe girare a Silverstone la settimana prossima, presumibilmente con Gugelmin, anche se né Mauricio né Stefano Modena hanno grosse possibilità di rimanere in Jordan. Visto che il team è una «branca» della McLaren si poteva pensare che quella degli Hart fosse un'operazione congiunta, e invece alla Jordan tengono a precisare: «Ron Dennis ci ha chiesto gli Hart nei giorni precedenti il Gp, ma noi abbiamo rifiutato. Vogliamo conservare l'esclusiva». Verso Natale dovrebbe essere pronta la nuova monoposto, sempre dovuta alla matita di Gary Anderson. A proposito delle delusioni '92, Phillips precisa: «Non che il telaio fosse esente da pecche, ma la telemetria mostra che in curva eravamo in media l'8-9 per cento più veloci che nel '91. Il guaio era nella scarsa risposta dello Yamaha in uscita».



PER IL V10 JUDD «RIBATTEZZATO»

Ken Tyrrell tratta con Yamaha e Cabin

Ken Tyrrell non finisce mai di sorprendere. Infatti non solo sta portando avanti le trattative con la Yamaha per avere i motori messi a disposizione da questa Casa (i Judd V10 aggiornati e con testate marchiate Yamaha) ma ha anche in corso delle trattative con la Cabin, marchio di sigarette attualmente sponsor della Larrousse. Quindi motore e sponsor (si parla di 6 milioni di dollari) giapponesi. Non solo, ma anche pilota giapponese: Katayama legato a doppio filo con la Cabin. Insomma, Ken sta riproponendo il colpo messo a segno in passato con Nakajima. Ovviamente l'unico che potrebbe mettere i bastoni tra le ruote a Larrousse. Ma, come leggete nelle pagine precedenti, può darsi che non gli dispiaccia...

RETRO BOX

● **TV.** Anche se non è stato deciso per il mondiale, il Gp Giappone '92 passerà comunque alla storia: è stato infatti il primo a essere trasmesso in tv con il sistema ad alta definizione delle immagini.

● **COMASAN.** Erik Comas le pensa proprio tutte per far parlare di sé, soprattutto ora che sente il terreno scottargli sotto i piedi alla Ligier e che può essere utile farsi dell'autopromozione. Per garantirsi qualche fotografia sulle varie pubblicazioni giapponesi si è fatto preparare un casco specifico per la gara nipponica, con il suo nome tradotto nella lingua locale.

● **PACIFIC.** Per la prima volta, Keith Wiggins ha ammesso d'avere qualche problema a riunire la somma necessaria per iscriverla la sua squadra alla Fisa. La decisione di rinviare la data ultima d'iscrizione delle squadre, con 1 dollaro simbolico di multa, lascia però respiro al proprietario della Pacific.

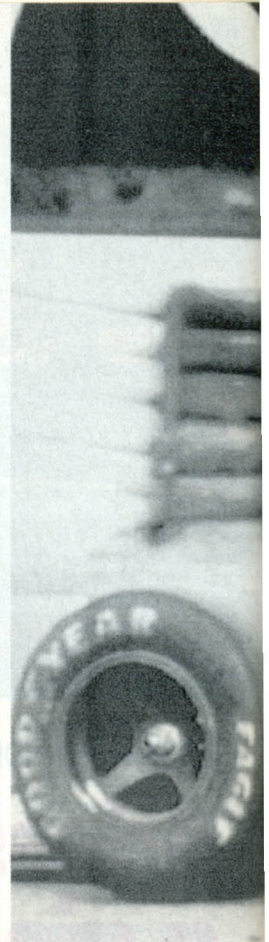
● **SPIE.** L'entusiasmo del pubblico nipponico per Senna si è spinto fino al punto di... spiare Ayrton dalle finestrelle dei prefabbricati che nelle trasferte del Pacifico sostituiscono i motorhome. Dal canto suo, il brasiliano sfoggiava il venerdì un paio di occhiali scuri per una fastidiosa allergia.

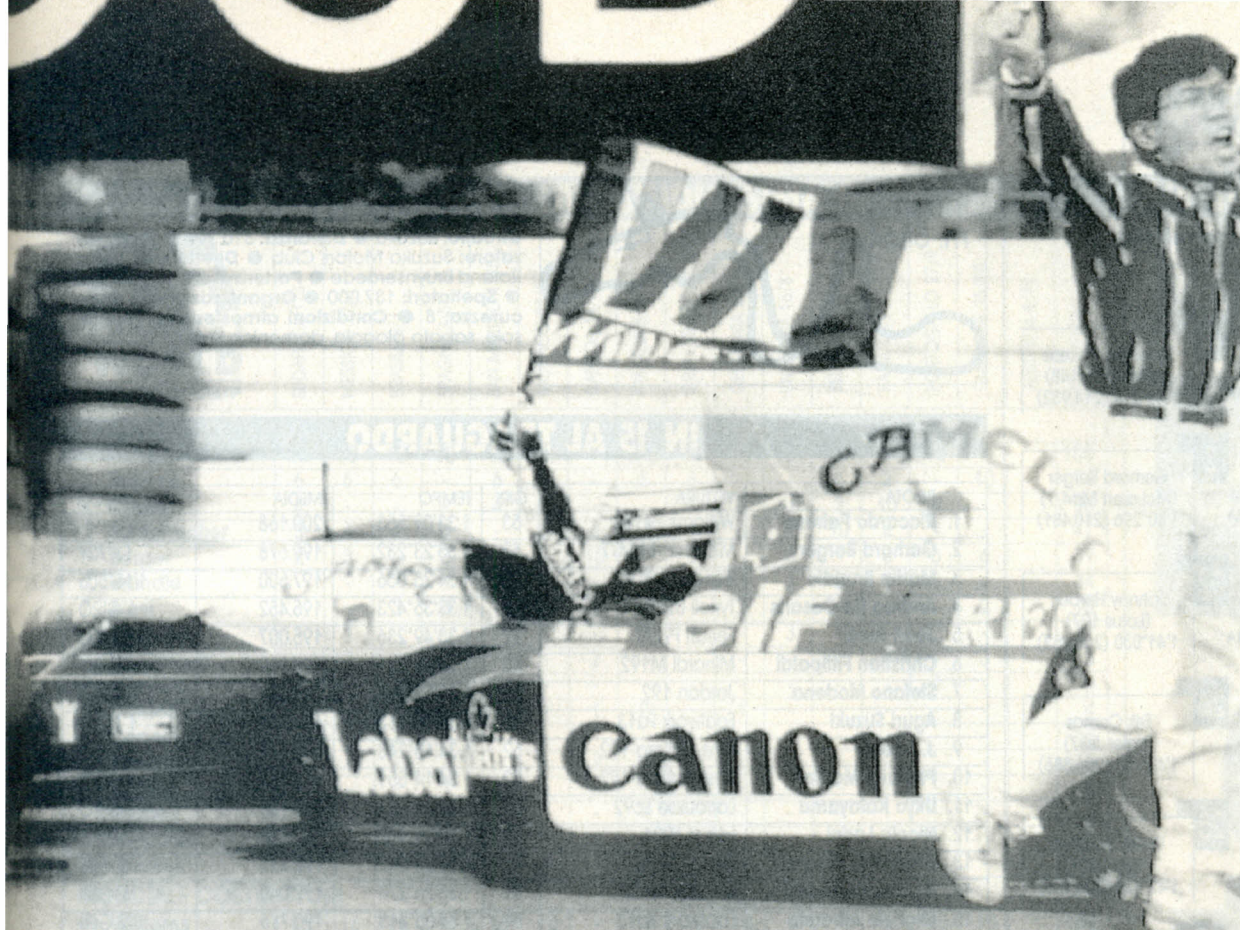
● **SHOEI.** Va migliorando la situazione della Shoei che è stata assorbita dalla Mitsubishi Trading. La produzione industriale è ripresa a pieno ritmo e quindi anche per quello che riguarda le forniture di F.1 i problemi si sono ridotti. Il budget tecnico (circa 300 milioni) è stato confermato e quindi non dovrebbero esserci problemi per lo sviluppo del materiale. La Shoei, che potrebbe perdere Senna visto il ventilato anno sabbatico e Berger, a cui potrebbe essere offerto un contratto più vantaggioso, conta comunque di avere come testimonial numero 1 per prossima stagione Jean Alesi.



IL GP DI ALEX NANNINI

Io l'ho visto così





PATRESE. Prima vittoria stagionale per Patrese che compie il giro d'onore sventolando uno stendardo della Williams

PUBBLICO. L'affluenza di pubblico è stata molto elevata nonostante il campionato fosse già deciso (Orsi)

MODENA. Una soddisfazione per Modena, settimo con la Jordan-Yamaha (FotoAmaduzzi)

LOTUS. Anche in Giappone la Lotus è stata protagonista col duo Herbert-Hakkinen: il finlandese è stato costretto al ritiro quando era terzo (fotoOrsi)

...VOLARE. Alesi cerca il... tempo nelle prove volando sulla March di Naspetti (Photo4)

MILANO — Che levataccia, quella di domenica mattina alle cinque. Ma davvero ne è valsa la pena perché Riccardo Patrese ha finalmente raccolto quanto, ed è molto, già da tempo meritava: la vittoria. Il pugno chiuso che il «veterano» dei Grand Prix vibra al cielo non appena sceso dalla monoposto, ecco, quel gesto mi ha un po' commosso: in esso non c'è solamente la gioia di Riccardo per il successo appena ottenuto — un'affermazione senza ombre — ma mi è sembrato di cogliere anche il senso di liberazione da un malefico sortilegio. In Giappone la buona sorte ha restituito a Patrese una parte di quello che durante l'annata gli aveva sottratto; è giusto che il finale di campionato sia per Rick. Per tutto l'arco della stagione Patrese si è comportato da grande professionista: con molto fair play ha subito gli ordini di squadra accettando il ruolo di generoso scudiero di Mansell, quindi spesso gli ha coperto le spalle, ed ha lavorato in maniera straordinaria nella messa a punto della Williams-Honda. Ha inghiottito parecchi bocconi amari ma non ha mai alimentato polemiche, in questo è stato certamente più inglese degli stessi inglesi. Mansell è un pilota psicologicamente fragile; certamente è un fuoriclasse ma se messo sotto pressione Nigel può anche cedere. Con un compagno di team come Riccardo, che non gli ha mai messo i bastoni tra le ruote e che — ne sono convinto — almeno fino al Gran Premio di Ungheria ha gareggiato anche in condizioni tecniche differenti, Mansell ha potuto affrontare le corse nella condizione psicologica migliore sfruttando così il grande vantaggio

che quest'anno la Williams- Renault ha avuto, e ha tutt'ora, rispetto alla concorrenza. Quello che Patrese ha fatto quest'anno non è cosa di poco conto; ed è per questo che è stato bello che in Giappone abbia vinto lui. Senza regali da parte di nessuno.

MA PER PATRESE IL '92 È STATO L'ANNO PEGGIORE

Vogliamo dirla fino in fondo? Paradossalmente la stagione '92 è stata il massimo della sfortuna per Riccardo. Perché? Perché aveva la più straordinaria monoposto degli ultimi anni ma quando doveva vincere, come stava per accadere a Monza, la Williams super affidabile lo ha lasciato a piedi mentre quando doveva «accontentarsi» del secondo posto, tutto andava ok; a ciò si aggiunga il fatto che la squadra anglo-francese aveva già deciso che il titolo andasse a Mansell. Non credo che un pilota inglese avrebbe accettato una situazione simile, come invece ha fatto Riccardo. Lo stesso Brundle non fa volentieri da spalla a Schumacher, nel corso del campionato hanno spesso avuto da ridire l'uno dell'altro.

DE CESARIS E LARINI DUE MISSIONI COMPIUTE

Il Gran Premio del Giappone ha arriso a De Cesaris; l'exploit di cui Andrea è stato protagonista a Suzuka, come già altre volte quest'anno, è il segno tangibile che egli è ancora un pilota estremamente competitivo; senza strafare ma sfoderando talento ed esperienza sta ottenendo il massimo dalla non freschissima Tyrrell. Anche la Lotus ha fatto ancora parlare di sé e sebbene le in-

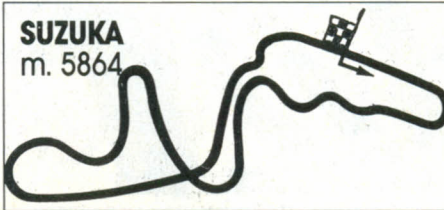
teressanti performance di Hakkinen e di Herbert non siano più una novità, va però notato come le monoposto del team inglese siano in costante crescita: oggi sono molto vicine alla Benetton. Comunque non credo che al Gran Premio di Australia, ad Adelaide, la Lotus possa essere la grande sorpresa. Piuttosto per la gara finale del campionato azzarderei il pronostico puntando sulla McLaren: Adelaide è un circuito che privilegia l'accelerazione, è un tracciato di continue frenate e di violente accelerazioni, quindi caratteristica che sembra particolarmente favorevole al motore Honda dodici cilindri. All'alba di domenica, ora italiana, ho anche visto, con soddisfazione, che la Minardi ora può tirare un bel respiro di sollievo: la prestazione di Christian Fittipaldi è anche un riconoscimento per la scuderia romagnola: spero davvero che patron Giancarlo riesca adesso a trovare maggiori appoggi per continuare la sua avventura in Formula 1. In bocca al lupo, Minardi! Resta infine quello che io ritengo sia stato un aspetto interessante del Gran Premio: l'ottimo comportamento di Nicola Larini, al debutto con la Ferrari, e dotata delle nuove sospensioni attive. Certo, Nicola ha sbagliato la fase di «via» ma — accidenti — è un inconveniente che può capitare a chiunque, e «Laro» non effettuava una partenza in un Gran Premio da oltre due anni. Forse si è anche un po' emozionato: una Ferrari è sempre una Ferrari. Il compito di Nicola era quello di portare a termine la corsa e raccogliere quindi quante più informazioni possibili sul sistema di sospensioni attive Ferrari. Dunque, missione compiuta. Per Larini ma anche per i tecnici delle «crosse». Ora aspettiamo la nuova Ferrari. □

IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

5	Nigel Mansell (Williams Fw14B) 1'37"360 (216,828)	6	Riccardo Patrese (Williams Fw14B) 1'38"219 (214,932)
1	Ayrton Senna (McLaren Mp4/7) 1'38"375 (214,591)	2	Gerhard Berger (McLaren Mp4/7) 1'40"296 (210,481)
19	Michael Schumacher (Benetton B192) 1'40"922 (209,175)	12	Johnny Herbert (Lotus 107) 1'41"030 (208,952)
11	Mika Hakkinen (Lotus 107) 1'41"415 (208,159)	26	Erik Comas (Ligier Js37) 1'42"187 (206,586)
4	Andrea De Cesaris (Tyrrell 020B) 1'42"361 (206,235)	25	Thierry Boutsen (Ligier Js37) 1'42"428 (206,100)
28	Nicola Larini (Ferrari F92A) 1'42"488 (205,979)	23	Christian Fittipaldi (Minardi M192) 1'42"617 (205,720)
20	Martin Brundle (Benetton B192) 1'42"626 (205,702)	24	Gianni Morbidelli (Minardi M192) 1'42"627 (205,700)
27	Jean Alesi (Ferrari F92AT) 1'42"824 (205,306)	10	Aguri Suzuki (Footwork Fa13) 1'43"029 (204,898)
32	Stefano Modena (Jordan 192) 1'43"117 (204,723)	29	Bertrand Gachot (Larrousse Lc92) 1'43"156 (204,645)
22	Pierluigi Martini (Bms Dallara 192) 1'43"251 (204,457)	30	Ukyo Katayama (Larrousse Lc92) 1'43"488 (203,989)
3	Olivier Grouillard (Tyrrell 020B) 1'43"941 (203,100)	21	J.J. Lehto (Bms Dallara 192) 1'44"037 (202,912)
16	Jan Lammers (March 911B) 1'44"075 (202,838)	9	Michele Alboreto (Footwork Fa13) 1'44"149 (202,694)
33	Mauricio Gugelmin (Jordan 192) 1'44"253 (202,492)	17	Emanuele Naspetti (March 911B) 1'47"303 (196,736)

SUZUKA
m. 5864



Quindicesima gara mondiale di F.1 25 ottobre 1992

Circuito: Suzuka ● **Distanza:** 310,792 ● **Organizzatore:** Suzuka Motors Club ● **Direttore di gara:** Roland Bruynseraede ● **Partenza:** ore 13,04 locali ● **Spettatori:** 137.000 ● **Organizzazione:** 8 ● **Sicurezza:** 8 ● **Condizioni atmosferiche:** venerdì sole, sabato pioggia, domenica sole

IN 15 AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Riccardo Patrese	Williams Fw14B	53	1.33'09"553	200,168	—
2. Gerhard Berger	McLaren Mp4/7	53	1.33'23"282	199,678	13"729
3. Martin Brundle	Benetton B192	53	1.34'25"056	197,500	1'15"503
4. Andrea De Cesaris	Tyrrell 020B	52	1.33'36"423	195,452	1 GIRO
5. Jean Alesi	Ferrari F92AT	52	1.33'49"236	195,007	1 GIRO
6. Christian Fittipaldi	Minardi M192	52	1.33'50"341	194,969	1 GIRO
7. Stefano Modena	Jordan 192	52	1.33'57"562	194,719	1 GIRO
8. Aguri Suzuki	Footwork Fa13	52	1.34'05"613	194,441	1 GIRO
9. J.J. Lehto	Bms Dallara 192	52	1.34'13"243	194,179	1 GIRO
10. Pierluigi Martini	Bms Dallara 192	52	1.34'14"551	194,134	1 GIRO
11. Ukyo Katayama	Larrousse Lc92	52	1.34'24"637	193,788	1 GIRO
12. Nicola Larini	Ferrari F92A	52	1.35'01"430	192,538	1 GIRO
13. Emanuele Naspetti	March 911B	51	1.33'20"392	192,242	2 GIRI
14. Gianni Morbidelli	Minardi M192	51	1.33'26"270	192,040	2 GIRI
15. Michele Alboreto	Footwork Fa13	51	1.34'05"215	190,716	2 GIRI

11 I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Ayrton Senna	McLaren Mp4/7	2	Motore	3.
Thierry Boutsen	Ligier Js37	3	Cambio	25.
Olivier Grouillard	Tyrrell 020B	5	Incidente	16.
Michael Schumacher	Benetton B192	13	Cambio	12.
Johnny Herbert	Lotus 107	15	Cambio	5.
Mauricio Gugelmin	Jordan 192	22	Incidente	13.
Jan Lammers	March 911B	27	Frizione	20.
Erik Comas	Ligier Js37	36	Motore	7.
Bertrand Gachot	Larrousse Lc92	39	Incidente	11.
Mika Hakkinen	Lotus 107	44	Motore	4.
Nigel Mansell	Williams Fw14B	44	Motore	2.

L'ALTALENA DELLA CORSA

COSI' DOPO 10 GIRI

1. Mansell in 0.17'29"478 (201,151); 2. Patrese a 7"256; 3. Berger a 23"038; 4. Schumacher a 24"499; 5. Herbert a 25"240; 6. Hakkinen a 25"828; 7. Brundle a 43"016; 8. Comas a 48"488; 9. De Cesaris a 49"661; 10. Fittipaldi a 53"922; 11. Alesi a 55"895; 12. Morbidelli a 56"747; 13. Suzuki a 57"951; 14. Gachot a 59"058; 15. Modena a 1'00"476; 16. Martini a 1'07"635; 17. Lehto a 1'08"630; 18. Katayama a 1'09"059; 19. Naspetti a 1'17"728; 20. Gugelmin a 1'18"578; 21. Alboreto a 1'22"664; 22. Larini a 1'25"786; 23. Lammers a 1'33"334.

COSI' DOPO 20 GIRI

1. Mansell in 0.34'57"925 (201,250); 2. Patrese a 10"626; 3. Hakkinen a 42"025; 4. Berger a 44"231; 5. Brundle a 1'14"074; 6. De Cesaris a 1'17"848; 7. Fittipaldi a 1'24"910; 8. Alesi a 1'27"308; 9. Gachot a 1'28"605; 10. Modena a 1'31"427; 11. Katayama a 1'34"933; 12. Comas a 1'39"046; 13. Lehto a 1 giro; 14. Martini a 1 giro; 15. Gugelmin a 1 giro; 16. Suzuki a 1 giro; 17. Morbidelli a 1 giro; 18. Naspetti a 1

giro; 19. Larini a 1 giro; 20. Alboreto a 1 giro; 21. Lammers a 1 giro.

COSI' DOPO 30 GIRI

1. Mansell in 0.52'44"409 (200,135); 2. Patrese a 15"529; 3. Berger a 27"426; 4. Hakkinen a 46"335; 5. Brundle a 57"123; 6. Comas a 1'29"016; 7. De Cesaris a 1'29"654; 8. Alesi a 1 giro; 9. Fittipaldi a 1 giro; 10. Modena a 1 giro; 11. Suzuki a 1 giro; 12. Katayama a 1 giro; 13. Gachot a 1 giro; 14. Martini a 1 giro; 15. Lehto a 1 giro; 16. Larini a 1 giro; 17. Naspetti a 1 giro; 18. Alboreto a 1 giro; 19. Morbidelli a 1 giro.

COSI' DOPO 40 GIRI

1. Patrese in 1.10'11"980 (200,480); 2. Mansell a 0"995; 3. Berger a 27"426; 4. Hakkinen a 40"556; 5. Brundle a 1'22"207; 6. De Cesaris a 1'39"371; 7. Alesi a 1 giro; 8. Fittipaldi a 1 giro; 9. Modena a 1 giro; 10. Suzuki a 1 giro; 11. Gachot a 1 giro; 12. Katayama a 1 giro; 13. Martini a 1 giro; 14. Lehto a 1 giro; 15. Larini a 1 giro; 16. Naspetti a 1 giro; 17. Alboreto a 1 giro; 18. Morbidelli a 1 giro.

CLASSIFICA DOPO LA QUINDICESIMA GARA

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP	CLASSIFICA DOPO LA QUINDICESIMA GARA															TOTALE PUNTI
	SUDAFRICA 1/3	MESSICO 22/3	BRASILE 5/4	SPAGNA 3/5	SAN MARINO 17/5	MONACO 31/5	CANADA 14/6	FRANCIA 5/7	GRAN BRETAGNA 12/7	GERMANIA 26/7	UNGHERIA 16/8	BELGIO 30/8	ITALIA 13/9	PORTOGALLO 27/9	GIAPPONE 25/10	
MONDIALE PILOTI																
1. Mansell	10	10	10	10	10	6	-	10	10	10	6	6	-	10	-	108
2. Patrese	6	6	6	-	6	4	-	6	6	-	-	4	2	-	10	56
3. Senna	4	-	-	-	4	10	-	-	-	6	10	2	10	4	-	50
4. Schumacher	3	4	4	6	-	3	6	-	3	4	-	10	4	-	-	47
5. Berger	2	3	-	3	-	-	10	-	2	-	4	-	3	6	6	39
6. Brundle	-	-	-	-	3	2	-	4	4	3	2	3	6	3	4	34
7. Alesi	-	-	3	4	-	-	4	-	-	2	-	-	-	-	2	15
8. Hakkinen	-	1	-	-	-	-	-	3	1	-	3	1	-	2	-	11
9. De Cesaris	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	8
10. Alboreto	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6
11. Comas	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-	4
12. Capelli	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3
Wendlinger	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
14. Martini	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Herbert	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2
16. Fittipaldi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Gachot	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
MONDIALE COSTRUTTORI																
1. Williams	16	16	16	10	16	10	-	16	16	10	6	10	2	10	10	164
2. McLaren	6	3	-	3	4	10	10	-	2	6	14	2	13	10	6	89
3. Benetton	3	4	4	6	3	5	6	4	7	7	2	13	10	3	4	81
4. Ferrari	-	-	5	4	-	-	4	-	-	2	1	-	-	2	-	18
5. Lotus	1	1	-	-	-	-	-	4	1	-	3	1	-	2	-	13
6. Tyrrell	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	8
7. Footwork	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6
8. Ligier	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-	4
9. March	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
10. Bms Dallara	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
11. Minardi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Larousse	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

IMBATTUTO

Appartiene a Gerhard Berger (McLaren Mp4/6) che ha ottenuto la pole con il tempo di 1'34"700 alla media di 222.919 Km/h (1991).

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

Nigel Mansell (Williams Fw14B) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 44. giro in 1'40"646 alla media di 209.749 kmh.

SULLA DISTANZA

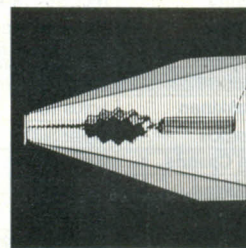
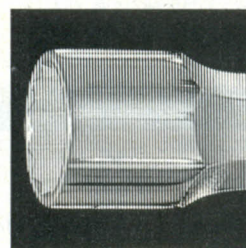
IMBATTUTO

Appartiene a Gerhard Berger (McLaren Mp4/6) che ha percorso i 53 giri pari a 310.792 in 1.32'10"695 alla media di 202.298 kmh (1991).

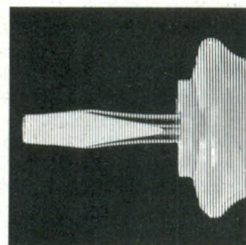
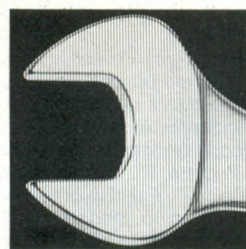
NOTA: la lunghezza del circuito è aumentata di 5 m. rispetto a quella precedente.

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Mansell	(Williams Fw14B)	44	1'40"646	209.570
Patrese	(Williams Fw14B)	44	1'40"910	209.022
Berger	(McLaren Mp4/7)	34	1'42"280	206.222
Brundle	(Benetton B192)	43	1'43"105	204.572
Katayama	(Larousse Lc92)	43	1'43"233	204.318
Hakkinen	(Lotus 107)	34	1'43"288	204.210
De Cesaris	(Tyrrell 020B)	29	1'44"760	201.340
Gachot	(Larousse Lc92)	33	1'44"960	200.957
Herbert	(Lotus 107)	14	1'45"028	200.826
Comas	(Ligier Js37)	28	1'45"340	200.232
Modena	(Jordan 192)	35	1'45"413	200.093
Alesi	(Ferrari F92AT)	34	1'45"455	200.013
Naspetti	(March 911B)	35	1'45"613	199.714
Fittipaldi	(Minardi M192)	34	1'45"638	199.667
Martini	(Bms Dallara 192)	33	1'45"650	199.644
Larini	(Ferrari F92A)	35	1'45"661	199.623
Morbidelli	(Minardi M192)	38	1'45"827	199.310
Lehto	(Bms Dallara 192)	33	1'45"846	199.274
Suzuki	(Footwork Fa13)	32	1'45"928	199.120
Schumacher	(Benetton B192)	10	1'46"218	198.577
Senna	(McLaren Mp4/7)	2	1'46"229	198.556
Alboreto	(Footwork Fa13)	38	1'46"560	197.939
Gugelmin	(Jordan 192)	19	1'47"633	195.966
Lammers	(March 911B)	21	1'48"218	194.907
Groouillard	(Tyrrell 020B)	6	1'48"225	194.894
Boutsen	(Ligier Js37)	1	2'00"768	174.652



Beta



La qualità Beta ha cinquant'anni. Una qualità collaudata su tutte le piste del mondo dai Teams più famosi

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
5	Mansell	Williams Fw14B	Renault V10	Goodyear	1'37"978	1'37"360	1'58"693	2'07"703	1'43"376
6	Patrese	Williams Fw14B	Renault V10	Goodyear	1'39"326	1'38"219	2'02"367	2'13"971	1'42"255
1	Senna	McLaren Mp4/7	Honda V12	Goodyear	1'39"260	1'38"375	2'01"697	-	1'44"520
2	Berger	McLaren Mp4/7	Honda V12	Goodyear	1'40"495	1'40"296	-	-	1'44"124
19	Schumacher	Benetton B192	Ford V8	Goodyear	1'41"622	1'40"922	2'00"196	-	1'44"778
12	Herbert	Lotus 107	Ford Hb V8	Goodyear	1'42"145	1'41"030	2'05"582	-	1'44"475
11	Hakkinen	Lotus 107	Ford Hb V8	Goodyear	1'44"469	1'41"415	2'10"677	-	1'45"226
26	Comas	Ligier Js37	Renault V10	Goodyear	1'43"395	1'42"187	2'10"163	-	1'45"874
4	De Cesaris	Tyrrell 020B	Ilmor V10	Goodyear	1'42"788	1'42"361	-	2'13"715	1'46"068
25	Boutsen	Ligier Js37	Renault V10	Goodyear	1'42"430	1'42"428	2'06"574	-	1'45"728
28	Larini	Ferrari F92A	Ferrari V12	Goodyear	1'43"840	1'42"488	2'06"788	-	1'48"156
23	Fittipaldi	Minardi M192	Lamborghini V12	Goodyear	1'44"086	1'42"617	2'15"719	-	1'48"339
20	Brundle	Benetton B192	Ford V8	Goodyear	1'42"943	1'42"626	-	-	1'45"065
24	Morbidelli	Minardi M192	Lamborghini V12	Goodyear	1'42"762	1'42"627	2'09"962	2'10"260	1'47"441
27	Alesi	Ferrari F92AT	Ferrari V12	Goodyear	1'42"622	1'42"824	1'58"799	-	1'47"353
10	Suzuki	Footwork Fa13	Mugen V10	Goodyear	1'42"991	1'43"029	2'09"029	-	1'48"609
32	Modena	Jordan 192	Yamaha V12	Goodyear	1'43"235	1'43"117	-	2'19"944	1'47"541
29	Gachot	Larousse Lc92	Lamborghini V12	Goodyear	1'43"439	1'43"156	-	-	1'45"052
22	Martini	Bms Dallara 192	Ferrari V12	Goodyear	1'45"093	1'43"251	2'04"413	-	1'45"961
30	Katayama	Larousse Lc92	Lamborghini V12	Goodyear	1'43"814	1'43"488	-	5'40"775	1'47"100
3	Grouillard	Tyrrell 020B	Ilmor V10	Goodyear	1'44"112	1'43"941	2'07"745	-	1'45"851
21	Lehto	Bms Dallara 192	Ferrari V12	Goodyear	1'44"440	1'44"037	2'06"724	-	1'46"320
16	Lammers	March 911B	Ilmor V10	Goodyear	1'46"721	1'44"075	2'03"914	-	-
9	Alboreto	Footwork Fa13	Mugen V10	Goodyear	1'45"330	1'44"149	2'03"915	2'25"413	1'46"669
33	Gugelmin	Jordan 192	Yamaha V12	Goodyear	1'45"721	1'44"253	2'07"068	-	1'47"539
17	Naspetti	March 911B	Ilmor V10	Goodyear	1'46"767	1'47"303	2'09"151	-	1'47"833

■ **PATRESE.** Riccardo Patrese, destinato vincitore del Gp del Giappone, ha avuto finalmente una giornata senza sfortuna cogliendo il 6. successo della carriera.

Così per la 37. volta un pilota di casa nostra ha tagliato da vincitore un traguardo iridato. Ora, tra gli italiani, il padovano è preceduto per numero di successi soltanto da Alberto Ascari (13) ed è seguito da Michele Alboreto e Nino Farina appaiati a quota 5.

■ **MANSELL.** Nigel Mansell ha ottenuto la 13. pole position stagionale, eguagliando il primato stabilito da Ayrton Senna nel 1988 e 1989. Al britannico è andato anche il giro veloce in corsa, l'8. di questo suo splendido 1992. A un Gp dal termine Mansell ha la media di 7,20 punti/gara, mentre la Williams, che conta ora 61 vittorie, ha 5,46 punti/partecipazione di media.

■ **FITIPALDI.** Tra i driver a punti in Giappone anche Christian Fittipaldi, alla 9 presenza; il giovane brasiliano è l'unico tra i debuttanti del 1992 a figurare nella classifica.

■ **ESORDI.** Da segnalare in Giappone 2 esordi stagionali: Jan Lammers, arrivato ora a 22 presenze, è tomato in Formula Uno dopo un in-

NUMERI

a cura di Mauro Mori

tervallo di oltre 10 anni in quanto la sua ultima partecipazione risaliva al Gp d'Olanda del 1982; Nicola Larini invece è alla 41. gara e al debutto con la Ferrari. Il neo

campione nazionale della categoria turismo è l'83. pilota ad aver gareggiato in Campionato con le monoposto di Maranello, il 24. italiano e il 1. nato in Toscana.

■ **ITALIANI.** In una giornata favorevole agli italiani da rimarcare anche la confermata affidabilità di Michele Alboreto; dopo 15 Gp il milanese è il pilota rimasto più a lungo in gara quest'anno, avendo coperto il 94% della distanza teorica. Ancora per l'affidabilità segnaliamo che, per la 1. volta quest'anno, le 4 monoposto con motori Ferrari al via sono state tutte classificate; lo scorso anno — quando al posto della Dallara avevamo la Minardi — si era verificato un risultato analogo a Barcellona.

■ **SUZUKA.** Con i suoi 310 km la corsa giapponese è la più lunga del 1992 mentre la più breve è quella monegasca, di appena 259 km. Se consideriamo invece la durata, la più corta risulta quella di Monza (78 minuti) e la più lunga quella di Barcellona (116 minuti).

VELOCITA' IN PROVA

VENERDÌ

N.	PILOTA	KM/H
5	Mansell	293.160
6	Patrese	292.520
9	Alboreto	291.420
19	Schumacher	290.790
2	Berger	289.780
30	Katayama	289.700
29	Gachot	289.620
23	Fittipaldi	289.230
1	Senna	288.080
24	Morbidelli	287.310
21	Lehto	287.310
20	Brundle	287.160
10	Suzuki	287.160
22	Martini	287.080
26	Comas	287.010
12	Herbert	286.930
16	Lammers	286.780
33	Gugelmin	284.660
4	De Cesaris	284.510
28	Larini	284.510
11	Hakkinen	283.460
32	Modena	283.390
25	Boutsen	283.090
3	Grouillard	282.800
17	Naspetti	279.790
27	Alesi	275.160

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
5	Mansell	267.990
6	Patrese	267.190
24	Morbidelli	261.310
4	De Cesaris	255.260
32	Modena	248.450
19	Schumacher	244.400
30	Katayama	240.210
9	Alboreto	226.130

DOMENICA

N.	PILOTA	KM/H
5	Mansell	299.830
2	Berger	299.830
1	Senna	299.500
6	Patrese	298.760
20	Brundle	294.840
19	Schumacher	294.360
12	Herbert	294.120
24	Morbidelli	294.040
11	Hakkinen	293.880
26	Comas	293.720
23	Fittipaldi	293.320
10	Suzuki	291.890
17	Naspetti	291.810
21	Lehto	291.730
22	Martini	291.260
25	Boutsen	291.180
3	Grouillard	290.870
4	De Cesaris	290.090
29	Gachot	289.930
9	Alboreto	289.700
32	Modena	289.540
30	Katayama	289.470
33	Gugelmin	286.550
27	Alesi	285.640
28	Larini	282.720

Velocità rilevate sul rettilineo principale

I VOTI DEL GP

Esaudito Fittipaldi

Sembra proprio che le preghiere di Christian Fittipaldi siano state esaudite, visto il buon sesto posto ottenuto in Giappone e il recupero nella nostra classifica che vede invece De Cesaris in discesa nonostante la bella prestazione di Suzuki.



										Totale punti Gp Giappone
Forti	D'Ulisse	Bramardo	Camus	Rives	Corbetta	Zwickl	Barros	Schlang	Mello	

Mansell	10	8	10	9	9	10	10	9	10	10	77
Hakkinen	9	9	9	10	10	9	9	9	10	10	75
De Cesaris	10	10	10	8	9	9	7	10	9	10	75
Herbert	9	8	9	10	10	9	9	9	10	10	75
Patrese	10	9	10	9	9	9	10	9	9	9	74
Brundle	9	9	9	9	7	9	9	9	9	9	72
Fittipaldi	9	9	9	8	9	9	8	9	8	9	70
Berger	9	8	9	8	8	9	10	9	8	8	68
Alesi	8	8	9	9	9	8	8	8	8	7	66
Schumacher	8	8	8	8	8	7	8	7	9	8	63
Lammers	8	7	7	8	8	7	7	8	8	8	61
Modena	8	7	8	7	8	8	5	8	7	9	61
Katayama	9	6	8	7	7	9	6	8	6	9	60
Larini	7	8	8	7	7	7	8	7	7	6	58
Comas	8	7	8	7	7	7	6	8	7	7	58
Morbidelli	7	7	7	7	7	7	7	6	7	7	56
Lehto	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6	56
Martini	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6	56
Suzuki	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	56
Alboreto	7	7	7	6	6	7	7	7	7	8	55
Naspetti	7	7	7	6	6	6	6	7	7	7	53
Gugelmin	6	6	5	5	5	6	5	6	6	6	45
Gachot	4	5	4	5	5	4	5	4	5	3	36
Senna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Boutsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLASSIFICA GENERALE

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1. (1.)		Mansell	1143	15	76.20
= 2. (2.)		Senna	937	13	72.08
▲ 3. (4.)		Patrese	1019	15	67.93
▽ 4. (3.)		Schumacher	1017	15	67.80
= 5. (5.)		Brundle	928	14	66.29
= 6. (6.)		Hakkinen	914	14	65.29
▲ 7. (8.)		Alesi	942	15	62.80
▽ 8. (7.)		Alboreto	939	15	62.60
☆ 9. (-)		Lammers	61	1	61.00
▽ 10. (9.)		Berger	846	14	60.43
▽ 11. (10.)		Herbert	782	13	60.15
▽ 12. (11.)		De Cesaris	840	14	60.00
☆ 13. (-)		Larini	58	1	58.00
▽ 14. (12.)		Comas	720	13	55.38
▽ 15. (13.)		Lehto	772	14	55.14
▽ 16. (14.)		Moreno	55	1	55.00
▽ 17. (12.)		Wendlinger	659	12	54.92
▽ 18. (14.)		Capelli	712	13	54.77
▽ 19. (17.)		Tarquini	602	11	54.73
= 20. (20.)		Belmondo	266	5	53.20
▽ 21. (19.)		Van De Poele	106	2	53.00
▽ (20.)		Martini	689	13	53.00
▲ 23. (25.)		Fittipaldi	422	8	52.75
▽ 24. (21.)		Suzuki	472	9	52.44
▽ 25. (18.)		Hill	103	2	51.50
▽ 26. (24.)		Naspetti	204	4	51.00
= 27. (27.)		Morbidelli	657	13	50.54
▽ 28. (26.)		Gugelmin	646	13	49.69
▽ 29. (23.)		Gachot	695	14	49.64
▽ 30. (28.)		Boutsen	633	13	48.69
▽ 31. (30.)		Katayama	624	13	48.00
▽ 32. (29.)		Grouillard	623	13	47.92
▽ 33. (31.)		Modena	469	10	46.90
▽ 34. (31.)		Chiesa	87	2	43.50

Legenda ▲ IN SALITA ▽ IN DISCESA
= STAZIONARIO ☆ NUOVO ENTRATO



In ascesa Katayama (Colombo)

Dopo ogni Gp il punteggio totale per ciascun pilota non terrà conto del voto migliore e di quello peggiore. Inoltre, non verrà assegnata alcuna votazione a chi non avrà percorso almeno tre giri in gara.

NEL '94 UNA F.1 TUTTA GIAPPONESE?

HONDA SU HONDA

SUZUKA — L'Honda, che ha appena lasciato la F.1, sta lavorando per rientrare. E non con un altro team, bensì con una vettura completamente sua. Il programma non è a brevissima scadenza, tuttavia, come lasciano intendere le dichiarazioni del presidente Kawamoto, si parla di un possibile rientro in chiave '94, o al massimo '95. Del resto la casa nipponica ha praticamente tutto: dispone infatti di una esperienza motoristica vastissima e all'avanguardia. Ha già un cambio automatico e un sistema di sospensioni attive. Possiede la tecnologia dell'acceleratore elettronico e delle ruote sterzanti. Niente da dire poi, come capacità organizzativa generale e risorse umane ed economiche. Più che normale, quindi, che abbia pensato a una



Non è un addio, sopra, ma un arrivederci: la Honda potrebbe tornare in forze e Senna, sotto con tutta la squadra McLaren, è l'uomo designato per... pilotare l'operazione



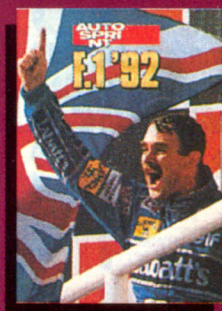
sua vettura (dalla bianca livrea come nella tradizione Honda) tutta fatta in casa. Quello che le manca è l'uomo in grado di disegnare il telaio e di mettere assieme nella maniera più funzionale tutto quello di cui dispone l'Honda. Vale la pena sottolineare che anche le potenzialità in campo elettronico sono enormi. Personaggi ideali per questa operazione sarebbero John Barnard o Patrick Head, che però, almeno per ora, sono già impegnati. Quindi primo obiettivo della Casa nipponica è trovare l'uomo giusto. Il secondo problema da analizzare e risolvere è quello della sede. L'impressione è che si voglia far base a Wako con un punto di appoggio in Europa. Insomma Honda-Honda giapponese anche nella sede della scuderia, a costo di studiare delle soluzioni logistiche davvero fantascientifiche. Tuttavia c'è qualcosa, o meglio qualcuno, che ben difficilmente sarà giapponese al 100%: il pilota. Infatti «driver» designato di questo progetto è Ayrton Senna. I suoi rapporti con la Honda sono tali che non solo lo si deve ritenere al corrente di questa precisa volontà del colosso nipponico, ma anche possibile legame e consulente particolare nelle fasi di messa a punto del progetto. Infatti Ayrton è l'uomo che ha l'esperienza per individuare i tecnici occidentali (ad esempio ingegneri di pista e aerodinamici) di cui l'armata gialla potrebbe aver bisogno quanto meno nelle fasi iniziali del progetto. Non solo, ma il tre volte campione del mondo è anche in possesso del carisma necessario per convincerli a lavorare per lunghi periodi in Giappone. Con l'Honda quasi sicuramente sarà poi della partita la Bridgestone. Quanto meno perché come risulta alla Goodyear è pro-

prio con questa Casa di pneumatici, attraverso il marchio Firestone, che l'Honda ha intenzione di affrontare la F.1. Indy, dove la Casa di Akron ha attualmente il monopolio. Questo tenuto conto che a tempi ancora più brevi di quelli ipotizzabili per la F.1 è previsto uno sbarco della Casa nipponica, come già spiegato da Autosprint, negli Stati Uniti, sia pure in partnership con un team. □

**ECCO
LA SESTA
DISPENSA
SUL MONDIALE
F.1 1992**

In tutto saranno 16 di cui 14 dedicate ai Gp, 1 a tutte le cifre e 1 al pilota campione del mondo. Alla fine si otterrà un volume di 260 pagine da rilegare con la copertina che è stata distribuita con il n. 39 di

**AUTO
SPRI
NT**

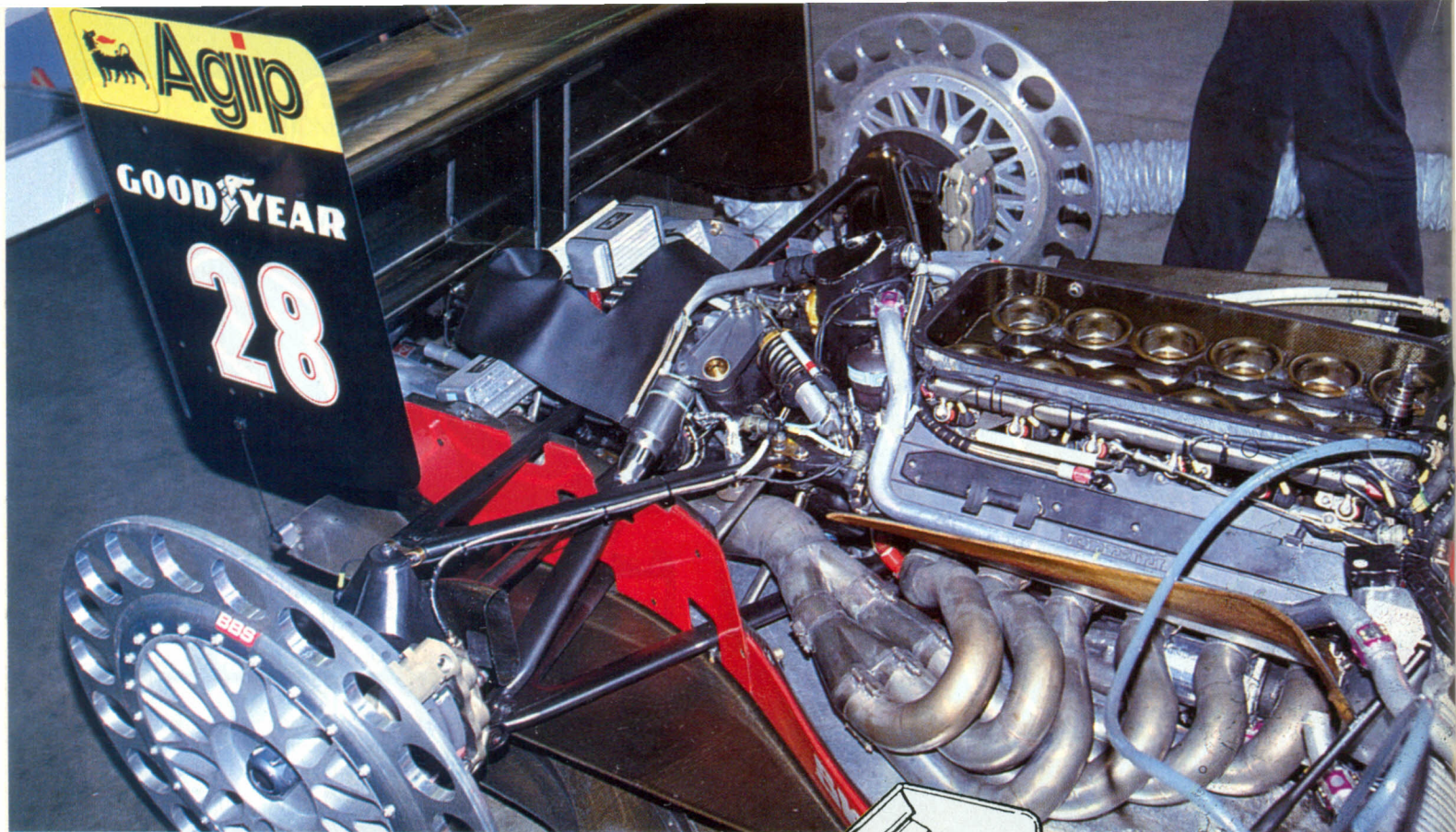


Se volete partecipare al Gp fedeltà e vincere un giorno alla Ferrari collezionate i 16 bollini e spediteli al nostro indirizzo con le modalità che troverete nell'ultima dispensa



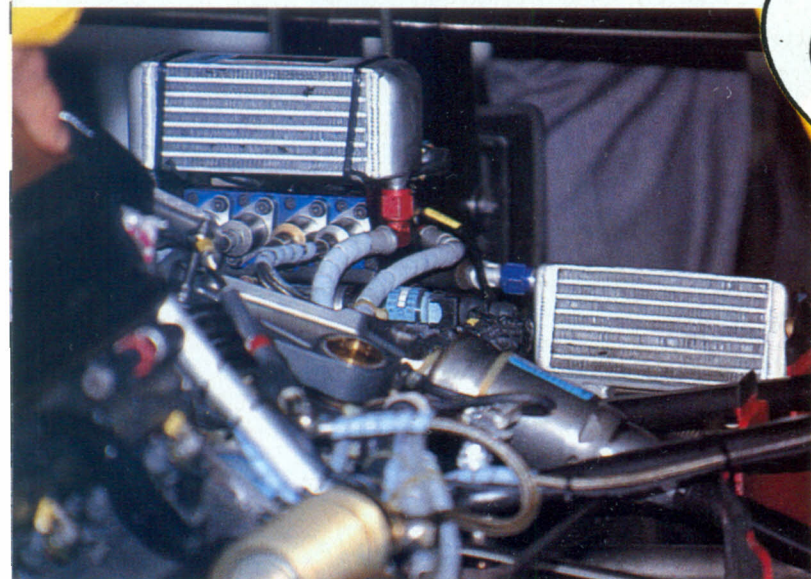
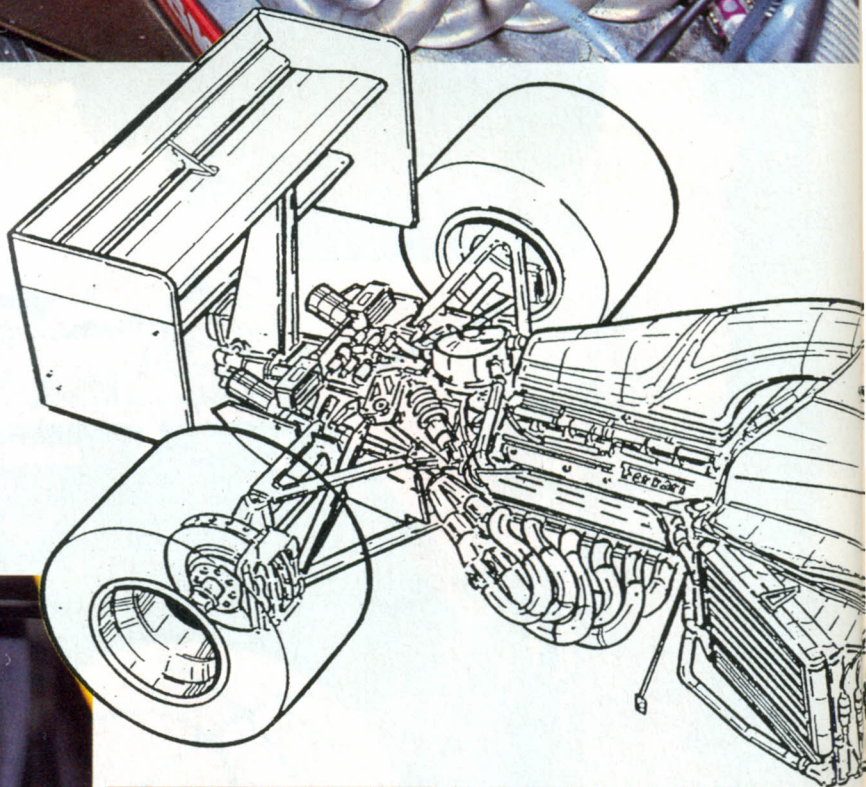
**questo è il
6. bollino!**

NON VALGONO LE FOTOCOPIE



CORRETTORI IN PARALLELO ALLE SOSPENSIONI POSTERIORI

Ecco, quasi senza segreti, le sospensioni reattive della Ferrari di Larini, foto sopra, nel loro schema al retrotreno. Si vede come i correttori di assetto (gestiti elettronicamente) siano montati in parallelo alle sospensioni, che sono tradizionali, costituite da ammortizzatori dotati di serbatoi del gas separati (visibili in primo piano vicino alle testate del motore). Si nota poi il gruppo di elettrovalvole (sono 4 in tutto) che gestiscono l'intero sistema. Sono piazzate sotto al supporto dell'alettone, foto sotto, subito dietro a quelle montate trasversalmente che comandano il cambio. Visibili anche le varie canalizzazioni, mentre i potenziometri sono nascosti all'interno dei martinetti. Sempre alla base del supporto dell'alettone vi è poi un radiatore aggiuntivo, montato per raffreddare il liquido del circuito idraulico. Nelle foto in basso a destra ecco a confronto i due musi utilizzati a Suzuka: a sinistra quello nuovo, più inclinato verso l'alto, usato da Alesi. Il profilo dell'alettone risulta, nella nuova versione, più lontano dal cono del muso rispetto alla soluzione tradizionale. Nel disegno a destra, infine, ecco la Ferrari F92A longitudinale con le modifiche per renderla «intelligente».



LA TECNICA **FERRARI CON CORRETTORE D'ASSETTO**

ELETTRO CAVALLINO

Montato sulla F92A con cambio longitudinale ha effettuato il debutto in gara il sistema che è simile a quello della Lotus. In attesa dell'evoluzione, tipo Williams...

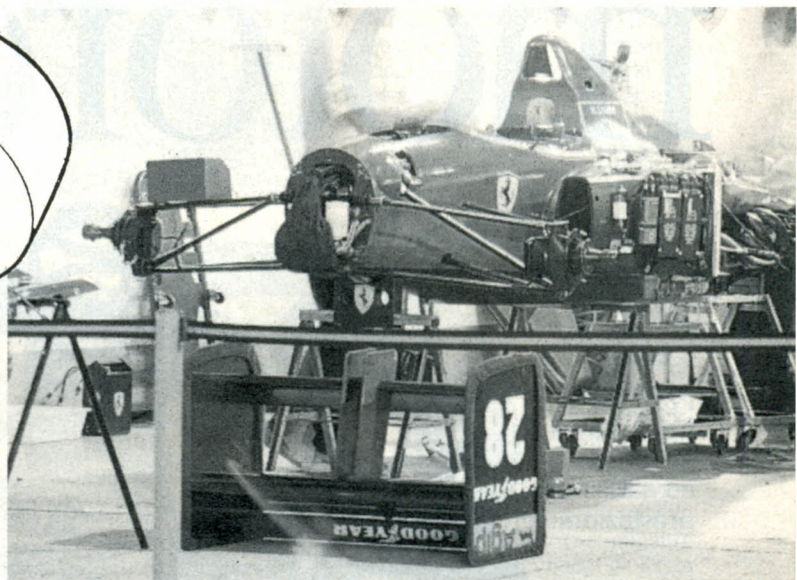
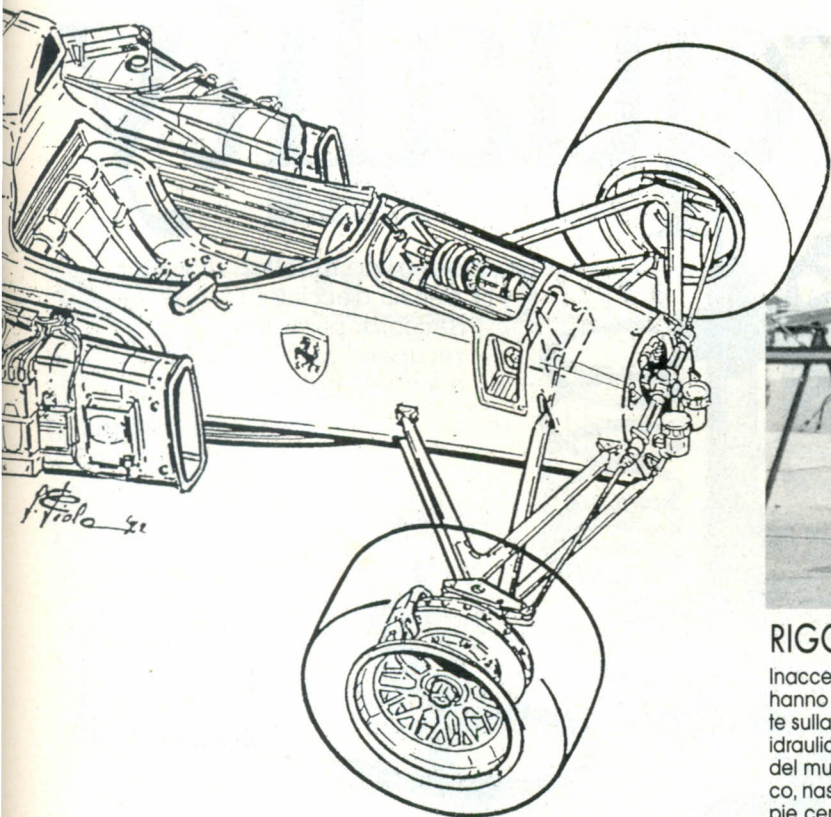
SUZUKA — Il titolo mondiale già assegnato ha giocato pesantemente sulla preparazione delle vetture per le ultime due gare della stagione. Un peccato, perché invece per tradizione in Giappone si sono sempre viste parecchie novità tecniche, soprattutto fra le squadre che solitamente si contendevano ancora il titolo a quel punto del mondiale e cioè McLaren e Williams. Bisogna però pensare che quest'anno ci sono state altre cose che hanno distratto i tecnici. Quelli di Ron Dennis in prima fila, con un bel foglio bianco sulla voce «motore per la prossima stagione». Il progetto della nuova McLaren, comunque è in fase avanzata, secondo le dimensioni generiche di un 10 cilindri. Le stesse nuove restrizioni imposte dalla Federazione hanno spinto un po' tutti a sacrificare queste ultime due gare per concentrarsi sulla ricerca in galleria del vento. Così, in

questa ottica di sperimentazione avanzata, va visto il debutto a sorpresa della prima versione attiva della Ferrari, l'unica grande novità presente a Suzuka. Una decisione, quella del debutto anticipato, caldeggiata dallo stesso Barnard, che ha così rotto gli indugi in un settore dove da anni a Maranello è stato bloccato più di un progetto, a seconda delle varie correnti tecniche in auge. A partire dal primo correttore di assetto (regolabile manualmente dal pilota) portato in gara nel lontano '88 sull'ultima monoposto turbo, per arrivare ai vari esperimenti varati e regolarmente «insabbiati» nella passata stagione e nella fase di preparazione della attuale annata, prima sulla 642B poi sulla 643. «C'è bisogno di una buona base in questo settore, per poi poter varare progetti più sofisticati» ha ammesso lo stesso Barnard, che ha preso in mano le redini della

responsabilità tecnica anche della monoposto che affronterà la fase iniziale della stagione '93, come leggete a parte. Non è un caso, poi, che l'ingegnere Baldisseri, il tecnico che ha curato la realizzazione dell'impianto che ha debuttato a Suzuka con Larini, farà parte del ristretto gruppo di tecnici che si trasferirà quanto prima nella sede inglese della Ferrari a Shalford. Ma torniamo alla F92A «intelligente».

FERRARI ATTIVA. Il correttore di assetto a gestione elettronica è stato montato sulla versione della vettura dotata di cambio longitudinale, in attesa di essere trasferito su quella già avanzata, che ha il trasversale. Si tratta del primo passo, quello chiamato in codice «00». I martinetti idraulici sono mon-

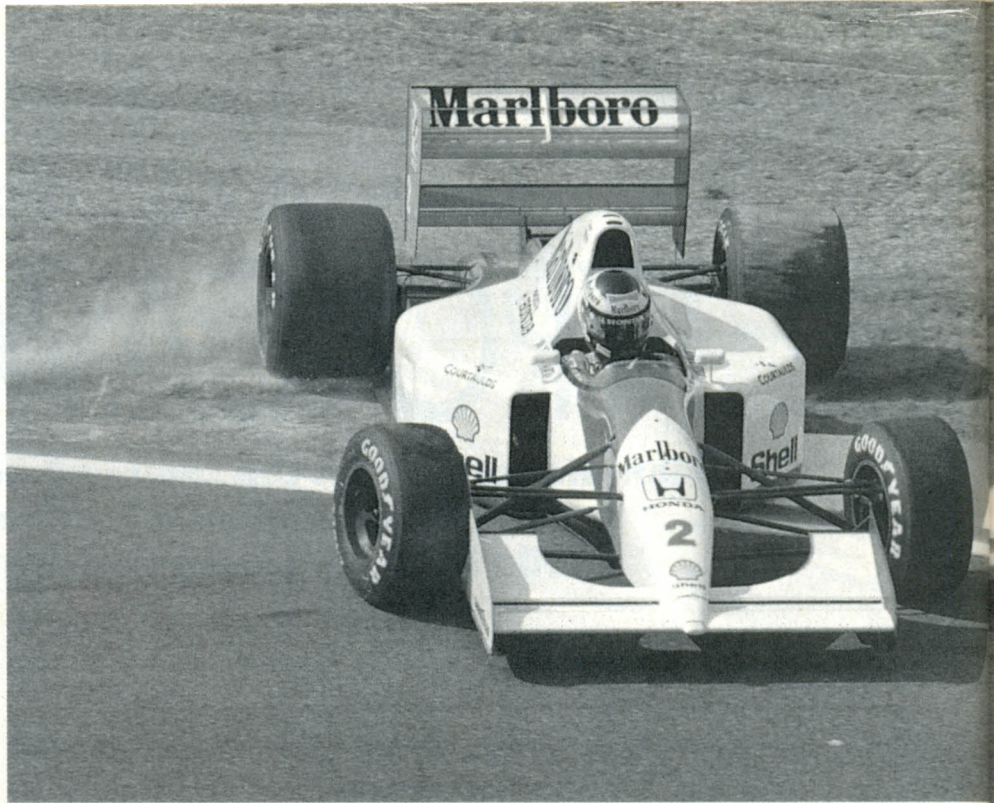
Giorgio Piola



RIGONFIAMENTI PER I MARTINETTI

Inaccessibile per tutti il box della Ferrari a Suzuka. Gli uomini del Cavallino hanno cercato così di tenere nascosti i segreti delle sospensioni attive montate sulla monoposto di Larini. Ciò non ha impedito, però, la vista dei martinetti idraulici, coassiali ai puntoni e nascosti dai due leggeri rigonfiamenti ai lati del muso (foto sopra). Si vedono anche le canalizzazioni del circuito idraulico, nascoste in parte da un drappo nero. Sulla fiancata sono presenti le doppie centraline di gestione. Nella prossima versione tipo Williams, lo schema anteriore non sarà più basato sul monoammortizzatore.

←
tati in parallelo alle sospensioni tradizionali, con ammortizzatore (Bilstein) dotati di serbatoio del gas separato. Più che attive queste sospensioni sono reattive, nel senso che reagiscono alle varie situazioni che si verificano durante la gara. Mantengono costante l'altezza da terra indipendentemente dalla variazione di carico di deportanza e di peso, dal rollio in curva e dal beccheggio in frenata ed in accelerazione. È stato risolto in questo modo il problema di difficoltà di guida della monoposto a serbatoi pieni ed è stato attenuato il fastidioso saltellio che rendeva aerodinamicamente instabile la F92A. In pratica, il sistema montato sulla Ferrari si ispira maggiormente a quanto fatto dalla Lotus piuttosto che seguire la strada, più insidiosa anche se più performante, della Williams. Non bisogna dimenticare che gli uomini di Patrick Head hanno lavorato per mettere a punto il sistema della Fw14B per circa 7 anni (!), senza mai perdersi d'animo... Alla Ferrari si è preferito ripartire da zero e nonostante questo i primi riscontri con la pista sono stati positivi considerando il fatto che tutto il sistema ha comportato un handicap di peso di circa 30 kg. Nelle fotografie si vedono tutti i vari elementi che sono stati aggiunti. Un accumulatore all'avantreno (nascosto dal drappo nero) i quattro martinetti idraulici coassiali ai puntoni di reazione delle sospensioni, l'accumulatore al retrotreno,



la pompa aggiuntiva posizionata sulla bancata di sinistra dei cilindri, le centraline specifiche della Magneti Marelli e il gruppo delle 4 elettrovalvole nascoste sotto il supporto dell'alettone (dove vi è anche un radiatore supplementare, per raffreddare l'intero circuito idraulico). Positivo infine il debutto del

nuovo muso, leggermente rialzato rispetto a quello sinora utilizzato. Questo musetto, in origine, era stato studiato per la versione laboratorio adattata alle nuove limitazioni in ottica '93. Alesi ne è rimasto colpito, tanto da volerlo anche sulla sua monoposto per il Giappone. □

motorquality

ADVERTIME-3

- Sistemi frenanti BREMBO da competizione. Dischi Serie Oro per vetture stradali.
- Pastiglie freno senza amianto ad altissime prestazioni.



- Kit tubazioni freno in teflon rivestiti in treccia d'acciaio. Raccordi pressati o recuperabili in acciaio inox o leghe leggere.

- Molle speciali per "l'assetto sportivo".

motorquality
mq[®]
da Tecnico a Tecnico.

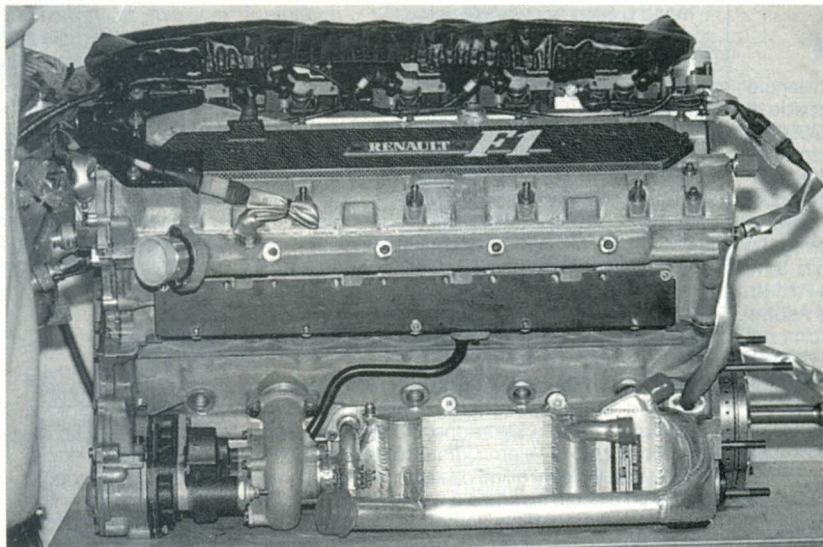
L'EX TITOLARE DELL'AGS È A CAPO DI UN GRUPPO FRANCESE ORA PER LA LIGIER SI FA SOTTO DE ROUVRE

SUZUKA — Continua l'affannoso vagare di Ron Dennis alla ricerca di un propulsore. Il motivo di tanta agitazione è che l'operazione acquisto di quote della Ligier da parte della McLaren per avere i motori Renault, è divenuto improvvisamente più complessa. Si è fatto avanti, infatti, un gruppo francese, interessato ad entrare in possesso della squadra transalpina. A condurre le trattative c'è De Rouvre, già titolare della

Ags. Quindi, in regime di concorrenza, Ligier sembra ora in grado di giocare su due tavoli. Ma cos'è che tiene sul mercato il vecchio Guy? La paura che un cambiamento politico in Francia, dato ormai per certo in tutti i sondaggi, finisca con il prosciugargli i finanziamenti che gli arrivavano attraverso sponsorizzazioni di aziende statali. Oggi la sua squadra ha un valore rilevante e ha un contratto in essere con la Re-

nault. Alla fine della stagione '93 il team potrebbe invece ritrovarsi non solo senza sponsor, ma anche in difficoltà con i motori poiché, lo ha precisato lo stesso Christian Contzen, «La Ligier, per avere i motori anche nel '94 dovrà arrivare, secondo gli accordi contrattuali almeno 4. nel mondiale». Un'impresa difficile, che spinge Ligier a un accordo con Dennis, che potrebbe entrare in società con lui pagandogli una fornitura di Ford Hb «clienti», o con il gruppo sostenuto da De Rouvre. In ogni caso la McLaren non ha ancora sistemato la questione motori. Sino alla scorsa settimana l'unico problema da risolvere sembrava legato alle benzine: per avere i Renault Dennis, infatti, doveva accettare la Elf, perdendo così i 5 milioni di dollari di sponsorizzazione assicurati dalla Shell (con il rischio oltretutto di avvantaggiare la Benetton, più che disponibile a recuperare sia la fornitura di carburante che la sponsorizzazione...). Ma adesso, le cose sono cambiate. Alla luce di quanto emerso a Suzuka la situazione, infatti, sembra essersi riaperta e torna in ballo per Dennis la fornitura Ford degli otto cilindri Hb «clienti», vale a dire quelli senza le valvole pneumatiche riservati alla squadra di Briatore. Sembra che Ron abbia chiesto di potere provvedere direttamente allo sviluppo di questo tipo di motori, ricevendo però una risposta negativa. Per la fornitura del motore «standard», invece, alla Cosworth sembrano ora più possibilisti. Dennis, vista la situazione, ha provato anche a sondare Jordan, per avere da Eddie i Brian Hart, offrendogli in cambio il pagamento di una fornitura di motori (Ford Hb o Ilmor), più un conguaglio in dollari (2-3 milioni). Sull'inedito V10 inglese di Brian Hart, gli uomini della McLaren potrebbero lavorare. E vista l'esperienza di Osamu Goto sui motori a 10 cilindri, la McLaren garantirebbe una bella accelerazione allo sviluppo di questo propulsore. Ma per ora da parte di Jordan (come si legge a pagina 43) c'è stata una risposta negativa.

Berger fuori pista, sopra, è simbolo delle difficoltà in cui si trova la McLaren. Per il team di Ron Dennis pare farsi più difficile la possibilità di ottenere i tanto sospirati V10 della Renault, a destra. La squadra inglese potrebbe trovarsi costretta a un ripiego, che verrebbe dai Ford «standard» oppure dal V10 che Brian Hart sta preparando per Eddie Jordan...



TUTTI I NUMERI DELLE MONOPOSTO

Queste le sigle delle vetture utilizzate nelle prove e in gara nel Gp del Giappone a Suzuka.

LIGIER

Js37-8 Erik Comas
Js37-5 Thierry Boutsen
Js37-6 muletto

McLAREN

Mp4/7-9 Ayrton Senna
Mp4/7-10 Gerhard Berger
Mp4/7-8 muletto

WILLIAMS

Fw14B-10 Riccardo Patrese
Fw14B-11 Nigel Mansell
Fw14B-9 muletto

TYRRELL

020B-11 Andrea De Cesaris
020B-7 Olivier Grouillard
020B-3 muletto

MINARDI

M192-4 Christian Fittipaldi
M192-3 Gianni Morbidelli
M192-2 muletto

FERRARI

F92A1-133 Jean Alesi
F92A-134 Nicola Larini
F92A1-136 muletto

SCUDERIA ITALIA

192-26 J.J. Lehto
192-27 Pierluigi Martini
192-24 muletto

JORDAN

192-01 Stefano Modena
192-04 Mauricio Gugelmin
192-03 muletto

MARCH

Cg911B-3 Emanuele Naspetti
Cg911B-4 Jan Lammers

BENETTON

B192-8 Michael Schumacher
B192-4 Martin Brundle
B192-6 muletto

LOTUS

107-3 Johnny Herbert
107-4 Mika Hakkinen
107-2 muletto

VENTURI

Lc92-5 Ukyo Katayama
Lc92-4 Bertrand Gachot
Lc92-1 muletto

FOOTWORK

Fa 13-6 Michele Alboreto
Fa 13-4 Aguri Suzuki
Fa 13-5 muletto

Diego Forti

■ BUON DEBUTTO NELLA INDY LIGHT DI LAWSON

ESTREMAMENTE positivo è stato il debutto sulle auto da corsa per il quattro volte iridato della classe 500 del motociclismo Eddie Lawson. Il californiano ha infatti recentemente disputato la sua prima gara tra le quattro ruote a Laguna Seca con una March-Buick nel campionato Indy Light. Finché non è stato vittima di problemi elettrici, Lawson ha tenuto un'ottima ottava posizione. Il quattro volte iridato delle moto conta di correre tutto il campionato della Indy Light nella prossima stagione.

■ LAMY CON CRYPTON IN F.3000

IL NEOCAMPIONE tedesco di F.3, Pedro Lamy, ha firmato la scorsa settimana il contratto che lo legherà per la prossima stagione del-

la F. 3000 internazionale al team Crypton. Il giovane portoghese all'inizio della settimana ha sostenuto un positivo test di F.3000 sulla pista di Magny Cours che ha visto impegnati anche il tedesco Maassen e il francese Boullion

■ BENE LA DALLARA F.3 CON LE AVON A THRUXTON

SI È rivelato estremamente positivo il test sostenuto dalla Dallara 392 di F.3 in Gran Bretagna in vista di un ritorno nella serie inglese di F.3 per la prossima stagione. I dubbi che i team di Oltremarica sollevavano circa la monoposto parmense riguardavano l'adattabilità alle gomme Avon. L'ingegner Dallara ha così organizzato una seduta di prove in Gran Bretagna con il team di Alan Docking. La scorsa settimana la 391-Mugen del team Bvm, con la supervisione tecnica di Rosin della Pre.Ma. e Vannini della Bvm, ha girato con Philippe Adams a Thrupton in 1'06"7, ovvero a soli due decimi dal record della pista, inoltre la performance del belga, impegnato normalmente nella serie britannica con Alan Docking, era perfettamente simile a quella dei piloti britannici che stavano mettendo a punto le Ralt e le Reynard per il Gp di Macao del prossimo 22 novembre.

■ A FIORANO I RAGAZZI DISTROFICI

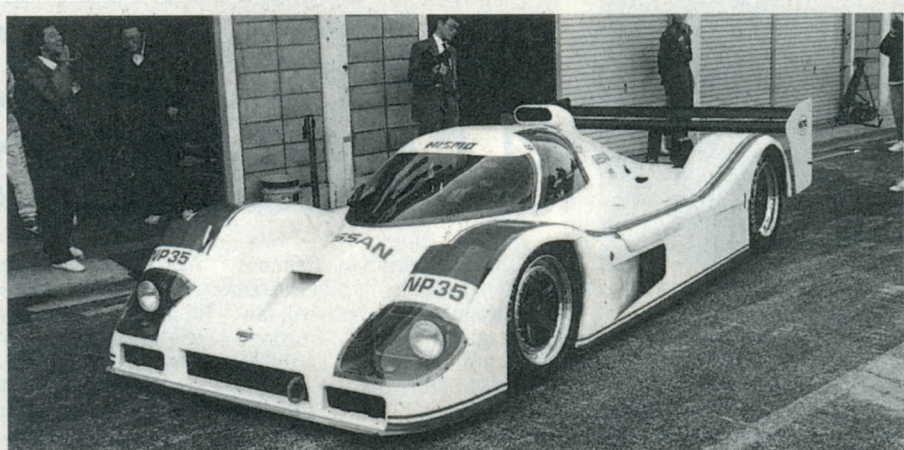


HA RISCOSSO un grande successo la seconda edizione del «Tutti insieme a Maranello» recentemente svoltasi

sulla pista di Fiorano. La manifestazione è stata organizzata dall'Unione italiana lotta alla distrofia muscolare assieme al Ferrari Club di Maranello, oltre alla stessa Ferrari. Lo scopo di questo meeting è stato quello di portare alcuni ragazzi colpiti da distrofia muscolare a fare alcuni giri sulla pista di Fiorano sulle vetture del Cavallino. (nella foto Giovanelli).

■ IL MOTOR SPORT DI ANCONA FESTEGGIA I DODICI ANNI

RESTERÀ aperto fino a domenica 1. novembre il 12. Motor sport adriatico che si tiene nei padiglioni del quartiere fieristico di Ancona. La rassegna motoristica marchigiana propone alcune prestigiose monoposto di F.1 come la Ferrari, la Williams-Renault e la Benetton-Ford, oltre ad altre interessanti vetture da corsa e di serie recentemente presentate.



DOPO IL PRIMO TEST A SUGO DEBUTTERÀ NEL CAMPIONATO NIPPONICO

Ecco la nuova Nissan Gr. C aspirata

È SCESA in pista per la prima volta la scorsa settimana a Sugo la nuova Nissan di Gr. C azionata dal propulsore aspirato di 3,5 litri V12 (nella Foto-Cooper). Questa vettura farà il proprio debutto agonistico nella prossima gara del Gr. C giapponese a Mine. La Np35 è solo in parte parente della P35 che in America aveva fatto i primi test con il motore V12 aspirato. La nuova biposto ha infatti la scocca in fibra di carbonio, mentre la progenitrice era realizzata in honeycomb d'alluminio. Inoltre la nipponica Nismo ha sensibilmente modificato la vettura rispetto a quanto aveva invece preparato la Npti, ovvero la sezione sportiva sta-

unitense, per il primo prototipo. I cambiamenti sono stati determinati dal fatto che la vettura deve essere adatta alle gare di 1000 km del Gr. C giapponese, inoltre si tende in questo campionato a cercare soluzioni con basso carico aerodinamico. In questo primo approccio con la pista la Nissan Np35, guidata da Jeff Krosnoff e Toshio Suzuki, ha utilizzato gomme Goodyear, mentre in futuro è probabile il passaggio alle Bridgestone. Quanto ai programmi futuri, anche se la Nissan non ha ancora dato conferme, pare sicuro la partecipazione alla 24 ore di Le Mans e al campionato nipponico di Gr. C.

■ PAURA PER ZANARDI CON LA BENETTON

UN'USCITA di pista a 220 kmh ha procurato un grande spavento la scorsa settimana ad Alessandro Zanardi mentre stava provando la Benetton dotata di sospensioni attive a Silverstone. Il bolognese è finito fuori a causa di un improvviso guasto al sistema idraulico delle sospensioni. Data l'elevata velocità si sono vissuti alcuni attimi di brivido, inoltre attorno alla vettura si è sviluppato anche un piccolo incendio a causa dei liquidi di lubrificazione che sono finiti sul motore. Prontamente domate le fiamme ci si è resi conto che il pilota stava bene e che la vettura non aveva riportato danni particolarmente gravi.

■ AUTO DA SOGNO E CAMPIONI NELLA PRO-AM

SULLA FALSARIGA di quanto avviene per sport come golf, tennis e vela, sabato scorso a Balocco si è disputata la 1. Pro-Am riservata ai professionisti e gentlemen-driver di automobilismo. La manifestazione è stata organizzata dal Club Italia con la collaborazione del Gruppo Fiat-Alfa-Lancia. Si sono viste in pista le più belle vetture sportive del passato come la Lancia D24 Sport, B20, Stratos (nella foto) ed S4. Le Ferrari Daytona, 250, Bb Le Mans ed F40; le Alfa Sz e Gta; tanto per citarne alcune, a queste erano poi state affiancate delle 155 Q4 e delle Dedra Integrali. Il confronto ha visto impegnati i rappresentanti delle sei formazioni in prove di regolarità e slalom. Il successo finale è andato alla squadra composta da Francia, Garrone, Vittorio Mandelli, Avandero e Merendino. Nella regolarità si è imposto Mario Ilotte, mentre nei tre raggruppamenti delle prove di slalom hanno vinto Vittorio Mandelli, Maurizio Ambrogetti e Claudio Magnani. Infine, nel confronto di slalom tra i professionisti, Aghini ha preceduto Francia, Tamburini, Aurioi, Nannini e Kankkunen.



■ ANCORA SQUALIFICHE NEL CIVT

ANCHE la gara di Monza del Civt è stata caratterizzata da esclusioni determinate da motivi tecnici. In sede di verifica i commissari della Csaì hanno pescato irregolari due vincitori di classe. Fabio Santaniello è stato privato del successo in N2 per la non conformità del basamento motore della sua Bmw M3; e il vincitore è diventato Costantino Bertuzzi con la Deltonea. Fuori anche Angelo Baiguera in N6, per le molle di aspirazione e scarico della sua Fiat Uno Turbo; la vittoria passa nelle mani di Mimmo Leone su Fiat Tipo 16V. Per regolamento ai due rei sono stati dimezzati i punteggi ottenuti nell'arco della stagione, con conseguenti retrocessioni nelle graduatorie delle rispettive classi.

LA PRE.MA. INGAGGIA DE SIMONE PER LA F. 3 '93

IL PRIMO colpo del mercato piloti per il Tricolore F. 3 del 1993 lo ha messo a segno la Pre.Ma. ingaggiando Fabrizio De Simone (Photo4). La formazione veneta, oltre a procurarsi uno dei piloti più ambiti per la prossima stagione, si è così assicurata un tester per lo svezamento dei motori Tipo 16V da lui già provati alla fine dello scorso anno. Il romano scenderà infatti in pista al Mugello martedì e mercoledì di questa settimana per iniziare il lavoro di sviluppo del nuovo pro-



pulsore con cui il Gruppo Fiat conta di tornare al vertice in vista della prossima stagione. Per quel che riguarda la formazione veneta, c'è da dire che l'orientamento di Piccolo e Rosin è di schierare solo due monoposto nel tricolore '93.

RIBEIRO TORNA A CORRERE NELLA F.3 BRITANNICA

DOPO AVERE calcato le scene della F.1 verso la fine degli anni '70, Alex Dias Ribeiro sta ora cercando di accordarsi con il team di Alan Docking per correre nella F.3 britannica. Ad onore del vero il 42enne brasiliano già quest'anno aveva corso in F.3 nel campionato sudamericano alla guida di una Ralt R133-Mugen. Ribeiro tornerà così nella serie che lo aveva lanciato verso l'arena internazionale nel 1975.

FERRARESI OK NEI TEST DELLA M&G

IL RICCO programma di test invernali varato dalla squadra bolognese per scegliere i piloti per la prossima stagione di F.2000 prosegue a ritmo serrato. La M&G ha fatto recentemente a Magione una serie di prove cui hanno preso parte quattro piloti. I migliori tempi ufficialmente

rilevati sono stati i seguenti: Ferraresi 49"90; Mastronardi 50"00; Moscatelli 50"29; Stremmenos 50"30. Inoltre, per raccogliere utili indicazioni sulla messa a punto delle proprie Dallara-Alfa, la M&G ha fatto fare una decina di giri anche a Paolo Coloni che ha segnato il miglior passaggio in 49"00. Il team bolognese tornerà nuovamente in pista questa settimana per provare altri piloti.



La F. Indy perde il Gp di New York

LA PREVISTA gara di F. Indy a New York non si svolgerà. Il Motor-marketing International che avrebbe dovuto curare la gestione economica della corsa a Manhattan si è limitato a fare sapere che il progetto non era più commercialmente remunerativo. Ma, a quanto si sa, pare che siano invece sorti dei problemi di interpretazione dei contratti con alcuni sponsor che avrebbero dovuto supportare l'evento. Il calendario della Indycar per il '93, riportato qui di seguito, ha in programma sedici gare perché anche la prevista corsa di Huston è ancora in forse. Se all'ultimo momento si riuscirà a salvare la gara texana, questa potrebbe svolgersi l'11 aprile oppure il 2 maggio.

DATA	CIRCUITO	STATO
21 marzo	Surfers Paradise	Australia
4 aprile	Phoenix	Arizona
18 aprile	Long Beach	California
30 maggio	Indianapolis	Indiana
6 giugno	Milwaukee	Wisconsin
13 giugno	Detroit	Michigan
27 giugno	Portland	Oregon
11 luglio	Cleveland	Ohio
18 luglio	Toronto	Canada
1 agosto	Michigan	Michigan
8 agosto	New England	New Hampshire
22 agosto	Road America	Wisconsin
29 agosto	Vancouver	Canada
12 settembre	Mid-Ohio	Ohio
19 settembre	Nazareth	Pennsylvania
3 ottobre	Laguna Seca	California

I TOP TEAM DELLA F.3 NELLA F.2000

IL RILANCIO del Trofeo Fisa F.2000 potrà sicuramente contare il prossimo anno sull'accordo raggiunto dal team campione italiano di F.3 l'Rc Motorsport, con la Pre.Ma. e la Tatuus. Le tre formazioni hanno stilato una sorta di gentleman agreement per allestire ciascuno un team con un paio di monoposto per la F. 2000. Tutte e tre le squadre hanno una struttura tale da potere gestire sia l'attività in F.3 che in F.2000, inoltre ciò rappresenterà uno sbocco per il materiale tecnico dell'anno precedente.

I «25 ANNI» DI PIEDONE

La stampa specializzata americana di automobilismo, che attribuisce ogni anno il prestigioso premio «Pilota dell'anno», ha conferito a Mario Andretti un riconoscimento davvero speciale: Piedone è stato infatti eletto «Pilota del quarto di secolo». Andretti ha battuto altri piloti ormai leggendari come Richard Petty, A.J. Foyt, Rick Mears, Al Unser e Dale Earnhardt, tanto per citarne alcuni. Il trionfatore della Indy 500 del '69 è stato tra l'altro il primo vincitore del premio «Pilota dell'anno» nel 1967, riconoscimento che è stato l'unico a ricevere per tre volte in tre differenti decenni: 1967, appunto, 1978 e 1984.

● **TESTIMONIAL.** Davvero originale è stata l'iniziativa della Renault Italia di dare una R19 16V al neocampione italiano di F.3 Massimiliano Angelelli. Ciò che stupisce infatti è che, malgrado il pilota bolognese abbia regalato il titolo tricolore alla Opel, la Casa transalpina ha deciso di avallarsi di Angelelli come testimonial. Forse alla Renault stanno pensando di proporre qualche programma sportivo al campione italiano di terza formula, oppure è un modo per fare sapere che il programma di realizzazione di un motore Renault per la F.3 sta andando avanti.

● **CONSTANTINO JR.** Il giovane pilota brasiliano in questi giorni sarà in Francia e in Italia per incontrare i rappresentanti del team Apomatox e Barone Rampante per mettere a punto il proprio passaggio nella F.3000 internazionale nel '93.

● **DANIELSSON.** Il pilota svedese è stato il più lesto tra gli europei impegnati in Giappone a rinnovare il proprio contratto per la prossima stagione. Thomas Danielsson correrà infatti ancora con il team Take One nella F.3000 del Sol levante, mentre l'impegno con la stessa squadra nelle Sport non è ancora confermato per problemi di budget; ma se la Take One non correrà con le Gr.C allestirà un programma per le Turismo, sempre con Danielsson.

● **FIORI D'ARANCIO.** Dopo lunghe trattative diplomatiche anche Stefano Marostica ha... capitolato. Sabato scorso a Monza, nella Chiesa di San Gerardo al Corpo, il pilota milanese ha condotto all'altare Orietta Baldoin. Alla coppia vanno i migliori auguri della direzione e della redazione di Autosprint.

● **CAUDURO.** Il panorama della F.3 si arricchirà il prossimo anno di una nuova squadra. La Cauduro, già da alcune stagioni presente in F.2000, ha deciso di fare il salto di categoria. La formazione di Fabio Cauduro userà vetture Dallara e conta di utilizzare i motori Opel preparati da Spiess. Per il prossimo 3 novembre la squadra lombarda ha programmato una serie di prove a Misano per iniziare a testare i piloti che potrebbe schierare nel tricolore di F.3 del '93.

● **KNAPP.** Il progettista tirolese sta attualmente costruendo a Niederzissen un monoposto di F.3 con la quale cercherà nella serie cadetta tedesca di rinverdire i successi ottenuti in precedenza dalle vetture da lui realizzate.



TROFEI MONOMARCA
SCATTA LA 500

CINQUECENTO

LA MANDRIA — Eccola, finalmente. Piccola, carina e aggressiva, come sempre sono i bolidi da corsa ricavati dalle più piccole vetture di gamma: la Fiat Cinquecento (proprio così: in lettere e non in cifre, per differenziarla dalla «mitica» 500 di allora) che dal prossimo anno darà vita al trofeo omonimo è stata presentata al mondo la scorsa settimana. Dopo otto stagioni di monomarca A112 Abarth, seguite da altrettante di Campionato Fiat Uno Turbo, la «piccolissima» di casa Fiat sarà dal '93 la regina di un campionato apposito che non si limiterà ai rally, ma calcherà anche le scene della salita e dei popolarissimi slalom. Il mini-bolide presentato sulla pista di prova de La Mandria era comunque in edizione rallistica, per la quale tutto — o quasi — è già stato deciso, mentre per le altre due specialità sono ancora allo studio le definizioni tecnico-sportive che saranno ufficializzate al Motor Show bolognese del prossimo dicembre. Proposito numero uno del 1. Trofeo Fiat Cinquecento: permettere ai piloti privati (con un occhio speciale per i giovani) di correre spendendo poco, sia per l'acquisto, sia per la preparazione sia per il mantenimento della vettura. Il programma di ammortamento spese previsto dalla Fiat a titolo promozionale è così articolato: 10 per cento di sconto sull'acquisto della Cinquecento Cat (solo le vetture catalizzate potranno partecipare al Trofeo) il cui prezzo di listino è inferiore a 10 milioni di lire; 20 per cento di rimborso non appena si saranno disputate cinque gare; 40 per cento di sconto sull'acquisto dei ricambi. Per le scuderie che acquisteranno cinque vetture del Gruppo (non per forza Cinquecento: anche Lancia e Alfa) è poi previsto un dieci per cento di sconto sul prezzo di listino. Se si considera che il kit di preparazione sarà offerto sul mercato al prezzo di 6 milioni 150mila lire e che la spesa di preparazione sarà contenuta, a seconda delle richieste del preparatore, fra i 3 e i 4 milioni (sono necessarie non più di 40 ore di lavoro), ecco che sarà possibile iniziare a gareggiare con una spesa inferiore a 20 milioni di lire. Secondo le stime di casa Fiat, una stagione di rally (massimo sei gare, come vedremo) dovrebbe essere possibile con una spesa che sfiorerà i 50 milioni.

IN PISTA. Piccola e scattante: compatta e solo leggermente sottosterzante (ricordia-

Roberto Boccafogli





mo che la trazione è all'avantreno) la Cinquecento vista a La Mandria è stata messa alla frusta sia sull'asfalto sia sullo sterrato. A raccontarla in breve basta il sintetico bilancio di Giorgio Pianta, oggi responsabile delle attività sportive del Gruppo (Ferrari esclusa, ovviamente) e con un passato di impetuoso tester di tutto ciò che la Casa torinese ha fatto andare forte, nei rally come in pista, dai primi Anni '70 a un paio di stagioni fa. «Sullo sterrato si nota una chiara tendenza al sottosterzo — racconta Pianta — come è ovvio dato che la trazione è anteriore. Sull'asfalto, invece, la vettura è molto precisa: meno spettacolare, data la non eccessiva potenza (55 cv di picco a 6500 giri, il regime massimo è 7000) e alla grande efficacia delle gomme, ma molto sincera. Si presta anche a una guida "decisa": io l'ho spinta a fondo e ho anche insistito a frenare con il piede sinistro e alla fine del test non ho neppure avuto problemi di surriscaldamento. Oltre alle lunghe prove sull'asfalto, la vettura sarà comunque sottoposta nei prossimi giorni a un severo test sullo sterrato del nostro impianto di prova alla Malpensa».

IL TROFEO. Come si diceva, il Trofeo Cinquecento toccherà rally, velocità in salita e slalom. In attesa di definire i programmi per queste ultime due specialità, per i rally si sa già che il Trofeo sarà diviso in due gironi paralleli: Centro-Nord e Centro-Sud. Cinque le prove per ogni girone (saranno stabi-



lite in questi giorni, dopo l'Esecutivo Csaì dello scorso fine settimana), precedute da una gara comune d'apertura che si correrà a marzo sul circuito rally del Mugello. Le classifiche potranno contare tutte le cinque prove per girone e daranno vita, per i migliori classificati, a una gara finale che durerà tre giorni, con classifiche per ognuna delle tre tappe, e che si disputerà nel novembre '93 sul circuito rally di Monza, o in alter-

nativa nuovamente del Mugello. Le vetture ammesse al Trofeo Cinquecento per i rally saranno al massimo cento: 200 saranno i kit di preparazione costruiti, disponibili a partire dal prossimo gennaio, mentre attualmente le richieste di kit pervenute alla Fiat aumentano al ritmo di 3-4 al giorno. È presto per pronosticare un fenomeno di massa come quello che vide correre le A112, ma le premesse sono buonissime. □

COSA SI VINCE

IN PALIO UN MILIARDO!

È facile dire: 1 miliardo di lire. Eppure è proprio questa la cifra messa a disposizione, fra premi di gara e finali, dei partecipanti al 1. Trofeo Fiat Cinquecento per i rally. Tanto per iniziare, i piloti saranno classificati in tre diverse graduatorie: assoluta, under 23 e femminile. Ma vediamo come si può suddividere questo montepremi.

350 MILIONI: sono la cifra messa a disposizione in totale per le dieci gare (5 per il girone Centro-Nord e 5 per il Centro-Sud) che comporranno il Trofeo. Ovvero sia, ogni gara metterà a disposizione 35 milioni di lire.

100 MILIONI: sono la cifra totale messa in palio per la gara comune d'apertura e per quella finale (50 ciascuna).

150 MILIONI: saranno messi a disposizione dalla Michelin.

300 MILIONI: sono il «pacchetto» che consentirà al vincitore del 1. Trofeo Cinquecento di disputare una «bella» stagione 1994.

50 MILIONI: questo è il premio finale per il miglior pilota debuttante della stagione (farà fede la licenza, che non deve essere presa prima dell'1 gennaio 1993).

A queste cifre sono poi da aggiungere i premi messi a disposizione dallo sponsor tecnico Olio Fiat, oltre ai quali si deve ricordare la Coppa Erg, messa in palio dalla Casa fornitrice di carburanti.



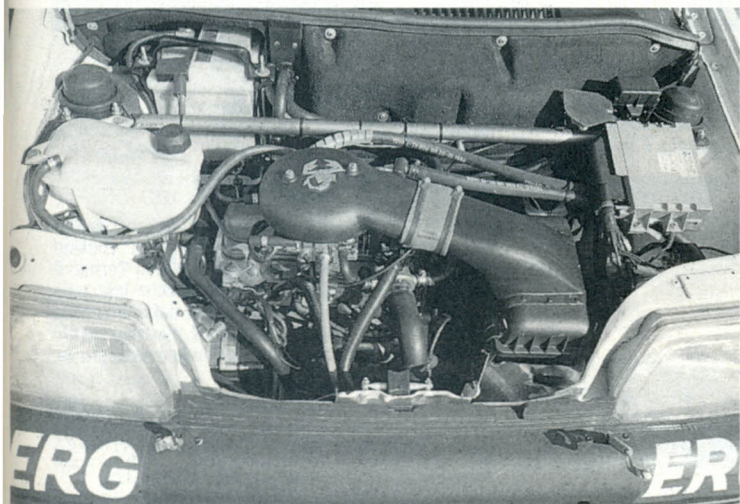
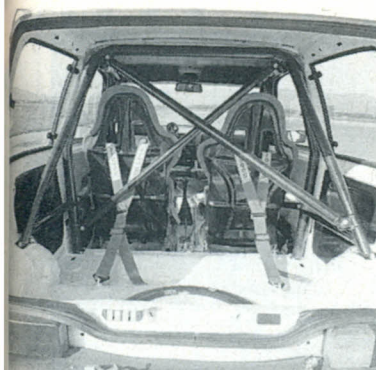
COME SI PREPARA **COSTA POCO PIÙ DI SEI MILIONI E...**

NEL KIT C'È TUTTO

■ Sei milioni e 150mila lire sono il costo del kit di preparazione della Fiat Cinquecento, comprensivo di roll-bar omologato Fisa, cinture di sicurezza a sei punti Twr Sabelt, impianto antincendio a norma Csa e prote-

zioni per motore e serbatoio. Saranno offerti inoltre i sedili anatomici Sparco, i fari supplementari, contagiri elettronico, pedane poggiatesta e paraspruzzi. Un regolamento che consente un grado di preparazione limitato dovrebbe garantire l'economicità di gestione, nonché la sostanziale parità tecnica fra le vetture. L'elaborazione del motore di 903 cc catalizzato prevede un nuovo asse a cammes con testata raccordata, un filtro dell'aria modificato così come il collettore di scarico, l'adozione di un radiatore per l'olio e di una centralina elettronica con mappatura specifica. «Sono molto fiducioso sull'affidabilità del propulsore — sottolinea Pianta — per il quale sarà più esaltata la coppia massima (7,9 kgm a 4000 giri) che non la potenza (circa 55 cv a 6500 giri). E comunque, dato che proprio il capitolo relativo al motore è la parte più complessa prevista dalla

preparazione della vettura, abbiamo allo studio un "pacchetto" supplementare da offrire agli acquirenti che si troveranno così — ovviamente con una spesa maggiore ancora da definire, ndr — il motore già perfettamente preparato. Ma questa non è una misura necessaria: sono convinto che qualsiasi concessionario Fiat sia in grado di fare al meglio anche questa parte del lavoro». L'unica modifica del kit al sistema di trasmissione riguarda la frizione, a disco sinterizzato, e l'adozione di un rapporto al ponte accorciato (13/58). Previ- sta anche la barra di contenimento dei duomi. I cerchi sono Speedline e montano pneumatici Michelin 135-13 per lo sterrato e 13/63-13 per l'asfalto. Immutato l'impianto frenante, eccetto per l'adozione di pastiglie specifiche fornite dalla Ferodo. Il carburante sarà Erg senza piombo acquistabile a qualsiasi pompa di benzina. □



In questa immagine c'è tutta la grinta della Cinquecento da corsa. Sopra, il quattro cilindri da 903 cc catalizzato che erogherà circa 55 cv. Nel kit di elaborazione sono compresi anche il roll-bar e i sedili anatomici (FotoZucchi)



RALLY 1. SERIE/Team

**A CHIVASSO
BORSA... PIENA**

CHIVASSO — Tiziano Borsa si è imposto nella 21. edizione del rally Team. Con questo risultato il pilota di Crevaquore si aggiudica la Coppa Italia 1. zona. 4. assoluto Roberto Gazzola a cui invece è andato il titolo del Trn. Nel Gr.N successo di Muller.

Chivasso (To), 25 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Borsa-Berra (Lancia Delta 16V) in 1.05'32"; 2. Vedelago-Nebiolo (Lancia Delta 16V) a 10"; 3. Rosselli-Tosi (Lancia Delta HF) a 21"; 4. Gazzola-Bertone (Lancia Delta HF) a 1'07"; 5. Muller-Occhipinti (Ford Sierra Cosworth) a 2'17"; 6. Sogno-Bargeso (Peugeot 405 M16) a 2'35"; 7. Minella-Castelli (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 2'38"; 8. Tradico-Tradico (Lancia Delta 16V) a 2'43"; 9. Dellatore-Oderda (Lancia Delta HF) a 3'02"; 10. Belltrame-Berberio (Ford Sierra Cosworth) a 4'00".

RALLY 1. SERIE/Maremma

**UN BUTTERO
DI NOME ZONCA**

FOLLONICA — Il novarese Zonca, navigato da Martini su Ford Sierra Cosworth 4x4, si è aggiudicato la 16. edizione del Trofeo Maremma, rally valido come penultimo appuntamento per la Coppa Italia 5. Zona e per il rallygame. 2. posto per Zordan anch'egli su Ford Sierra 4x4. In Gr.N affermazione di Garbuglia.

Follonica (Gr), 25 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Zonca-Martini (Ford Sierra Cosworth) in 1.06'36"; 2. Zordan-Marchetti (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 53"; 3. Grego-Zanini (Lancia Delta 16V) a 2'32"; 4. Lenci-Bandini (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'56"; 5. Caldarini-Citroni (Lancia Delta HF) a 3'01"; 6. Venturi-Nardini (Lancia Delta 16V) a 3'06"; 7. Garbuglia-Ciampini (Ford Sierra Cosworth) a 4'20"; 8. Scottolan-Lucchini (Wauxhall Astra) a 4'29"; 10. Bertaccini-Tosoni (Peugeot 309 Gti 16V) a 5'04".

RALLY 1. SERIE/Carnia

**PANONTIN
RIENTRA E VINCE**

RAVASCLETTO — In molti per la verità si aspettavano il successo di Franco Savio senza aver considerato più di tanto il rientro sulla scena nazionale di Panontin. Mario ha così vinto con grande merito il 4. Rally della Carnia. In Gruppo N il successo è andato a Romano dopo l'uscita di «Grizzly».

Ravascletto (Ud), 24 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Panontin-Zanella (Delta Integrale HF) in 58'50"; 2. Savio-Spoletti (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 35"; 3. Frasson-Stefani (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 1'06"; 4. Gazziero-Malisan (Lancia Delta 16V) a 3'4"; 5. Braghieri-Mari (Lancia Delta 16V) a 4'33"; 6. Romano-Pontoni (Ford Sierra Cosworth) a 4'57"; 7. Mattioli-Blausot (Ford Sierra Cosworth) a 5'06"; 8. Bianco-Bortoloso (Ford Sierra Cosworth) a 5'09"; 9. Viale-Conz (Fiat Uno Turbo) a 5'34"; 10. D'Abiamo-D'Abiamo (Lancia Delta 16V) a 5'38".

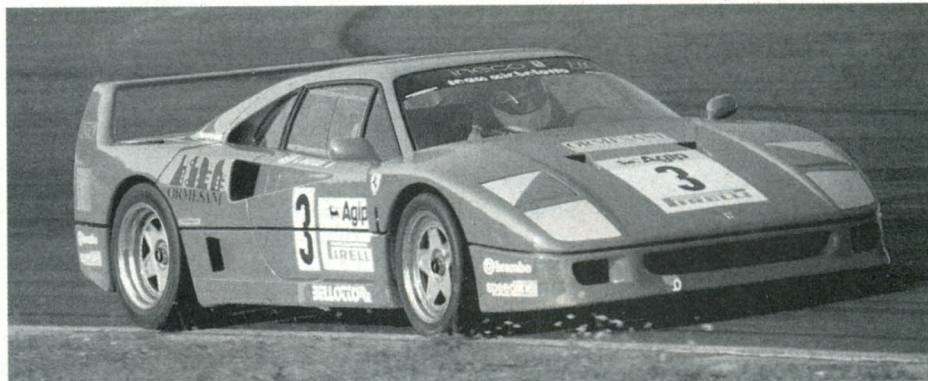
COPPA CLIO/Imola

**FUORI DRUDI
PER IL ROLL BAR**

IMOLA — Gabriele Matteuzzi ha conquistato a Imola la prima affermazione in Coppa Italia Renault, nella stessa gara essendo stato squalificato per irregolarità al roll-bar, Luca Drudi non ha conquistato il titolo. Il pilota riminese ha subito interposto appello. Secondo posto per Franco Caruso, vincitore della Coppa Michelin.

Imola (Bo), 25 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Matteuzzi 15 giri in 34'10"945 alla media di 132,699 kmh; 2. Caruso a 1'758; 3. De Lorenzi a 2'832; 4. Leoni a 7'252; 5. Campani M. a 7'731; 6. «Camale» a 8'222; 7. Gagliardini M. a 10'494; 8. Gagliardini P. a 13'430; 9. Scieghi a 14'916; 10. Lenzotti a 16'451.



Sartori, sopra (Action), con la F40 ha vinto la sua prima gara nella serie Grancriterium. Faustino Zandonà con il suo prototipo 850 coupé, sotto (Tomazzoni), è giunto 1. a Vallio



GRANCRITERIUM/Imola

**ALLA FINE
ESULTA SARTORI**

IMOLA — Luca Sartori è riuscito a conquistare la sua 1. vittoria nel Gran Criterium Supercar Gt. Il veneto, su Ferrari F40, ha preceduto le vetture gemelle di Guido Spatafora e Stefano Bucci. A Nicola Bardelle (Porsche 911 Carrera Cup) la vittoria nel 2. raggruppamento, dove Zadra ha conquistato il titolo.

Imola (Bo), 25 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Sartori (Ferrari F40) 18 giri in 35'41"636 alla media di 152,496 kmh; 2. Spatafora (Ferrari F40) a 3'206; 3. Bucci (Ferrari F40) a 11'773; 4. Casimiri (Ferrari F40) a 31'056; 5. Popoff (Ferrari F40) a 41'455; 6. Bardelle (Porsche 911 Carrera Cup) a 1'09'242; 7. Mastropietro (Porsche 911 Carrera Cup) a 2'02'487; 8. Zadra (Porsche 911 Carrera Rs) a 2'03'349; 9. Rebal (Porsche 911 Carrera Rs) 2'05'036; 10. Grisa (Porsche 911 Carrera Rs) a 2'16'251.

CHALLENGE/Levante

**IRLANDO RIDE
ANCHE IN PISTA**

BINETTO — Con una folta rappresentanza di piloti, si è disputata sull'autodromo barese la quinta prova del 4. Challenge del Levante. Pasquale Irlando si è imposto senza problemi su Dallara 391-A.R. nella gara riservata alle monoposto. Alle sue spalle è giunto l'irpino Giuseppe Stanco.

Binetto (Ba), 25 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Irlando (Dallara 391-Alfa Romeo) in 12'02'611; 2. Stanco (Dallara 390-Alfa Romeo) a 4'236; 3. C. Scola (Osella Pa9) a 4'863; 4. De Lucia (Reynard 883-Alfa Romeo) a 28'744; 5. Di Tello (Dallara 389-Alfa Romeo) a 32'456; 6. Benusiglio M. (Lucchini) a 33'161; 7. Scola E. (Osella Pa 9) a 36'337; 8. Roda (Lucchini) a 38'314; 9. Comegna (Lucchini) a 44'074; 10. De Mola (Lucchini) a 52'236.

SLALOM/Vallio Terme

**CON LA 850
SUPER ZANDONÀ**

VALLIO TERME — Il veronese Faustino Zandonà con il suo Prototipo Fiat 850 coupé non ha avuto problemi ad aggiudicarsi lo slalom comune di Vallio Terme. Il vincitore ha vinto in entrambe le manche lasciando Giovanni Mozzone e la campionessa italiana Angela Andreoli, entrambi su Prototipo Gmg, a lottare sul filo dei centesimi di secondo per la seconda e terza piazza.

Vallio Terme (Bs), 25 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Zandonà (Fiat 850) 142,78; 2. Mozzone (Gmg) 149,72; 3. Angela Andreoli (Gmg) 150,33; 4. Tomasini (Opel Kadett Gte) 153,01; 5. Pandolfi (Fiat 500) 154,11; 6. Dezza (Ford Escort Rs) 154,75; 7. Loda (Fiat 127) 157,36; 8. Tomasini (Opel Ascona) 157,83; 9. Pasquali (Fiat Uno Turbo) 160,30; 10. Marangon (Simca Rally) 160,45.

FORMULA RALLY/Cremona

**TUTTI INSEGUONO
UN GRAN MASSOLA**

CREMONA — Leonardo Massola alla guida di una Fiat X 1/9 si è aggiudicato la 3. edizione della formula rally Tecnosport. Secondo posto assoluto per Giovanni Rizzi su Dallara. Tra i concorrenti anche Dindo Capello e Giorgio Francia, finiti rispettivamente quinto e ottavo.

Cremona, 25 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Massola (Fiat X 1/9) 2'13"67; 2. Rizzi (Dallara) 2'18"73; 3. Pagliari (Abarth) 2'19"26; 4. Persico (Ford Sierra Cosworth 4x4) 2'22"08; 5. Capello (BMW M3) 2'23"76; 6. Bertuzzi (Lancia Delta 16V) 2'23"80; 7. Cremonesi (Lancia Delta Integrale) 2'26"18; 8. Francia (Alfa Romeo 33) 2'27"44; 9. Mezzini (Lancia Delta HF) 2'27"30; 10. Zadra (Peugeot 205 Rallye) 2'28"81.

SLALOM/Gregoriano

**IL SUCCESSO
SA DI VINACCIA**

SAN GREGORIO MAGNO — Nello slalom Gregoriano successo di Vinaccia che alla guida di una Fiat X1/9, ha preceduto il vincitore di Gruppo A, Vincenzo Pagano alla guida di una Renault 5 Gt Turbo. Terzo posto per Murino e quarto per Auriemma in gara con una Fiat 127 Gruppo Speciale.

San Gregorio Magno (Sr), 25 ottobre 1992

Classifica assoluta: 1. Vinaccia (Fiat X 1/9) 126,88; 2. Pagano (Renault 5 Gt Turbo) 130,23; 3. Murino (Renault 5 Gt Turbo) 131,66; 4. Auriemma (Fiat 127) 133,15; 5. Duraccio (Renault 5 Gt Turbo) 133,16; 6. Tortora (Renault 5 Gt Turbo) 133,22; 7. Insigne (Fiat X 1/9) 134,16; 8. Paolino (Renault 5 Gt Turbo) 135,88; 9. Senatore (Fiat 600) 137,34; 10. Carratù (Fiat 126) 138,73.

NOTIZIARIO CSAI

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

CAMPIONATO ITALIANO F. 3 AVVISO IMPORTANTE AI PILOTI

Si portano a conoscenza le norme che regoleranno l'ammissione dei piloti al Campionato Italiano F.3 1993.

Si raccomanda a tutti i piloti e/o teams interessati di presentare quanto prima, nel rispetto delle norme riportate, la relativa domanda di ammissione, al: Comitato di Garanzia F.3, c/o C.S.A.I., via Solferino 32 - 00185 Roma. In questo modo sarà possibile esaminare le domande e definire entro la fine dell'anno l'elenco dei piloti abilitati per la F. 3 1993, organizzando il o i necessari Supercorsi CSAI a fine novembre, inizio dicembre p.v.

Saranno ammessi i conduttori in possesso della licenza internazionale B F.3 Super. Questa licenza viene assegnata discrezionalmente dalla CSAI, tramite il Comitato di Garanzia per la F.3:

a) ai conduttori che abbiano partecipato ad almeno 3 gare del Campionato Italiano F.3 1992;

b) ai conduttori che nel 1992 abbiano partecipato ad almeno 3 gare del Campionato Italiano F. Europa Boxer;

c) ai conduttori karting di interesse nazionale, su proposta della Federazione Italiana Karting;

d) ai vincitori del Campionati Italiani di Velocità in circuito (CIVT e Prototipi) 1992, che al 31/12/92 non abbiano superato il 25. anno di età;

e) al vincitore del Trofeo FISA F.2000 1992, che al 31/12/92 non abbia superato il 25. anno di età;

f) ad altri conduttori che la CSAI ritenga meritevoli per l'attività sportiva svolta. I conduttori di cui ai punti b), c), d), e), f), devono frequentare preventivamente:

— il regolare corso di Velocità della Scuola

Federale Pilotaggio CSAI (se non già effettuato);

— in caso di esito favorevole, il Supercorso della Scuola Federale CSAI.

La Licenza B F.3 Super sarà concessa automaticamente al miglior allievo di ciascuno dei corsi regolari della Scuola Federale di Pilotaggio CSAI settore velocità, organizzati nel 1992, sempre che detti allievi partecipino al Campionato Italiano F.3 1993.

Ai vincitori dei Campionati Italiani in circuito (CIVT, Prototipi, F. Europa Boxer) e del Trofeo F.2000, che ottengano la Superlicenza F.3, il Supercorso sarà offerto dalla CSAI.

In linea di massima non saranno ammessi al Campionato Italiano F.3 1993 i conduttori che al 31/12/92 avranno compiuto 25 anni di età e/o concluso, con il Campionato F.3 1992, la partecipazione a tre stagioni complete in questa categoria: la valutazione discrezionale della CSAI terrà conto dei risultati e dell'abilità tecnica raggiunta.

SUPERTEST F.3

In riferimento a quanto sopra, si riporta il programma generale dei Supertest di F.3, organizzati dalla Scuola Federale di Pilotaggio CSAI (settore Velocità). Il primo di questi Supertest si svolgerà nei giorni 9 e 10 novembre p.v. presso l'Autodromo di Vallelunga. Si puntualizza che i Supertest sono aperti anche a quei conduttori, ovviamente in possesso dei requisiti richiesti, che non siano ancora sicuri della propria partecipazione al Campionato Italiano F.3 1993. Ciascun Supertest si svolgerà in due mezze giornate, per dare la possibilità a piloti e teams di effettuare nella prima giornata una seduta di prove libere. Il numero massimo dei partecipanti è fissato a 10. I conduttori ammessi do-

vranno effettuare il Supertest con vetture, da loro stessi fornite, che abbiano partecipato al Campionato Italiano F.3 1992. Il numero massimo di gomme utilizzabili è 6, della marca utilizzata nel Campionato 1992. Il costo del Supertest, per ciascun conduttore, è fissato a L. 1.500.000.

PERSONALE OPERANTE

3 istruttori titolari della Scuola Federale CSAI, settore Velocità

1 pilota di F.1 e 1 o 2 piloti di F.3, in qualità di osservatori

1 Drettore di Gara

1 Commissario Tecnico con attrezzature specifiche per i controlli F.3

2 Cronometristi della Federazione

1 Rappresentante del Comitato di Garanzia

3 Commissari di percorso

Servizio antincendio

Per il servizio sanitario sarà presente un medico con un centro mobile di rianimazione.

PROGRAMMA DETTAGLIATO SUPERTEST F.3

1. GIORNO

ore 14.00 / 16.30 prove libere

ore 17.00 / 18.00 Briefing e risoluzione quiz

2. GIORNO

ore 9.00 / 10.00 Warm-up

ore 10.00 / 10.30 1. prova su 15 giri del percorso

ore 10.30 / 10.50 pausa con commento degli istruttori

ore 11.00 / 12.15 2. prova su 38 giri del percorso

ore 12.30 / 12.45 prova di partenza con semaforo

ore 12.45 / 13.15 verifiche tecniche (parco chiuso)

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

Il TNA respinge il ricorso proposto da Luigi Regis avverso la decisione n. 9 dei Commissari Sportivi della «25. Cesana Sestriere» svoltasi il 26/07/92. Dispone l'incameramento del deposito cauzionale. Il Regis era ricorso in appello contro la decisione di esclusione dalla classifica per non conformità della vettura nelle ruote e nella protezione del motore. Il TNA accoglie il ricorso proposto dalla «A.B. Motosport» (conduttore Roberto Bianco) avverso la decisione n. 12 dei Commissari Sportivi della gara «CIVT» svoltasi a Misano nei giorni 17-18/07/92. Dispone la restituzione del deposito cauzionale. L'A.B. Motosport era ricorso in appello contro la decisione di esclusione del proprio conduttore Roberto Bianco per comportamento scorretto in gara.

Il TNA respinge il ricorso proposto dalla «A.B. Motosport» (conduttore Piero Vivarelli) avverso la decisione n. 9 dei Commissari Sportivi della gara «CIVT» svoltasi ad Imola nei giorni 20-21/06/92. Dispone l'incameramento del deposito cauzionale. L'A.B. Motosport era ricorso in appello contro la decisione di esclusione dalla classifica del proprio conduttore Piero Vivarelli per irregolarità tecniche (centralina elettronica, farfalla iniezione, molla farfalla debimetro).

Il TNA accoglie il ricorso proposto da Nicola Santoro avverso la Sentenza n. 30/92 del Giudice Sportivo. Dispone la restituzione del deposito cauzionale. Il Santoro era ricorso in appello contro la decisione del Giudice Sportivo che gli aveva inflitto la sospensione della licenza, di mesi 6 con decorrenza dal 4/8/92 per comportamento scorretto verso un altro concorrente.

PREMIAZIONE CAMPIONI DEL VOLANTE CSAI 1992

Si informano i piloti vincitori di Titoli e Trofei Csaì per l'anno 1992, che la tradizionale Premiazione si svolgerà il 21 dicembre p.v. allo Stadio Olimpico di Roma, dalle ore 17.00.

AVVISO AI CONCORRENTI E AI CONDUTTORI

Si comunica a tutti i possessori di licenza Csaì Concorrente e/o Conduttore, che abbiano nei loro programmi la partecipazione a manifestazioni che si svolgeranno sia nel 1992 che nel 1993 / ad es. la «Parigi/ Città del Capo», di far pervenire, **ENTRO IL 30 NOVEMBRE 1992**, le loro do-

mande di rinnovo licenza alla Csaì di Roma, via Solferino 32 cap 00185.

VARIAZIONI DI CALENDARIO

Rally

8/11 - Rally Città di Venezia - Rinviato al 22/11 e trasformato da Rally Nazionale a Rally Sprint

2/8 - Rally Conca d'Oro - rinviato al 22/11 - conserva la validità per il Campionato Aperol coeff. 1 e perde la validità per il Trofeo Terra.

Velocità in Circuito

8/11 - Vallelunga Aci Sport spa - «Maserati Day» - 2a Prova del «Gran Trofeo Monomarca Barchetta Maserati» Gara internazionale sull'Autodromo di Vallelunga (nuova iscrizione).

Velocità in Salita

8/11 - Automobile Club Cagliari - Teulada/ Domus De Mario (annullata).

■ RINVIATA LA FIRMA JOLLY-MARTINI

NON È ancora del tutto definita la situazione fra il Jolly Club e la Martini & Rossi per la sponsorizzazione 1993. Le due parti si sono incontrate la scorsa settimana ma non era presente il conte Rossi, attualmente negli Usa per completare gli accordi

con la Bacardi che ha acquistato parte della Martini, e l'ultima parola deve ancora essere detta. Al momento attuale, quindi, il Jolly Club può pianificare con certezza solo un programma limitato (5-6 gare iridate) con Aghini; il programma con Kankkunen (8-9 gare) dipende dalla firma con Martini. A meno che arrivi Sainz con il suo sponsor spagnolo...

■ ECCO DOVE SI CORRERÀ NEI CAMPIONATI TRICOLORI

GIOCHI fatti per i calendari '93, in particolare per le tre serie principali: campionato rally internazionali, campionato promozione (ex Cnr-Aperol) e tradizione terra. Confermata la novità dell'unificazione del coefficiente (1) per tutte le gare del Totip ad eccezione di Costa Smeralda (1,2) e Sanremo (1,5). Il Tradizione terra potrà contare su tre gare con sede identica a quelle del Cri: Il Ciocco, Piancavallo ed Abruzzo. Ma se per i primi due si tratterà di gare a sè stanti, interamente su terra, per la gara abruzzese si rivedrà la formula comune utilizzata quest'anno.

INTERNAZIONALI	
Il Ciocco	25-28 febbraio
Mille Miglia	19-21 marzo
Costa Smeralda	20-24 aprile
Isola d'Elba	7-9 maggio
Targa Florio	28-29 maggio
Abruzzo	17-20 giugno
Lana	22-24 luglio
Piancavallo	2-5 settembre
Sanremo	10-13 ottobre

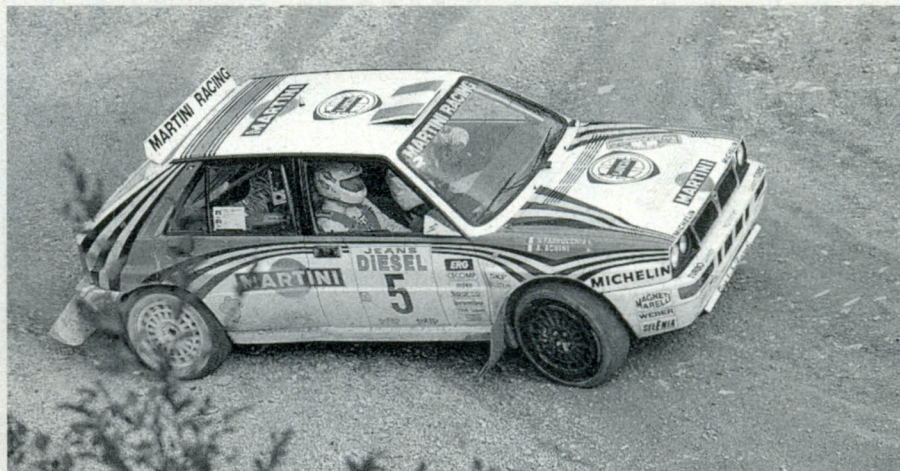
PROMOZIONE	
Città di Torino	2 aprile
Valle d'Aosta	1-2 maggio
Salento	21-23 maggio
Marca Trevigiana	12-13 giugno
Limone Piemonte	2-4 luglio
Appennino Reggiano	17-18 luglio
Messina	11-12 settembre
Bassano	1-3 ottobre
Lanterna	6-7 novembre

TRADIZIONE TERRA	
Coppa Liburna	27-28 marzo
Il Ciocco	30 aprile-1 maggio
Città di Sassari	5-6 giugno
Abruzzo	18-20 giugno
San Marino	29-31 ottobre
Piancavallo	20-21 novembre

■ SCHWARZ IN SPAGNA PRO SAINZ

DOPO il risultato del Sanremo il titolo Piloti è ancora in ballottaggio tra Auriol, Kankkunen e Sainz: il rally di Spagna-Catalunya (7-11 novembre) diventa quindi una tappa determinante per la corsa al

primato finale. Il Toyota Team Europe ha però deciso, rivedendo il piano iniziale, di schierare anche una seconda Celica 4Wd per Armin Schwarz, con la speranza che possa essere d'aiuto a Carlos Sainz, il quale dovrà vedersela con la Delta del Martini Racing di Auriol, Kankkunen e Aghini.



ISCRIZIONE A SORPRESA PER IL VINCITORE DEL SANREMO

E adesso per Aghini c'è il Rac!

QUASI a sorpresa, la scorsa settimana, il Martini Racing ha perfezionato l'iscrizione di Andrea Aghini al Rac di Gran Bretagna! La decisione della scuderia italiana di schierare anche il toscano, recente vincitore del Sanremo con la Lancia (sopra, Foto Cockpit), è certamente per permettergli di acquisire esperienza in vista della stagione '93. Per quanto riguarda il parco-partenti, ancora una volta il Rac si rivela uno dei rally che raccolgono più consensi. Ecco gli iscritti: 1 **Kankkunen-Piironen** (Lancia Delta Hf Gr. A); 2 **Sainz-Moya** (Toyota Celica 4Wd Gr. A); 3 **Biasion-Siviero** (Ford Sierra Cosworth 4x4 Gr. A); 4 **McRae-Ringer**

(Subaru Legacy Rs Gr. A); 5 **Makinen-Harjanne** (Nissan Sunny Gti-R Gr. A); 6 **Auriol-Occelli** (Lancia Delta Hf Gr. A); 7 **Alen-Kivimaki** (Toyota Celica 4Wd Gr. A); 8 **Wilson-Thomas** (Ford Sierra Cosworth 4x4 Gr. A); 9 **Eriksson-Parmander** (Mitsubishi Galant Vr4 Gr. A); 10 **Vatanen-Berglund** (Subaru Legacy Rs Gr. A); 11 **Jonsson-Backmann** (Toyota Celica 4Wd Gr. A); 12 **Blomqvist-Melander** (Nissan Sunny Gti-R Gr. A); 13 **Aghini-Farnocchia** (Lancia Delta Hf Gr. A); 14 **De Mevius-Lux** (Nissan Sunny Gti-R Gr. N); 15 **Capdevila-Rodriguez** (Ford Sierra Cosworth 4x4 Gr. N); 16 **Menem-Zucchini** (Lancia Delta Hf Gr. N).

■ BANDAMA AI NASTRI DI PARTENZA

ALLA assenza già prevista delle squadre top del mondiale — né il Martini Racing né il Toyota Team Europe hanno ritenuto di affrontare la spedizione in Africa occidentale per la sfida ancora aperta nel campionato Piloti — la 24esima edizione del rally Costa d'Avorio-Bandama aggiunge anche il grande rischio di essere l'ultima con validità titolata. Il calendario della stagione iridata '93 discusso dalla Fisa a Parigi ai primi di ottobre non è già definitivo e nella riunione decisiva di dicembre la gara africana, insieme al rally di Spagna-Catalunya, potrebbe ricevere la sgradita sorpresa di non essere più della partita! Sembra infatti che il fronte dei Costruttori abbia chiesto alla Fisa un calendario con 12 prove, anziché con 14, e quindi l'esclusione del Bandama e del Catalunya. Intanto il rally della Costa d'Avorio, valido per il solo campionato Costruttori, a fatica è riuscito a mettere insieme un parco-partenti almeno dignitoso: favorito d'obbligo è il giapponese Shinozuka (nella FotoBishop, in azione al Safari '92) con la Mitsubishi Galant ufficiale, che vinse l'edizione scorsa stabilendo così il primato di primo rallyman nipponico a ottenere il successo in una gara del mondiale. Il belga De Mevius, invece, in Africa occidentale cerca i punti per la Coppia Fia Gruppo N.

IL PROGRAMMA

Sabato 31 ottobre: Prima tappa Abidjan-Abidjan, km 1240 di cui 910 di sezioni competitive **Domenica 1 novembre:** Seconda tappa Abidjan-Abidjan, Km 1308 di cui 725 di sezioni competitive **Lunedì 2 novembre:** Terza tappa Abidjan-Abidjan, km 778 di cui 508 di sezioni competitive

Percorso totale: km 3056 di cui 2143 di sezioni competitive.

COSÌ IL CAMPIONATO

PILOTI - 1. Auriol punti 120; 2. Kankkunen 107; 3. Sainz 104; 4. Biasion 52; 5. Delecour 45; 6. Alen 40; 7. Recalde, McRae 28; 9. Aghini 26; 10. Bugalski, Liatti, Florio 22.

COPPA FIA GR.N - 1. De Mevius punti 27; 2. Menem 26; 3. Kytölehto, Ordinsky 23; 5. Manfrinato 18; 6. Nishiyama 17; 7. Capdevila 14.



■ CLAMOROSO: LA «DAKAR» TORNA A DAKAR!

CHISSÀ quanto era costato alla Tso l'elegante depliant illustrativo sulla Parigi-Città del Capo '93. Beh, sono tutti soldi buttati perché quella brochure (di cui si vede la riproduzione della copertina) è da buttare. Motivo? La «Dakar» torna... a Dakar! Dopo un clamoroso voltafaccia, adducendo quale motivo principale la situazione politica in Angola, Gilbert Sabine ha cancellato con un colpo di spugna l'esperimento Parigi-Città del Capo e ha fatto dietrofront, riportando il raid creato da suo figlio alla sua formula originale che prevede partenza a Parigi e arrivo a Dakar. Così il 15esimo anniversario della maratona tornerà ad essere festeggiato nella capitale del Senegal. Data prevista: 1-16 gennaio.

CENTOMILA STERLINE IN PALIO AL RAC!

CENTOMILA STERLINE sono in palio per il pilota britannico che riuscirà (eventualmente) ad aggiudicarsi il Rac rally 1992, prova conclusiva del mondiale marche e piloti e in programma dal 22 al 26 novembre! Dopo 19 edizioni lo sponsor della gara, la Lombard abbandonerà l'abbinamento con il rally e per rimarcare l'evento ha voluto mettere in palio questo premio, circa 230 milioni di lire, che se assegnato farà effettivamente scalpore. È dal 1976 che un britannico non riesce ad aggiudicarsi la gara di casa: allora fu Roger Clark con la Ford Escort. Tornando a oggi il pensiero corre a McRae, il giovane britannico che lo scorso anno era stato anche in testa prima di ritirarsi.

NELL'OMAN È KHAYAT IL FAVORITO



L'ARABO Mamdouh Khayat ha l'opportunità, aggiudicandosi il rally dell'Oman in programma questa settimana, di assicurarsi con una prova d'anticipo sulla fine, il campionato del Medio Oriente. Per Khayat l'impegno non è del più gravoso, essendo egli il favorito nel rally che si disputa sulle speciali sterrate (19 i tratti cronometrati, per circa 330 km di lunghezza) della gara nell'Oman. Khayat sarà in gara con la Lancia Delta Hf Gruppo A (nella foto) appartenuta alla squadra del Martini Racing (Auriol, Montecarlo '92) e che ora è curata dalla Art.

VENTI PROVE NEL ROMA INTERNAZIONALE

TUTTO è pronto per la 13. edizione del rally internazionale di Roma, ultima gara del Rallygame di Auto-sprint, in programma il 21-22 novembre. La gara è basata su un percorso che prevede 20 prove speciali, tutte su asfalto, per 111 Km su 474 complessivi. Partenza (ore 23.01 di sabato 21) e arrivo (ore 13.46 di domenica 22) avverranno da Via Veneto a Roma. Il rally capitolino è organizzato dalla Assipromo Competition Car e le iscrizioni sono già state aperte. Chi è interessato può contattare i responsabili telefonando allo 06-39730751. È prevista la presenza di vari equipaggi di buon livello per questo rally di fine stagione.



PRONTA LA BOZZA DELL'EUROCALENDARIO

IN ATTESA del Consiglio mondiale della Fia, che a dicembre dovrà confermare se l'Europeo '93 sarà effettivamente riservato alle vetture due litri con trazione anteriore (con possibilità per le 4 x 4 di partecipare comunque alle gare), ecco intanto la proposta di calendario per la prossima stagione. Non ci sono particolari sconvolgimenti ma è comunque da segnalare che le gare italiane aventi validità sono passate da cinque a sei grazie al fatto che il rally d'Abruzzo è stato inserito nella serie continentale (coefficiente 2). Ma ecco di seguito il calendario delle prove a coefficiente 20 e 10.

COEFFICIENTE 20

Costa Smeralda (I)	20-24 aprile
Zlatni Piasatzki (BG)	8-9 maggio
Antibes (F)	26-30 maggio
Polonia (PL)	11-13 giugno
24 Ore di Ypres (B)	24-27 giugno
Deutschland (D)	9-11 luglio
Vinho do Madeira (P)	5-8 agosto
Halkidiki (GR)	28-30 settembre
Manx (GB)	14-17 settembre
Cipro (CY)	30 sett.-3 ott.

COEFFICIENTE 10

Hankiralli (SF)	27 febbraio
El Corte Inglés (E)	24-27 marzo
Volta a Portugal (P)	23-26 aprile
Scottish (GB)	4-6 giugno
Barum (CS)	11-13 giugno
Hebros (BG)	26-27 giugno
Hunsruck (D)	29 lug.-1 ago.
Piancavallo (I)	3-5 settembre
San Marino (RSM)	29-31 ottobre
Semperit (A)	11-13 novembre

(1000 Miglia, 19-21 marzo, coeff. 5; Targa Florio, 7-9 maggio, coeff. 5; L'ana, 23-25 luglio, coeff. 5; Abruzzo, 19-21 giugno, coeff. 2).

Arriva una chiamata per Cerrato in Ford?

UN CAMPIONATO in pugno alla vigilia del Piancavallo, un campionato perso a fine stagione. I problemi meccanici che hanno bloccato Franco Cunico nel Totip sembrano aver riacceso l'insoddisfazione del pilota nei confronti della Pro.Motor.Sport. già emersi dopo la gara friulana. Così Cunico medita strade alternative per il '93, con Lancia (Astra? Jolly Club, che forse non casualmente sfoggiava lo sponsor Tamoil sulla tuta di Faletti al Sanremo?) o con Ford (pare che Mike Little, preparatore della Sierra usata lo scorso anno da Cunico stia mettendo su «casa» a Montecarlo per potenziali impegni nel sud Europa). E la Pro.Motor.Sport.? Toma a guardare a quel Cerrato (FotoMagnano) voglioso di nuove esperienze più che di un ritiro. Il piemontese sembra restio ad accettare le proposte del Jolly Club, che lo vorrebbe nelle sue file ma più come manager che come pilota. Resta la Ford, l'ago della bilancia. Per Micci il problema è ora quello di scegliere se cercare di ricomporre lo strappo o schierarsi con una delle due parti: sempre che l'appassionato presidente della Ford Italia, Ghenzer, non decida di «chiamare fuori» la Casa, dopo oltre vent'anni di presenza. Sarebbe un vero peccato...



● **RICCARDI.** Nonostante le prime confortanti notizie sulle condizioni di Enrico Riccardi, navigatore di Adriano Panatta al Sanremo, gli esami radiologici hanno invece rilevato una frattura scomposta dell'ulna del braccio destro in seguito all'incidente. Riccardi è stato operato con successo la scorsa settimana all'ospedale di Acqui Terme: ne avrà per una sessantina di giorni.

● **POLATO.** Non accettato al Sanremo per il timore che la sua Fiat 126 fosse troppo lenta e finisse risucchiata in mezzo alle Fiat Uno nelle prove più lunghe, Polato ha suscitato una vera e propria ondata di simpatia, che si è concretizzata in una partecipazione completamente spesa al rally Valdinievole: forse non basterà a consolarlo, ma di certo la cosa lo ha rimesso in moto, per vedere se è possibile proseguire anche in futuro l'attività con la 126 «made in Polonia».

● **DIONISIO.** Debutto al rally di Monza per Ermanno Dionisio al volante della Ford Escort Cosworth Gr.N con la quale affronterà il Cri '93. Il pilota bresciano affiancherà così la prima nuova Ford alle Mazda che già quest'anno cura direttamente con il suo team, Metra Az Automotive.

● **CRONOMETRISTI.** L'Associazione Cronometristi di Venezia istituisce uno stage per aspiranti cronometristi presso la sua sede di Mestre, via Montegrappa 58 (tel. 041-984686). Il corso prevede 10 lezioni, due per settimana, della durata di due ore ciascuna. Gli interessati possono contattare direttamente l'associazione; il corso avrà inizio il 27 ottobre.

● **PIRELLI.** L'eccellente lavoro svolto in questi ultimi tre anni all'ufficio stampa Pirelli, ha finito per privare i rally del mondiale di uno tra i personaggi più preziosi per tanti giornalisti, Maurizio Iperfi. Ventisette anni, milanese, laureato in scienze economiche alla Bocconi, Iperfi è stato promosso a nuovo responsabile dell'importante settore promozione e vendita pneumatici Pirelli da competizione per il mercato italiano.

● **DUEZ.** Al rally Condroz in programma il 7-8 novembre e valido per il campionato europeo, oltre che prova conclusiva del campionato belga, potrebbe essere al via anche il tesser della Toyota Marc Duez con una Celi-cca ufficiale.



IL PERSONAGGIO
VATANEN

ARI...ECCOMI

Per molti era sul viale del tramonto, ormai competitivo solo nei raid. Ma quest'anno, con la Subaru, il finlandese ha dimostrato che c'è ancora spazio per lui nei rally del mondiale. E nel '93 intende darne ampia dimostrazione



■ Ride, Ari. Riscopre il piacere di disputare un rally, analizza se stesso e soprattutto, vive. Intensamente. Abituato alle speciali su sterrati veloci, Ari Vatanen è il tipico esponente della scuola nordica, di quei piloti imbattibili, fino a qualche anno fa, sui terreni a scarsa aderenza, dove andavano fortissimo avendo provato il percorso ben poco. I piloti finlandesi, oggi, traggono meno utilità da questa loro esperienza specifica? La situazione è sicuramente cambiata e Ari Vatanen è uno dei più indicati per farci capire come e in che cosa. Quest'anno, nel rally di Australia, Vatanen è tornato ad essere ai massimi livelli quando ha ottenuto il miglior tempo nella prova più lunga del rally. In quella occasione il finlandese è tornato grande, è stato davanti a Sainz, ha lottato con Kankkunen

Michel Lizin



Con la Subaru Legacy, Ari Vatanen è tornato a farsi vedere nelle zone alte delle classifiche. Il finlandese, a fianco, ha in programma sette gare del mondiale nel '93 con le vetture della Prodrive (Photo4)

IL PERSONAGGIO

ARI VATANEN

←
per la seconda posizione. Quanto, in questo exploit, ha contribuito l'esperienza e la formazione tipicamente nordica del pilota Ari Vatanen?

«È stata utile — esordisce Vatanen — ma non determinante. Un tempo essere finlandesi voleva automaticamente dire trovarsi avvantaggiati su certi fondi. Oggi non è più così. Ora i top driver sono tutti alla pari, qualunque sia la loro provenienza. Hanno tutti l'abitudine a prendere rapidamente le note nelle ricognizioni pre gara e hanno tutti la capacità di acquisire rapidamente confidenza e ritmo durante il rally. Tutti i top driver, oggi, lavorano molto, con costanza, potendosi concedere parecchia confidenza su qualsiasi tipo di terreno. Per il momento io, a quel livello, non ci sono. Intendo dire: non sono ancora tornato a poter concedere fiducia totale a me stesso. Non mi rendevo conto fino a che punto è necessario, oggi, guidare spes-

so, essere allenati, per raggiungere il massimo livello di pilotaggio nelle gare del mondiale. E tutto il nocciolo della questione è lì: nella testa, nella fiducia che si ha della propria guida, nella naturalezza con la quale uno se la cava in qualsiasi situazione, nella spontaneità con la quale riesce ad andare forte. Allora arrivano le prestazioni, i risultati. La dimostrazione data da Didier Auriol, a questo proposito, è illuminante. Come lo era stata, in precedenza, quella di Carlos Sainz, capace di aprire una porta andando a vincere il 1000 Laghi. Personalmente lo scorso anno, al 1000 Laghi, ho volutamente sottovalutato l'importanza di allenarsi al massimo

per mantenermi tranquillo dentro».

— Pensi che saresti riuscito a mantenere il se-

«Al rally di Australia non ho mai pensato che ero secondo. Mi sono limitato a cercare di mantenere un ritmo costante. La classifica era importante ma lo era di più il mio modo di pilotare»



«Un tempo essere finlandesi significava automaticamente trovarsi avvantaggiati sui fondi sterrati. Oggi non è più così. Ora i top driver sono tutti alla pari, qualunque sia la loro provenienza»



condo posto fino alla fine del rally, quest'anno, in Australia?

«Calma, calma. La classifica aveva poca importanza. Il modo con cui ora guido ne ha molta di più. Adesso provo piacere e posso dirvi: sono ancora un pilota».

— Perché? Avevi dei dubbi?

«Assolutamente. Insomma... dubitavo senza dubitare. Dicevo a me stesso che da qualche parte, dentro di me, doveva esserci la capacità di andare al massimo. Ma dove? E del resto, cos'altro ci si può chiedere quando non si riesce ad ottenere dei risultati? Che altro si può fare se non chiedersi: ritroverò, un giorno, la mia capacità di andare al massimo?».



FotoCOCKPIT

— Dopo il tuo ritiro, nel rally di Australia di quest'anno, Kankkunen è uscito di strada e in tutto ha perso due minuti. Decisamente il secondo posto, alla fine, poteva essere tuo... «Non vi ho mai pensato, né prima, né dopo il ritiro. Per me non è ancora giunto il momento di ragionare in questo modo. Quando ero in gara mi sono limitato a cercare di mantenere lo stesso ritmo. Normalmente, quando si pilota così, i risultati finiscono per arrivare».

— Nel '93 vorresti disputare un maggior numero di rally mondiali rispetto a quest'anno?

«A priori il programma con la Subaru e la Prodrive è allettante, con un minimo di sette rally mondiali e senza il Montecarlo, il che mi consentirà di partecipare ancora una volta alla Parigi-Città del Capo, l'unico raid che desidero disputare nel '93».

— Ti è occorso parecchio tempo, dopo il rientro in seguito al terribile incidente nel rally di Argentina dell'85, per provare che potevi ancora pilotare in maniera rapida?

«Sì, molto. Avrebbe dovuto accadere prima se quest'anno, per esempio, non fossi uscito stupidamente in



Ari Vatanen posa accanto alla Ford Escort con la quale ha vinto il campionato del mondo rally nel 1981, avendo come navigatore David Richards, quel signore che nell'immagine è alla sua destra e che ora gli fa da manager alla Subaru (FotoBishop). Dopo il terribile incidente al rally di Argentina nel 1985, il pilota finlandese ha trovato nuova linfa nei raid, aggiudicandosi quattro volte la Parigi-Dakar (nella FotoSoldano è al volante della Citroën Zx), il rally maratona per eccellenza



CHI È

IRIDATO NEL 1981

Nato in Finlandia, a Tuupovaara, nel maggio del 1952, Ari Vatanen è uno dei rappresentanti della stirpe dei «flying finns», i finlandesi volanti. Talento naturale e dotato di una guida spettacolare, spesso anche aggressiva, l'efereo Ari ha legato le sue imprese soprattutto alla Ford Escort con la quale, nel 1981, conquistò il campionato del mondo Piloti, insieme a David Richards. Ancora 19enne Vatanen esordisce nel rally minori finlandesi, con una Opel Ascona. Le performance nelle gare di casa gli valgono il passaggio al campionato britannico Open, dove acquista esperienza; nel '76 ottiene 3 vittorie che lo portano alla ribalta. Entra nel team Ford e nell'80 vince il suo primo rally mondiale, l'Acropoli. A quella affermazione ne seguono tre nell'81 (Acropoli, Brasile e 1000 Laggi), il Safari '83 (con la Opel Ascona 400), ancora il 1000 Laggi e poi il Sanremo e il Rac nell'84 con la Peugeot 205 T16. Nell'85 vince a Montecarlo e in Svezia ma durante il rally di Argentina rimane gravemente ferito in un terribile incidente con la 205 T16. Riesce a riprendersi ed è al via della Dakar '87, che vince con la 205 Raid; a marzo rientra nel rally correndo il Safari con la Subaru: è decimo. Ripete altre 3 volte il successo alla Dakar ('89, '90 e '91). Nell'89 e '90 ha corso per la Mitsubishi e dal Rac dell'anno scorso è entrato a far parte della Subaru-Prodrive. Vatanen ha disputato 83 rally del mondiale, ne ha vinti 10, ha ottenuto 10 volte il secondo posto e due il terzo e si è ritirato in 43 occasioni.



IL PERSONAGGIO
ARI VATANEN



Svezia o se non mi fossi ritirato così presto in Grecia. In Nuova Zelanda ho realizzato delle buone cose, superando varie volte Carlos Sainz. Al 1000 Laghi tutto era a posto e in Australia le cose sono andate molto bene, anche se per troppo poco tempo».

— Tu hai 40 anni. Hai mai avuto paura che l'età possa smorzare la tua rapidità nel pilotaggio?

«Sì e no. Prima di tutto penso che i piloti che, come me, hanno già avuto occasione di correre a lungo, sulle strade del mondo, vincendo, spesso riescono ad esprimersi al meglio solo al volante di una vettura perfettamente equilibrata. Per quanto mi riguarda, questo significa che la vettura a mia disposizione deve assolutamente essere priva

di sottosterzo. Non sopporto un'auto sottosterzante e, quando ho iniziato con la Subaru, la Legacy non voleva saperne di voltare nelle curve, non nel modo in cui desidero io».

— La Subaru non è la tua prima vettura giapponese. Prima eri alla Mitsubishi, che ti ha congedato...

«Vedo che ci tenete a rievocare i miei ricordi più brutti. Fu, quello, un periodo nerissimo per me, molto difficile. Venni "cacciato" proprio in un momento in cui mi stavo ponendo certe domande, nutrivo molti dubbi ma sicuramente non il timore di essere licenziato. Quello che mi ha deluso è stato il modo: ho terminato il 1000 Laghi in seconda posizione, a 19" da Sainz, poi mi hanno scaricato, come se fossi un disonesto. Ho ricevuto una lettera di poche righe, senza aver ottenuto la minima spiegazione verbale. Era settembre e sapevo che ormai tutti i posti buoni erano stati occupati, che non avrei trovato guide per l'anno successivo. Se penso che poco tempo prima avevo caldamente raccomandato Delecour alla Ford... Ammetto di aver guidato male al Rac nel '90, ma era la mia ultima gara con



PHOTO4



la Galant e poi sarei stato a piedi. Avevo il morale sotto i tacchi. Per fortuna Rita, mia moglie, era come sempre accanto a me per sostenermi. Ha sempre creduto in me, non ha mai smesso di ripetermi: "Ce la puoi fare". E se oggi sono ancora un pilota è grazie a lei, ma anche grazie a qualche amico, come David Richards».

— Hai temuto che l'episodio della Mitsubishi potesse mettere fine alla tua carriera nei rally?

«No. Sapevo che il '91 sarebbe stato un anno difficile ed è andato così; ma per me non era la prima volta. Io e mia moglie abbiamo già passato altri momenti difficili e ci siamo abituati».

— Ti accade di ripensare al terribile incidente che hai avuto al rally di Argentina del 1985 con la Peugeot 205 T16?

«Sì, a volte ci penso, ma è come se fosse accaduto a qualcun altro. Zucchini, il navigatore di Carlos Menem, è un grande amico del dottore che mi ha curato all'ospedale



«La Subaru Legacy va inserita in curva con violenza. Poi basta accelerare, senza paura. Voglio farla trionfare nel campionato del mondo del prossimo anno!»

«Sfortunatamente...».

— Perché?

«Guidare mi piace talmente che a volte il mio entusiasmo prende il sopravvento. Ma questo fa parte di me».

— Fino a quando intendi correre?

«Fino al ventunesimo secolo come minimo. Allora avrò solo 48 anni».

— Abiti in Francia. Ti piace?

«Le tasse sono un po' alte... Scherzi a parte devo dire che mi trovo bene ma non è stata

una scelta definitiva perché divido il mio tempo tra Francia e Finlandia, il che non è lontano dall'essere la soluzione ideale».

— Torniamo al rally. Cosa ne pensi della Subaru Legacy?

«Mi piace. Bisogna un po' forzare la Legacy nell'inserimento in curva, ma poi puoi accelerare con decisione e senza paure: lei ti segue».

— La tua maggiore ambizione?

«Far trionfare la Subaru nel campionato del mondo!».

TRASMISSIONI PRODRIVE CON PULSANTI AL POSTO DELLA LEVA CAMBIARE CON... LE DITA

BANBURY — La Prodrive non è solamente un'efficiente squadra corse che gestisce il programma ufficiale della Subaru nel mondiale rally e nel campionato britannico; da qualche anno l'azienda di David Richards, 43enne ex coequipier di Vatanen, attraverso la sua divisione Engineering è anche produttrice di alta tecnologia. L'ultima novità, certamente la più interessante per gli sviluppi che può avere, è un originale cambio semiautomatico. L'ingegnere David Lapworth direttore tecnico della Prodrive Engineering, ha adattato il sistema automatico a un cambio in lega leggera, il cui peso è contenuto in appena 37 kg, differenziale e meccanismo compresi: per cambiare marcia il pilota non è più obbligato a

utilizzare la leva, ma si avvale di un sistema molto semplice di comandi posti sul volante. Tre pulsanti situati sulle razze del volante permettono il passaggio da una marcia alla successiva, mentre per le operazioni di «scalata» si utilizzano i bottoncini posti posteriormente. Ogni pulsante invia un segnale elettrico a un motorino situato a destra del cambio, il quale pesa appena 6 kg, avviando così automaticamente la leva del cambio, che si sposta normalmente come se fosse azionata dalla mano. La precisione del sistema realizzato dalla Prodrive Engineering, e che è stato montato sulla Legacy Rs Gruppo A, è totale: nessuna possibilità di sbagliare l'inserimento della marcia. Abbiamo avuto modo di provare una

Legacy Rs della Prodrive con questo ingegnoso sistema in una pista della Motor Industry Research Association, vicino a Coventry, in Inghilterra. La frizione si usa solamente per la partenza, poi il cambio lavora autonomamente. La velocità con cui si passa da un rapporto all'altro toccando leggermente i pulsanti posti sul volante è davvero notevole, superiore a quella di un cambio tradizionale, le marce entrano precise. Durante le cambiate bisogna abituarsi alla strana sensazione che l'acceleratore trasmette: esso si muove leggermente. Tuttavia per essere sfruttato a pieno — ed è per questo motivo che non è stato ancora impiegato in un rally del mondiale — il sistema richiede un certo adattamento. Un altro aspetto interessante del cambio Prodrive è che è stato progettato per l'utilizzo agonistico, quindi con caratteristiche tali che ne permettono una facile sostituzione in gara; inoltre, se il meccanismo dovesse andare in panne c'è la possibilità di disinserirlo e poter quindi continuare col cambio manuale; l'operazione dura pochissimi minuti. Infine, la trasmissione «made by Prodrive» trova un interessante impiego anche nel settore civile, soprattutto per le persone disabili.

Ricardo Muñoz

Sotto, la Legacy con il cambio semiautomatico Prodrive in prova a Coventry. A lato il volante con i pulsanti e i bottoni per le cambiate (Foto Hickman)



IRRIPETIBILE

A Vicenza, fino a domenica prossima, la spettacolare esposizione, curata dalla nostra rivista, che racconta trenta anni di rally con le vetture più prestigiose

VICENZA — Tre decenni di storia dei grandi rally — gli anni 60, i 70 e gli 80 — raccontati attraverso 23 straordinarie vetture arrivate da tutta Europa e riunite in uno spettacolare quadro d'insieme che in Italia non si era ancora visto, e che difficilmente si avrà modo di rivedere. È questo l'affascinante tema dell'esposizione curata dalla nostra rivista e allestita dall'Ente Fiera di Vicenza nell'ambito della rassegna «VicenzaAuto», che è stata inaugurata domenica 24 ottobre e che è aperta al pubblico fino al

1 novembre (orario: giorni feriali dalle 15.00 alle 20.00; sabato e domenica dalle 9.30 alle 20.00). Dunque 23 pezzi unici tra i più significativi di ogni decennio — 8 per gli anni 60, altrettanti per i 70 e 7 per gli 80 — per importanza storica ma soprattutto, ed è qui l'eccezionalità dell'expo, per il loro pedigree, dunque esemplari a «origine controllata». È stato anche grazie alla collaborazione dei musei delle Case au-

tomobilistiche e all'entusiasmo dei collezionisti privati, a cui va il nostro grazie, se questa iniziativa si è concretizzata. Ma vediamo le affascinanti protagoniste che raccontano, con il loro fascino e la loro storia, 30 anni di rally. Dal museo Peugeot di Sochaux è arrivata la leggendaria 404 regina d'Africa negli anni 60; l'Audi Sport ha inviato dal museo di Ingolstadt la Quattro con cui la Mouton corse il mondiale '83; dal museo Lancia sono arrivate la mitica Fulvia Hf numero di gara 14 con cui Sandro Munari vinse lo storico Montecarlo 1972, la Rally e la spettacolosa Delta S4 del team Martini, e la Delta 16V del Sanremo '89, l'unica in livrea rossa. E ancora, la Volvo PV544 (collezione Ventura), degli anni pionieristici; la curiosa Saab 96 V4 dominatrice all'inizio degli anni 60 delle gare nordiche (collezione Ciabatti); la sempre affascinante Mini Morris S (collezione Isenburg); un altro modello che fa sognare, la Fiat 125S nella sua cromografia originale verde (collezione Ceccato); la indimenticabile Renault 8 Gordini (collezione Turchetto); la Ford Lo-

cus Cortina (collezione Bertani), una delle prime Porsche 911 che l'infaticabile Cavriani, uno che i rally li ha corsi, è riuscito a scovare. Dall'appassionato collezionista torinese Macaluso, ex navigatore di Lele Pinto, ecco la stupenda Alpine Renault A110 prima al rally del Marocco '73, la Fiat 131 Abarth nei colori Alitalia e la 124 Abarth del '74. Non potevano mancare le Opel ed ecco la Kadett Gte (collezione Mio) e la aggressiva Ascona 400-Conrero ex ufficiale (collezione Geche-

lin), né la Renault 5 Turbo Gr.B (collezione Tacchinardi) e la Bmw 2002 Ti (collezione Ceccobi). Ancora spettacolo e storia con la affascinante Ferrari 308 Gtb -Michelotto con cui corsero e vinsero Andruet e Tognana; la Peugeot 205 T16 Gr.B (collezione Zanussi); e quella che ancora oggi è considerata la più bella vettura mai apparsa nei rally, la Lancia Stratos: a Vicenza è esposta la versione con i colori Marlboro appartenente alla collezione Pagnan. □





TUTTI PEZZI A ORIGINE CONTROLLATA

Ecco alcune delle vetture esposte alla mostra di Vicenza, curata dalla nostra rivista, che riassume tre decenni di rally attraverso le macchine più

significative è la prima volta che in Italia è possibile un'iniziativa simile. 1 La leggendaria Lancia Fulvia Hf con cui Munari vinse il Montecarlo del 1972: è uno dei modelli più affascinanti della rassegna vicentina per i ricordi e le emozioni che ancora oggi suscita. 2 Sua maestà la Lancia Stratos, qui nei colori Marlboro. 3 La stupenda Alpine Renault A110 1800 con cui Darniche trionfò al rally del Marocco '73: accanto



alla vettura, l'architetto Dario Zanon che ha curato l'allestimento scenografico della mostra ralistica. 4 Due modelli che hanno segnato due epoche delle corse su strada: la Fiat 125S ufficiale e la Renault 8 Gordini, con la quale si formò un'intera generazione di piloti. 5 Sfilata di «mostri»: la Lancia Delta S4, la Peugeot 205 T16 e la Ferrari 308 Gtb-Michelotto. 6 Un esemplare davvero unico, per censo e per storia: la Peugeot 404 regina d'Africa negli anni 60. 7 La Lancia Delta 16V del Sanremo '89 e, sullo sfondo, l'Audi Quattro con cui corse la Mouton nell'83. 8 La sempre affascinante Mini Morris S protagonista negli anni Sessanta (FotoAction)



RALLYGAME
SANREMO IN MAZDA

LA GRANDE OCCASIONE

**Correre con una vettura ufficiale
in una gara del mondiale è il sogno
che per Claudio Vallino è diventato
realtà. Ecco come è andata...**

*Per Claudio Vallino,
sopra a destra,
il Rallygame si è
trasformato in un
super regalo: correre
a Sanremo con la
Mazda, a destra
(Photo4)*



Meglio una prova da leone che venticinque da pecora. E il rallygamista Claudio Vallino ha consumato nelle prime quattro speciali del Sanremo mondiale la sua gara da «ufficiale» Mazda scivolando due volte: prima sul fondo bagnato, poi sulle preoccupazioni tipiche del pilota privato, più in ansia per non far danni che rivolto con la mente a proseguire la competizione. Infilati nell'abitacolo della Mazda 323 Gtx Gr. N abitualmente impiegata da Alessandro Fassina nelle gare del Trofeo Terra e che loro hanno avuto in premio per il Rallygame '91, i liguri Claudio Vallino e Vincenzo Abate non hanno comunque deluso le aspettative, anzi. Al via con una vettura a loro ignota (a meno di una parte delle ricognizioni pre gara, effettuate con una 323 4Wd), si sono subito inseriti nei primi venticinque della graduatoria assoluta malgrado la necessità di adattare l'assetto al modo di guida del pilota e, soprattutto, di risolvere i problemi di sorpasso dei concorrenti che li precedevano. Primo a partire fra i non prioritari della classe N6, nella seconda speciale del rally Vallino ha raggiunto e superato ben 5 concorrenti che lo precedevano (3 vetture di classe A5 e due A6), finendo la prova con un distacco di 1'04"; su oltre 36 km di tracciato, dal suo occasionale caposquadra Fassina (28'26" il tempo del veneto). Una prestazione di per sé ottima e che è stata ulteriormente migliorata sulla terza frazione: 14" di ritardo da Fassina su quasi 16 km di prova. Non appena la gara si è spostata dalla Liguria alla Toscana è arrivato

l'agognato asfalto asciutto ma, purtroppo, anche il ritiro: «Nelle prime tre frazioni avevo completato l'affinamento dell'assetto e visto che il fondo era finalmente asciutto sono partito per la quarta speciale con l'intenzione di fare un buon tempo. Dietro a una curva ho trovato all'improvviso il fondo stradale bagnato, senza che prima nessun segno potesse mettere sull'avviso: come era già successo, nello stesso punto, ad altri piloti e in particolare a Fassina (testacoda senza danni) ed Enrico (ha sbattuto, ma ha ripreso). Anch'io sono andato dritto, urtando con l'anteriore. Ho provato a rimette-

re in moto l'auto ma il motorino faticava, allora ho avuto paura di causare danni alla meccanica e mi sono fermato. Un vero peccato perché sono sicuro che lì sarebbe uscito un buon tempo. Inoltre mi è rimasta la curiosità di vedere come me la sarei cavata sulla terra: a quel punto la vettura era perfetta e le gomme, Michelin, eccezionali». «Sarebbe bastato avere meno riguardo, dare una "tirata" al radiatore e raggiungere l'assistenza — fa notare il team manager del Mazda Team Italia, Geri Pelli — Un peccato perché Vallino stava andando veramente bene».

Gianni Cogni

E' PREVISTO NEL PROGRAMMA GR. N DELLA MAZDA ITALIA KIT CLIENTI PER LA GT-R

QUELLA 323 VERDE

L'impegno della Mazda Italia, presente ufficialmente quest'anno nel Trofeo Terra (direttamente con Fassina e indirettamente appoggiando Ermanno Dionisio), ha avuto anche una appendice sperimentale con Carlo Bono, l'unico a correre con un modello catalizzato. La Mazda 323 «verde» (di nome ma anche di fatto vista la sua colorazione) è stata allestita da Silcar ed iscritta dalla scuderia Ateneo con l'appoggio tecnico della Esso, sponsor anche del programma ufficiale. La vettura è stata volutamente preparata senza particolari esasperazioni e ha comunque fornito ottimi riscontri in gara, mantenendo una buona competitività e risultando assolutamente affidabile. Con la Mazda 323 «verde» Carlo Bono ha preso parte al Piancavallo e al rally Team '91 e si schiererà anche al via del San Marino valido per l'Europeo, in programma il 6-7 novembre.

■ Mazda Sport Italia, di fatto è sorta a fine '86 come Rally Team Italia su iniziativa di Carlo Bono (oggi funzionario commerciale di Mazda Italia oltre che gentleman driver) con la collaborazione di Enrico Cacciari e Geri Pelli, attuale titolare del team. Da subito «sposata» con le vetture Gr. N della Casa giapponese, in breve è diventata la mandataria del Costruttore per l'attività con le vetture produzione. Nel suo palmarès un mondiale marche Gr. N (1989) e una Coppa Fia piloti Gr. N (De Mevius lo scorso anno). E mentre il team di Achim Warmbold (a cui era stata affidata l'attività con le Gr. A) non avrà un programma nel '93, per Mazda Sport Italia il futuro è già garantito con la nuova 323 Gt-R che, con il nuovo motore, dovrebbe colmare quasi totalmente l'handicap di potenza rispetto alle Ford vincenti: «Nel rally di Sanremo dell'anno scorso — ricorda Pelli — De Mevius accusava oltre 3'30" di ritardo da Manfredino allo stesso punto in cui quest'anno Fassina si è fermato, ma avendo soli 9" di ritardo dal veneto: dunque credo che già con questa vettura siamo superiori alle Lancia Delta e vicinissimi alle Ford Sierra. E la nuova ha circa il 25% di potenza in più...». Nelle intenzioni della squadra c'è un '93 concentrato sul mondiale e l'appoggio tecnico a una o più scuderie di provata capacità per l'impegno nei campionati italiani. Intanto prosegue il lavoro di sviluppo della vettura con Fassina e la definizione del Kit clienti per il Gruppo N, comprensivo degli elementi per l'assetto e di cerchi, roll-bar, centralina elettronica, motore, rinforzi, serbatoio di sicurezza. □



LA NOVITA'
BMW 518i

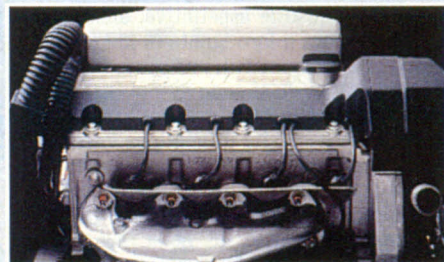
CANALE CINQUE

La Casa tedesca cerca di ampliare il proprio mercato con un modello di classe immutata con prezzo contenuto

Prezzo (chiavi in mano): lire 38.900.000; **Cilindrata:** 1796 cc

Potenza max: 113 cv; **Velocità max:** 194 kmh

PRO immagine, personalità, confort e prezzo
CONTRO accelerazione e ripresa un po' lente



SIENA — La nuova gamma della Bmw propone una 518i molto interessante: questo modello consente infatti di avvicinarsi alla Serie 5 con una spesa abbastanza abbordabile. Il punto di forza di questa 518i è appunto nel prezzo di 38.900.000, chiavi in mano, secondo il nuovo listino. Queste considerazioni non debbono però indurre a pensare che si tratti di una «Bmw dei poveri»: siamo invece di fronte a una vettura della Serie 5 a tutti gli effetti, con la differenza che costa ben nove milioni in meno della 520i. Quest'auto è interessante perché permetterà a tanti giovani emergenti (e non solo a loro) di entrare nella qualificata schiera dei possessori delle Bmw Serie 5 acquistando per meno di quaranta milioni

un'auto che esternamente non ha nulla in meno della sorella maggiore: la più costosa 520i. Dopo questa analisi la nostra curiosità deve spostarsi al comportamento su strada. La vettura è spinta dallo stesso quattro cilindri della 318i di 1796 cc capace di 113 cavalli, non tanti per il peso della vettura che aumenta di 155 kg rispetto all'analogo modello della serie 3. È come avere sempre due persone in più a bordo. Non si può quindi pretendere una guida sportiva:

in autostrada viaggia veloce e non si nota la differenza con la 520i, un po' anche per i limiti di velocità. In città è maneggevole come una utilitaria, dimensioni a parte. In accelerazione invece è ovviamente carente, proprio per il rapporto peso-potenza, e bisogna di conseguenza adeguarsi con la guida, una guida che si differenzia però da quella tradizionalmente sportiva della Bmw. Agendo sul cambio, utilizzando marce basse si può rendere l'utilizzo più brillante, ma

il consumo ne risentirà sensibilmente. Rispetto al corrispondente modello della serie 3, la 518i perde 9/10 di secondo in accelerazione da 0 a 100 kmh, 1"5 in ripresa, quattro km in velocità di punta (194 contro 198 kmh) e consuma un poco di più, il 3,5% circa, ma è sempre una Serie 5 per aspetto e confort e non una Serie 3. Se poi si guida la 518i, come sarebbe giusto, consapevoli delle sue possibilità, si rivela un'ottima vettura autostradale, di alto prestigio con un





GAMMA. L'offerta della Serie 5 si è ampliata con l'adozione dei motori 8 cilindri di 3 e 4 litri della Serie 7.

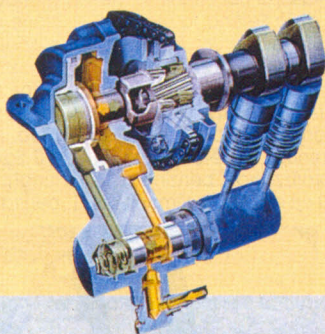
ESTERNO. Ben poche sono le differenze che caratterizzano i vari modelli della Serie 5: la 518i e la 520i sono parenti molto strette in tutto.

MOTORE. La 518i monta il propulsore 4 cilindri di 1796 cc capace di 113 cv al regime di 5500 giri

livello accessoristico superiore alla media che comprende Abs, servosterzo, volante regolabile, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici anteriori, regolazione elettrica dei fari. La decisione di lanciare sul nostro mercato la 518i da parte della Bmw Italia, è in questo momento saggia perché dettata dall'attuale situazione economica: forse in un altro momento si sarebbe fatto a meno di importarla.

Carlo Massagrande

Il sistema Vanos modifica la fase



SIENA — La gamma della Serie 5 Bmw si allarga in un sol colpo con quattro nuovi modelli, più uno. Arrivano infatti la 518i, la 530i berlina e Touring, la 540i e, infine, la 520 Individual, che però è una serie speciale di soli 300 esemplari. Quest'ultima ha appunto una dotazione caratterizzata da finezze come le finiture in radica, l'interno in pelle e altre raffinatezze ancora, il tutto si traduce in un'auto elitaria anche nel prezzo: 11.800.000 lire in più rispetto alla 520i. A proposito della 520i va detto che i motori di 2000 e 2500 cc sono ora dotati del «Vanos». Si tratta di un sistema elettronico che intervenendo sulla distribuzione varia la fase in funzione del regime di rotazione del propulsore. Infine, tornando alle novità della Serie 5, va segnalata l'adozione dei motori a 8 cilindri di 3 e 4 litri della Serie 7.



518i

Piccolo cuore bavarese

La scheda TECNICA

Il propulsore di 1800 cc permette di tenere buone andature in autostrada, ma il rapporto peso-potenza penalizza un po' l'accelerazione

Motore

Anteriore 4 cilindri in linea, *cilindrata* 1796 cc, *alesaggio* × *corsa* 84 × 81 mm, *distribuzione* monoalbero in testa con due valvole per cilindro, *alimentazione* a iniezione elettronica digitale Bosch, *potenza massima* 113 cv a 5500 giri, *coppia massima* 16,5 kgm a 4250 giri.

Trasmissione

Trazione posteriore, *cambio* a 5 marce più retromarcia optional automatico a cinque rapporti, *frizione* monodisco a secco.

Autotelaio

Scocca autoportante, *sospensione anteriore* a ruote indipendenti di tipo Mc Pherson, *sospensione posteriore* a ruote indipendenti con bracci obliqui, *freni* a disco sulle quattro ruote con servocomando e Abs, *sterzo* a circolazione di sfere servovassistito, *cerchi* 6 × 15 pollici, *pneumatici* 195/65 × 15.

Dimensioni e peso

Lunghezza 4720 mm, *larghezza* 1751 mm, *altezza* 1412 mm, *peso* 1360 kg, *carreggiata anteriore* 1470 mm, *carreggiata posteriore* 1495 mm, *passo* 2761 mm, *capacità vano bagagli* 460 litri, *serbatoio carburante* 80 litri.

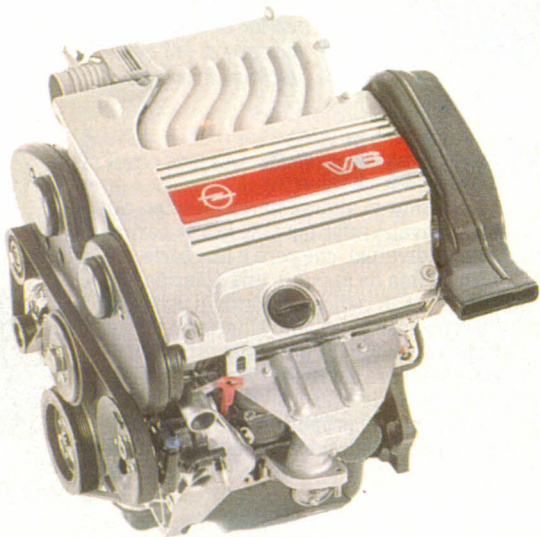
Prestazioni e consumi

Velocità massima 194 kmh, *accelerazione* da 0 a 100 Km/h 12"4, *consumo* a 120 km/h 12,1 km/litro.

**LA VECTRA
NEL '93
COL V6 2500**

ALCUNE versioni della Vectra, dalla primavera del '93 potranno essere equipaggiate con un inedito propulsore Opel V6 a 24 valvole di 2500 cc. Questa nuova unità è capace di sviluppare una potenza di 170 cv a 6000 giri minuto, con una coppia massima di 23,1 kgm a

4200 giri, e un consumo di carburante che sarà tra i più bassi della categoria. Le due bancate sono inclinate di 54° contro i tradizionali 60° e uno scambiatore di calore olio/acqua sistemato fra le stesse consente al lubrificante di raggiungere più brevemente, dopo la partenza a freddo, la temperatura ideale di utilizzo. Questi nuovi Opel saranno costruiti in Inghilterra.



**PIRELLI P ZERO
PER LA FERRARI 456 GT**



PER UNA vettura dalle altissime prestazioni come la nuova Ferrari 456 Gt occorre un pneumatico capace di scaricare a terra i 442 cv di cui dispone, e così la Casa di Maranello ha scelto il Pirelli P Zero. Ultra-ribassato, col disegno del battistrada asimmetrico, il P Zero sulla 456 Gt è montato nelle misure 255/45 Zr 17 all'anteriore e 285/40 Zr posteriormente. Questo pneumatico ad alte prestazioni è disponibile in una gamma di oltre trenta misure, per offrire agli automobilisti le stesse qualità di prestazioni che la Pirelli ha pensato per la nuova Gt 2+2 della Ferrari.



E' COMPATTA E CONFORTEVOLE LA NUOVA MONOVOLUME

E' in arrivo la Nissan Serena

ARRIVERÀ sul mercato italiano nel prossimo mese di gennaio: si tratta della Serena, la monovolume della Nissan che viene costruita in Spagna nello stabilimento della Nissan Motor Iberica. Il principale obiettivo che la Casa giapponese si era prefisso è stato centrato: realizzare una monovolume con una grande abitabilità ma di dimensioni esterne contenute. La Serena sarà disponibile con due motorizzazioni benzina a 16 valvole da 1600 e 2000 cc e due allestimenti, Six

grande confort. Decisamente ricca è la dotazione di serie che comprende il servosterzo, le sospensioni indipendenti, il differenziale a slittamento limitato con giunto viscoso, i freni anteriori a disco ventilati oltre al quale come optional si può aggiungere l'Abs e l'aria condizionata. La versione di punta della gamma è la 2.0 Sgx a sei posti, particolarmente adatta per lunghi viaggi in gruppo grazie alle poltrone centrali che ruotano di 180° gli occupanti possono così trovarsi



faccia a faccia con i passeggeri della terza fila. I sedili di queste file possono essere ripiegati in maniera tale da garantire una grande capacità di carico. Le versioni 1.6 e 2.0 Six si differenziano dalla più lussuosa Sgx per il sedile centrale a 3 posti fisso.

BOSTON E GHIA LE NUOVE SUPERESCORT DELLA FORD

PUR TRATTANDOSI di un prodotto ancora giovane, la Ford ha cambiato volto alle Escort, battezzandole SuperEscort, proponendone sul mercato due soli allestimenti Boston e Ghia per facilitarne la scelta. La nuova SuperEscort si propone con

una linea ancora più elegante grazie agli interventi estetici che hanno riguardato il frontale e la coda nelle versioni a 2 e 3 volumi (Orion) e soltanto nella parte frontale la versione Wagon, dove è rimasta invariata la parte posteriore che costi-

tuisce il motivo principale del successo che questo modello ha ottenuto. Per quanto riguarda la tecnica vi è la scelta tra due motorizzazioni a 16 valvole: il nuovo 1600 a 16V da 90 cv che va ad aggiungersi al già collaudato 1800 16V da 105

cv. molta attenzione è stata prestata sul fronte della sicurezza con l'adozione di robuste protezioni laterali in acciaio, nonché l'irrobustimento del telaio nei suoi componenti. Equipaggiamento più raffinato e maggior confort nelle SuperEscort sia nella versione Boston e Ghia. Sono 25 le versioni disponibili della nuova gamma SuperEscort con un prezzo che va da 18.405.000 lire del modello 1.4i Boston, e arriva a 21.255.000 lire della versione Ghia Wagon/Orion 1.6/1.8 16V chiavi in mano.



IN RADICA L'INTERNO FIRMATO SIMONI RACING

PER DARE quel pizzico di signorilità e di classe alla vostra auto, la Simoni Racing (Corso Italia 520, 44043 Mirabello-Ferrara) ha realizzato prestigiosi interni in radica racing. Possono essere composti dai sette ai dodici pezzi a seconda della vettura e ne esistono numerosi modelli per tutte le marche. Facili da applicare, hanno un costo contenuto. Per una Vw Golf ad esempio, l'interno che complessivamente è composto da sette elementi, il prezzo di acquisto è di sole 257.000 lire.



GIA' OPERATIVA A VERONA LA SKODA ITALIA

È DIVENTATA operativa dal primo di ottobre la sede della Skoda Automobili Italia. La nuova struttura che si trova a Verona ha come presidente Bent-Axel Schlesinger che comunque mantiene la stessa carica all'Autogerma. Nei programmi della Skoda Automobili Italia, come obiettivo vi è l'approntamento e l'operatività di un magazzino centrale ricambi, avere un'adeguato stock di vetture a disposizione al fine di soddisfare le esigenze della clientela e l'ampliamento della rete di vendita e assistenza.



Sospensioni intelligenti per l'ultima Range Rover

INDUBBIAMENTE la novità più interessante sulla nuova Range Rover, è rappresentata da un sistema di sospensione pneumatica a controllo elettronico (Eas), paragonabile alle sospensioni intelligenti usate in F.1, che le consente ben cinque diverse altezze rispetto al terreno con una escursione di 130 mm. Ma non c'è solo questo di nuovo, infatti, sulla Range Rover Lse è stato trapiantato anche un nuovo motore V8 da 4200 cc catalizzato a benzina che sviluppa una potenza di 202 cv capace di raggiungere i 182 Km/h e sostituisce il precedente propulsore da 3,9 litri. La neonata del Gruppo Rover è inoltre dotata di un sistema di trazione a controllo elettronico (Etc), che le permette di ottenere una migliore trazione sia su fondi ghiacciati innevati, che nelle più svariate condizioni di fondo stradale nella guida fuoristrada. Ritornando al funzionamento del sistema Eas, esso consente come detto, cinque diverse altezze della vettura da terra; tre manuali e due automatiche. La posizione standard (manuale) è da utilizzare nel normale uso stradale; mentre l'assetto basso entra in funzione automaticamente non appena la vettura supera gli 80 km/h, e quello alto azionato manualmente che alza il veicolo di 40 mm consente una migliore guida fuoristradistica. Per facilitare poi l'accesso e la discesa, manualmente, il veicolo può essere abbassato di 60 mm, e infine, se il fondo del mezzo tocca il suolo, automaticamente si alza di ulteriori 30 mm rispetto alla massima altezza. La Range Rover Lse, grazie poi al passo più lungo rispetto alla precedente versione Se (2743 mm contro 2540) e alla trasmissione automatica garantisce una marcia su strada ancora più confortevole.

ERCOLE SPADA RIENTRA IN ZAGATO

È TORNATO recentemente alla Zagato, con il ruolo di direttore del settore design, Ercole Spada. Proprio presso la carrozzeria milanese il designer 55enne aveva iniziato la propria carriera nel 1960. Dalla matita di Spada sono nate carrozzerie che hanno segnato le più belle tappe della produzione delle vetture sportive come le Alfa Tz1, Tz2 ed Sz, le Lancia Flavia e Flaminia Sport e l'Aston Martin Db4 Gtz. Chiusa la prima parentesi presso la Zagato, il disegnatore lombardo ha poi lavorato presso Grandi Case come Ford, Bmw e Audi.

MERCEDES SEC VISTE DA BRABUS

PUR SENZA intaccare l'eleganza della vettura, la Brabus (Kirchhellener Str. 246-265, 4250 Bottrop, West Germany) è già in grado di offrire una serie di personalizzazioni per le nuove Mercedes Sec. Esteticamente, grazie a un nuovo spoiler anteriore e ai cerchi in lega da 9,5J x 19 sia anteriori che posteriori disponibili in due versioni, la Monoblok II con disegno a tre razze e Monoblok III con disegno a disco, la vettura assume una maggiore aggressività. Per l'allestimento interno, la Brabus offre un rivestimento completamente in pelle con una svariate scelta di colori. Sospensioni sportive con assetto più rigido e due diverse motorizzazioni per i clienti che desiderano arrivare al top delle prestazioni. Il propulsore 8 cilindri della 500 Sec, che portato a 6.000 cc sviluppa una potenza di 408 cv e il più potente 12 cilindri da 6,9 litri derivato da quello della 600 Sec in grado di sviluppare ben 509 cv che permettono alla vettura di superare i 300 km/h.



CONTINUA IL CHECK-UP GRATUITO FIAT

È STATO prolungato il check-up ecologico gratuito predisposto dalla Fiat. L'iniziativa della Casa torinese proseguirà quindi fino al prossimo 10 novembre, lo scopo dell'operazione è di controllare le auto prodotte dalla Fiat, che hanno più di un anno di vita. L'iniziativa è nata dalla volontà di evitare che una cattiva manutenzione dell'autovettura possa essere all'origine di scarichi inquinanti.

● **BMW.** Dal primo di ottobre Klaus Berning ha assunto l'incarico di amministratore delegato e direttore finanze Bmw Italia SpA e di amministratore delegato Bmw Italia Leasing SpA. Entrato nel Gruppo Bmw nel 1984, Klaus Berning; prima di arrivare in Italia ha ricoperto diversi incarichi all'interno della Casa bavarese, facendo anche parte del consiglio di amministrazione della Bmw Nederland.

● **ROVER.** Mantenendo l'impegno assunto dal suo amministratore delegato ingegner Roland Bertoldo nel dicembre dello scorso anno, la Rover Italia ha confermato che il listino prezzi delle proprie vetture rimarrà invariato fino al termine di quest'anno. Va ricordato che l'ultimo aumento dei prodotti Rover in Italia si riferisce al mese di luglio del 1991.

● **BRIDGESTONE.** Sono iniziate nel mese di settembre le consegne dei pneumatici Bridgestone Expedia S-01 per la Ferrari 512 Tr. Concepito per vetture ad alte prestazioni oltre ad offrire eccellenti prestazioni garantisce una guida molto confortevole.

● **CITROËN.** Il mese di agosto ha segnato un successo nelle vendite della Citroën in Gran Bretagna. La Casa francese ha infatti ricoperto il 5,09% del mercato vendite contro il 4,11% nello stesso mese del '91. Questo risultato ha collocato la Citroën al primo posto fra le vetture importate. Successo di vendite anche in Portogallo per la Citroën, dove sempre nello stesso mese di agosto ha raggiunto il 14,9% di penetrazione del mercato contro l'11,13% dello stesso periodo '91.

● **PIRELLI.** Dall'inizio del mese di ottobre la Direzione Pubbliche Relazioni e l'Ufficio Stampa della casa di pneumatici milanese ha cambiato sede e denominazione che ora sono i seguenti: Pirelli SpA, Direzione Comunicazioni Esterne, Viale Sarca 202, 20126 Milano.

● **INNOCENTI.** È stata commercializzata di recente la Innocenti Small 500 L Cat. Particolarmente adatta per l'uso cittadino, oltre ad essere equipaggiata di catalizzatore è dotata di serie di cambio a 5 marce. Il prezzo chiavi in mano della Small 500 Cat è di lire 9.230.000.

● **HYUNDAI.** Un aumento medio del 4,5 per cento dei prezzi Hyundai è entrato in vigore dal 13 di ottobre. Questo aumento che riguarda i modelli Pony, Lantira e Sonata è dovuto alla variazione di cambio lire-marco e lira-dollaro. Restano invece invariati i prezzi del nuovo Scoupe recentemente commercializzato.

VELOCITA' DURA SOLO TRE GIRI LA SUPREMAZIA DI NAPPI

MAGIONE PER «RICKY» E' TERRA DI VITTORIA

MAGIONE — Oltre 90 piloti hanno partecipato all'8. prova del Challenge Gare Club, disputatasi su un tracciato asciutto. Entrambe le gare clou, F.3 e Sport, sono state caratterizzate da colpi di scena iniziali che hanno attardato o eliminato i leader provvisori. In F.3 Dino Lusuardi, partito al palo, è andato in testa coda al 2. giro causa le gomme fredde, finendo nelle retrovie. Peggio è andata nelle Sport a Pietro Nappi, passato a guidare le operazioni nel corso del primo passaggio ai danni di «Ricky» Braconi. Dopo 3 giri al comando l'Osella del pilota campano ha infatti accusato problemi meccanici, costringendolo al ritiro. Nelle monoposto ha vinto così Baldazzi, mentre «Ricky» ha primeggiato tra le potenti vetture a ruote coperte, ottenendo anche la migliore prestazione assoluta della giornata. Sulla pista umbra le ostilità erano iniziate con le Special Car: dopo 3 giri l'Alfa Romeo Gt di Cirami, mentre era al comando, si girava. Il romano veniva spinto dai commissari e subiva bandiera nera. Nel frattempo gli altri uomini in lotta per il titolo di categoria, Esposito e Trizzino, uscivano di scena, lasciando campo libero a Colajanni (Fiat Uno), che si aggiudicava il 1. raggruppamento davanti a Carbone e Pasolini. Era poi la volta delle vetture di piccola cilindrata dei Gruppi N ed A. La gara era dominio dei piloti dello Jesi Speed Team, che si spartivano i tre gradini del podio. A fare l'andatura per 10 giri era la Peugeot 205 di Fogliani: un problema elettrico attardava però il pilota della Todt Corse. Il successo non sfuggiva invece all'Honda Civic di Stronati che vinceva con largo margine su Fulgenzi, sempre più lanciato con la sua Citroën Ax verso il 3. successo consecutivo nel Challenge. Sul podio saliva anche Tantucci (Peugeot 205), mentre era Brozzi ad imporsi tra le 6 piccole A112. In F.3, come detto, successo di Baldazzi, a lungo in lotta con Scilla, che non gli ha dato tregua terminando ad 1 decimo dal bolognese. Più indietro concludevano Nardozi, Premoli e Lusuardi. Uscito di scena all'inizio Nappi, nelle Sport è stato «Ricky» a fare l'andatura. L'aretino ha subito nel finale il ritorno di Casazza e Veninata: i tre sono giunti nell'ordine divisi da mezzo secondo. A «Boga», 8. del raggruppamento, la miglior prestazione tra i Prototipi. L'ultima gara della giornata vedeva insieme Gruppi N ed A di grossa cilindrata: dopo il ritiro a 3 giri dalla fine della Sierra di Fioravanti, la vittoria andava alla Alfa 33 di Trasatti.

Enrico Rosi Cappellani



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 18 ottobre 1992

5. Challenge Italiano Gare Club

8. prova della serie

Le classifiche

Absoluta: 1. Ricky (Osella Pa9-Bmw) 15 giri in 12'58"656 alla media di 114,427 kmh; 2. Casazza (Lola-Bmw) a 0'249; 3. Veninata (Osella Pa9-Bmw) a 0'546; 4. Saccomanno M. (Lucchini P3 92-Bmw) a 2'945; 5. Baldazzi (Ralt R131) in 13'02"764; 6. Scilla (Dallara 390) in 13'02"895; 7. Nardozi (Reynard 903) in 13'06"147; 8. Premoli (Ralt R135) in 13'10"001; 9. Lusuardi (Dallara 389) in 13'11"168; 10. Amaduzzi in 13'22"444.

1. raggruppamento (Special Car 700, 1300, 1600, 2000, oltre 2000): 1. Colajanni (Fiat Uno

1600) 15 giri 16'23"257 alla media di 90,617 kmh; 2. Carbone (Fiat Ritmo) a 5'666; 3. Pasolini (Porsche 924 Turbo) a 46"002; 4. Matrascelli (Simca Rally 2) a 1 giro; 5. Protani (Fiat 500) a 1 giro; 6. Morini (Fiat 126) a 1 giro; 7. Bacci (Fiat 500) a 1 giro; 8. Calazza (Fiat 126) a 1 giro; 9. Ferranti (Talbot T1) a 1 giro; 10. Senatore (Fiat 500) a 1 giro; 11. Tocci (Alfa Romeo Spider 2000) a 2 giri; 12. Pinna (A.R. Alfasud) a 4 giri; 13. Sperati (Fiat 126) a 8 giri.

Giro più veloce: Colajanni in 1'03"311 alla media di 93,822.

2. raggruppamento Gr. A (1150, 1300, 1400), Gr. N (1150, 1300, 1600): 1. Stronati (Honda Civic 16V) 15 giri in 16'26"705 alla media di 90,300; 2. Fulgenzi (Citroën Ax Sport) a 22"117; 3. Tantucci (Peugeot 205 Rallye) a 37"530; 4. Chiavaroli (Peugeot 205 Rallye) a 38"362; 5. Fidanza (Fiat 127 Sport) a 53"970; 6. Gennari (Peugeot 205 Rallye) a 1'03"183; 7. Riccuc-

ci (A112) a 1 giro; 8. Brozzi (A112) a 1 giro; 9. Tirabassi (A112) a 1 giro; 10. Ranmacci (A112) a 1 giro; 11. Broccolini (A112) a 1 giro; 12. Ugolini (Citroën Visa) a 1 giro; 13. Sassa Ralt-Ban (A112) a 1 giro; 14. Peroni (A112) a 1 giro; 15. Fogliani (Peugeot 205 Rallye) a 2 giri.

Giro più veloce: Fogliani in 1'03"664 alla media di 93,302 kmh.

3. raggruppamento (F.3, F. Alfa Boxer, F. Abarth): 1. Baldazzi (Ralt R131) 15 giri in 13'02"764 alla media di 113,827 kmh; 2. Scilla (Dallara 390) a 0'131; 3. Nardozi (Reynard 903) a 3'383; 4. Premoli (Ralt R135) a 7'237; 5. Lusuardi (Dallara 389) a 8'404; 6. Amaduzzi a 19'680; 7. Chiapatti (Dallara 389) a 48'026; 8. Bartolucci (Reynard 903) a 49'712; 9. Rambelli (Reynard 388) a 1 giro; 10. Colla (Reynard 388) a 1 giro; 11. Cividini (Dallara 389) a 1 giro; 12. Scutti (F. Fiat Abarth) a 2 giri.

Giro più veloce: Nardozi in 50"506 alla media di 117,609 kmh.

4. raggruppamento (Prototipi, Sport): 1. «Ricky» (Osella Pa9-Bmw) 15 giri in 12'58"656 alla media di 114,427; 2. Casazza (Lola 289-Bmw) a 0'249; 3. Veninata (Osella Pa9-Bmw) a 0'546; 4. Saccomanno M. (Lucchini P3 92) a 2'945; 5. Saccomanno E. (Lucchini-Bmw) a 28'058; 6. «Gimax» (Lucchini 92) a 28'921; 7. Cavallaro (Lucchini Sp 90) a 29'176; 8. «Boga» (Lucchini Sp 90) a 46'979; 9. Doll (Lucchini Sp 91) a 1 giro; 11. Pacini (Gi Pi Cosworth) a 1 giro; 12. Scollini (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 13. De Mola (Lucchini Sp 89) a 1 giro; 14. Moselli (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 15. Cinielli (Lucchini Sp 90) a 3 giri.

Giro più veloce: Veninata in 50"553 alla media di 117,500 kmh.

5. raggruppamento Gr. A (1600, 2500), Gr. N (2000, 2500), Gr. B e Hobby Car: 1. Trasatti (Alfa Romeo 33 Qv) 15 giri in 15'49"423 alla media di 93,486 kmh; 2. Berloni (Opel Astra Gsi 16V) a 3'348; 3. Saccomanno G. (Lancia Delta Integrale 16V) a 4'947; 4. Aristel (Alfa 33 Qv); 5. Baccorelli (Alfa Sprint) a 10'964; 6. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) a 33'053; 7. Agostini (Alfa 33 Qv) a 48'973; 8. Fiorzi (Opel Kadett Gsi 16V) a 54'745; 9. Costantini (Fiat Tipo 16V); 10. Laureti (Renault 5 Gt Turbo) a 57'672; 11. Carlsdoe (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 13. Declina (Fiat X1/9) a 1 giro; 13. Di Mardo (Opel Kadett Gsi 16V) a 1 giro; 14. Fioravanti (Ford Sierra Cosworth) a 2 giri.

Giro più veloce: Fioravanti in 1'01"082 alla media di 97,246 kmh.

L'ARETINO

Non ho «rubato» nulla

E' «Ricky» Braconi su Osella-Bmw 2500 il vincitore dell'8. prova del Challenge organizzato dalla Peroni Promotion: «Un pizzico di fortuna non guasta — afferma il pilota —. Il ritiro di Nappi mi ha indubbiamente agevolato, anche se sono convinto di non aver «rubato» nulla: la mia macchina era perfetta». Casazza, con una Lola 2000, si è classificato 2. assoluto: «Sono contento del risultato, visto che non montavo gomme nuove ed avevo un po' di sottosterzo». Veninata, con un'Osella PA9 come quella del vincitore ma con motore 2 litri, si è reso protagonista di una grande rimonta, finendo sul gradino più basso del podio: «Da 10. ho concluso al 3. posto. Inutile dire che sono stato attardato dai sorpassi. Al termine ero forse quello dei tre con la macchina più a posto. Ci fosse stato ancora qualche giro...». In F.3 giustamente soddisfatto Luciano Baldazzi: «Finalmente sono tornato a vincere. Era dall'anno scorso che l'impresa non mi riusciva». Il bolognese e la sua Ralt hanno primeggiato al termine di una bella battaglia con Alberto Scilla: «La mia Dallara aveva qualche problema d'assetto — ha detto il portacolori della Bellspeed — e Baldazzi era più veloce in rettilineo». Solo 5. Lusuardi: «Con le gomme fredde la Ralt perdona più della Dallara. Ho pagato il prezzo con quel testa coda iniziale».

RALLY 1. SERIE I FRATELLI ROMANI PORTANO A CASA LA ZONA A TARANTO I TRADICO VINCONO GARA E TITOLO

TARANTO — I fratelli Filippo e Giuseppe Tradico su Lancia Delta 16V, dopo la vittoria al rally di Pico, hanno ripetuto la loro prestazione aggiudicandosi la sesta edizione del Rally dello Jonio, gara valida come ultima prova della Coppa Italia 6. zona (coeff. 3). Per la scuderia Japigia di Bari, una vittoria che vale un titolo. Infatti, con questa ennesima affermazione (la quarta stagionale) l'equipaggio romano ha fatto suo il titolo della Coppa Csaì della 6. zona. Un tempo grigio ha accompagnato gli equipaggi per l'intera manifestazione, che si articolava su sei prove speciali da ripetersi due volte, per un percorso complessivo di 453 km, tutto su asfalto, con un tracciato particolarmente veloce e guidato. Durante tutta la competizione, il dominio della potente Delta di Tradico è stato praticamente assoluto, tanto che i fratelli romani hanno vinto tutte le prove speciali. L'unico equipaggio in grado di impensierire i battistrada è stato quello dei bergamaschi Vecchi-Salerno, che fino alla nona speciale erano saldamente a ridosso dei primi, a bordo di una Lancia Delta 16V. Battaglia serrata per la terza piazza, fra le due Sierra Cosworth di Pezzola-Montagna e Aquilano-Picariello, che in più di una occasione hanno fatto registrare lo stesso cronometro. La lotta fra i due equipaggi pugliesi è stata avvincente e non priva di colpi di scena. Nella nona prova speciale, l'uscita di strada della Delta Integrale pilotata da Antonio Vecchi, offre una ghiotta occasione ad Aquilano, per recuperare una posizione ed installarsi così al secondo posto. Intanto Oronzo Pezzola continua a te-

Baldazzi, a sinistra (Nikofoto), a Magione si è imposto tra le monoposto ottenendo anche il 5. posto assoluto. Il rally dello Jonio ha sancito il successo in 6. zona dei fratelli Tradico, a fianco. Al secondo posto e primo di Gr.N si è classificato Pezzolla, sopra. Per Aquilano, sotto, un'ottima terza piazza (Photo4)



nere il contatto con Aquilano e proprio sull'ultima prova speciale riesce a dare la zampata decisiva per staccare di due secondi la Sierra della scuderia Japigia. Un distacco che gli vale la seconda posizione assoluta. Buona la prestazione dell'equipaggio Caporale-Cranatiero, che a bordo di una Ford Sierra Cosworth, hanno risalito la classifica fino al quarto posto. Nelle ultime battute di gara, la rimonta di Vecchi-Salerno non è servita ad andare oltre la quinta posizione assoluta.

Massimo Manfregola

RALLY 1. SERIE

Taranto, 17 ottobre 1992

6. Rally dello Jonio
Gara valida per la Coppa Italia 6. zona (coeff. 3)

Le classifiche

Absoluta: 1. Tradico-Tradico (Lancia Delta 16V) in 46'44"; 2. Pezzola-Montagna (Ford Sierra Cosworth) a 3'00"; 3. Aquilano-Picariello (Ford Sierra Cosworth) a 3'02"; 4. Caporale-Granatiero (Ford Sierra Cosworth) a 4'07"; 5. Vecchi-Salerno (Lancia Delta 16V) a 4'42"; 6. Di Zazzo-Camevale (Lancia Delta 16V) a 5'54"; 7. Quarta-Potera (Renault 5 Gt Turbo) a 6'50"; 8. Savoia-Salliani (Opel Kadett Gsi 16V) a 7'16"; 9. Nacci-Oliva (Renault Clio 16V) a 7'34"; 10. Ragno-Ragno (Opel Corsa Gsi) a 7'59".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Siciliano-Maraschio in 55'58"; 2. Pezzola-Capocelli a 29"; 3. Lucarella-Fumarola a 30"; 4. Canilli-Pescara a 31"; 5. Benucci-Chiera a 1'0"; 6. Caputo-Cecere a 1'32"; 7. Beccardi-De Pace a 1.00'32" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Savoia-Salliani (Opel Kadett 16V) in

54'00"; 2. Nacci-Oliva (Renault Clio 16V) a 18"; 3. Ragno-Ragno (Opel Corsa Gsi) a 43"; 4. Iolacomo-Morgese (Opel Corsa Gsi) a 1'52"; 5. Fomaro-Geusa (Opel Astra Gsi 16V) a 1'52"; 6. Albano-Panico (Opel Corsa Gsi) a 2'57"; 7. Balena-Provenzano (Opel Kadett Gsi 16V) a 4'53"; 8. Ricci-Vagalli (Fiat Ritmo 130) a 4'53".

Classe oltre 2500: 1. Pezzola-Montagna in 49'44"; 2. Aquilano-Picariello a 2"; 3. Caporale-Granatiero a 1'07"; 4. Di Zazzo-Camevale (Lancia Delta Integrale) a 2'54 (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Izzinosa-Izzinosa (Rover 114 Gti) in 56'51"; 2. Crisigiovanni-Crisigiovanni (Peugeot 205 Rallye) a 1'37"; 3. De Marco-La Torre (Peugeot 205 Rallye) a 1'56"; 4. Casillo-Casillo (Peugeot 106 Xsi) a 7'24".

Classe oltre 2500: 1. Tradico-Tradico (Lancia Delta 16V) in 46'44"; 2. Vecchi-Salerno (Lancia Delta 16V) a 4'42"; 3. Quarta-Potera (Renault 5 Gt Turbo) a 6'50"; 4. Magliarella-Pescio (Peugeot 205 Gti) a 10'18"; 5. Accorsi-Mengoli (Ford Sierra Cosworth) a 10'30".

GLI SFORTUNATI

Il sole ci ha abbagliato

Dopo aver vinto quattro prove di Coppa Italia della 6. zona, (Bari, Irpinia, Pico e Jonio) e con il titolo in tasca, i fratelli Tradico non sono sorpresi di questa prestazione; e soprattutto del potenziale della loro Delta: «È stata una gara facile — dice con aria soddisfatta Filippo Tradico — anche perché il percorso mi è stato abbastanza congeniale. Nelle ultime prove speciali ho pensato a risparmiare il mezzo, dal momento che nessuno poteva seriamente impensierirmi. Adesso ci concentreremo sulla prova del Tm di Chivasso, una gara difficile che richiederà molto più impegno». Decisamente un bel risultato quello conseguito da Oronzo Pezzola, che ha a lungo lottato con Aquilano per il secondo posto. «Sono molto soddisfatto della mia prestazione, considerando il fatto che questa è la mia seconda esperienza nel rally». È finita con un quinto posto la gara dell'equipaggio Vecchi-Salerno, gli unici vicinissimi ai vincitori. «Siamo stati beffati dal bagliore del sole in curva, così siamo stati praticamente accecati e inevitabilmente siamo usciti di strada. Peccato: il duello con Tradico poteva diventare interessante, anche perché questo è un percorso molto guidato e veloce».



RALLY 1. SERIE I PRIMI TRE POSTI PARLANO PIEMONTESE

AD AGRIGENTO BOVERO RILANCIAMO LA PRIMA ZONA

AGRIGENTO — È stata sufficiente la prima prova speciale per svelare a tutti l'esito del 7. Rally dei Templi, penultima prova della Coppa Italia 7. Zona e ghiotta occasione per un terzo di piemontesi di far man bassa di punti per la loro zona. Una trasferta quella siciliana che ha premiato più di tutti il 31enne Roberto Bovero in coppia con Walter Corte su una quasi perfetta Ford Sierra Cosworth finita davanti alle due Lancia Delta ex-ufficiali di Vedelago e Borsa, quest'ultimo determinato ad accaparrarsi quei punti necessari per tenere a debita distanza i suoi due angeli custodi che in questa gara lo hanno preceduto ma che in prima zona continuano ad inseguirlo rispettivamente a 30 e 50 punti. I siciliani si attendevano il grande numero del beniamino di casa Sergio Di Benedetto che assieme a Salvatore Riolo avrebbe dovuto porre fine al capitolo 7. Zona, ma l'exploit al contrario l'ha fatto la loro Opel Kadett Gsi che si è ammutolita proprio nei primi chilometri «cronometrati» all'uscita di un dosso. Un gap elettrico che gli faceva perdere oltre 2 minuti regalando ai due messinesi Caranna, finito quarto e Giacobbe quinto, l'opportunità di giocare tutto nell'ultima prova a Taormina. Caranna che difendeva i colori della scuderia Turbomark Team debuttava con una «Deltona» allestita da Lucchese, che si è rivelata un'arma nettamente superiore a quella precedente anche se con un motore ancora da sviluppare. Avrebbe preferito non aver avuto la concorrenza dei piemontesi in questa gara per ottenere il massimo ma si è dovuto accontentare e tenere dietro un altro temibile avversario come Giacobbe che è stato rallentato da problemi all'alternatore. Molto positiva la prova del cefaludese Valenziano, che ha approfittato del ritiro del toscano Bensi per conquistare il primato tra le vetture produzione, nonostante una non buona conoscenza del percorso e gli attacchi di due Peugeot 309 Gti 16V, condotte dai messinesi Sottile e Giostra. Tra i locali è emerso Rindone che non ha potuto fare meglio del nono posto per la rottura di un manicotto della sua Lancia. Nel finale il messinese Alibrando autore di uno sfortunato testacoda che gli faceva perdere preziosi secondi nelle battute iniziali, passava al decimo posto grazie ad una penalizzazione di 1 minuto affibbiata a Di Domenico autore con Riolo di una inutile rincorsa che gli avrebbe fatto guadagnare la nona posizione. All'arrivo 49 degli 80 partenti.

Matteo Russo



Il piemontese Bovero, sotto (Festa), primo in Sicilia ha rimesso in discussione la Coppa Italia 1. zona. Caranna, sopra (Gallà), primo siciliano

IL PRIMO SICILIANO

Una Delta meravigliosa

Veramente provato ma molto contento per la sua seconda vittoria stagionale, dopo il «Vesime», è giunto al traguardo il torinese Bovero: «Abbiamo centrato l'obiettivo: tenere aperto il discorso del titolo in prima zona. Un successo che dedico alla scuderia Winner Team che mi ha permesso di scendere in Sicilia ed un pensiero a mia moglie ed al mio Alex che non mi hanno potuto accompagnare. Per il resto mi son dovuto limitare a controllare Vedelago». Soddisfatto in parte Vedelago: «avrei voluto disporre di una vettura al top per contrastare la corsa del vincitore, ma già prima della partenza abbiamo accusato dei problemi ai freni. Problemi a cui non abbiamo potuto porre rimedio per mancanza del pezzo di ricambio». Proficua, anche per Borsa, la traversata in Sicilia: «Non dovevo commettere alcun errore e lasciar fare la gara agli altri in virtù della mia posizione in prima zona. Le cose sono andate come speravo, un prezioso terzo posto che mi permette di controllare agevolmente i miei avversari nei prossimi appuntamenti». Un altro risultato positivo per il messinese Caranna: «Finalmente ho potuto portare in gara la mia nuova Lancia Delta che mi ha ridato la vita dopo le fatiche del passato. Un assetto meraviglioso ed un impianto frenante a posto mi hanno permesso di correre in tranquillità».



RALLY 1. SERIE

Agrigento, 18 ottobre 1992

7. rally dei Templi

Gara valida per la Coppa Italia 7. Zona (coeff. 5)

Le classifiche

Absoluta: 1. Bovero-Corte (Ford Sierra Cosworth) in 48'46"; 2. Vedelago-Nebiolo (Lancia Delta 16V) a 30"; 3. Borsa-Berra (Lancia Delta 16V) a 50"; 4. Caranna-Alizzi (Lancia Delta Hc) a 1'50"; 5. Giacobbe-Fedele (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'47"; 6. Valenziano-Triolo (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 4'20"; 7. Sottile-Fedele (Peugeot 309 Gti 16V) a 4'33"; 8. Giostra-Di Biasi (Peugeot 309 Gti 16V) a 5'05"; 9. Rindone-Virzi (Lancia Delta 16V) a 5'22"; 10. Alibrando-Battaglia (Peugeot 309 Gti 16V) a 5'29".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Stumliolo-Gismondo in 57'13"; 2. La Cagnina-Saporito a 1'47"; 3. Castro-Vella a 2'32"; 4. Catalano-Catalano a 2'55"; 5. Sciaratta-Faruggia a 3'12"; 6. Pinto-Vitali a 3'26"; 7. Valentini-Macaluso a 3'53"; 8. Barresi-Muzzicato (Citroën Ax Gti) a 4'05"; 9. Salvaggio-Fallica a 7'34"; 10. Buggemi-Vallone a 7'49" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Farina-Mingola (Peugeot 205 Gti) in 55'08"; 2. Trupiano-Li Greci a 40"; 3. Gibella-Amore a 2'05"; 4. Tavormina-Virga a 4'01"; 5. Fellicello-Papa a 4'10"; 6. Agrò-Bruccoleri a 4'51"; 7. Garufi-Foscolo a 5'28"; 8. Cammarata-Gelsomino a 8'42" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Sottile-Fedele (Peugeot 309 Gti 16V) in 53'19"; 2. Giostra-Di Biasi (Peugeot 309 Gti 16V) a 32"; 3. Alibrando-Battaglia (Peugeot 309 Gti 16V) a 56"; 4. Nuccio-Cippetto (Opel Kadett Gsi) a 1'13"; 5. Buttici-Marin (Opel Kadett Gsi) a 1'58"; 6. Prestigiacomo-Piombo (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'14"; 7. Granata-Sedita (Opel Astra Gsi 16V) a 3'05"; 8. Fantauzzo-Cordaro (Opel Kadett Gsi) a 4'05"; 9. Maimone-Monasta (Renault Clio 16V) a 4'23"; 10. Pavone-Ingrassia (Peugeot 205 Gti) a 4'26"; 11. Garajo-Insinga (Opel Astra 16V) a 4'40"; 12. Caramanno-Caramanno (Peugeot 205 Gti) a 5'24"; 13. Imbrò-De Pasquale (Peugeot 309 Gti 16V) a 5'33".

Classe 2500: 1. Volpicelli-Ingrà (Fiat Uno Turbo) in 54'27"; 2. Volpicelli-Ingrà (Fiat Uno Turbo) a 8'06"; 3. Montalbano-Damarini (Renault 5 Gti Turbo) a 14'32".

Classe oltre 2500: 1. Valenziano-Triolo (Ford Sierra Cosworth 4x4) in 53'06".

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Giacobbe-Fedele (Opel Kadett Gsi) in 51'33"; 2. Di Benedetto-Riolo (Opel Kadett Gsi) a 3'22"; 3. Samica-Cervello (Peugeot 205 Rallye) a 4'53"; 4. Vetrano-Indelicato (Fiat Ritmo 130) a 9'56"; 5. Nobile-Barzalona (Vw Golf Gti 16V) a 10'05".

Classe 2500: 1. Bruccoleri-Bruccoleri (Fiat Uno Turbo) in 56'37"; 2. Vella-Vello (Fiat Uno Turbo) a 1'56".

Classe oltre 2500: 1. Bovero-Corte (Ford Sierra Cosworth) in 48'46"; 2. Vedelago-Nebiolo a 30"; 3. Borsa-Berra a 50"; 4. Caranna-Alizzi a 1'50"; 5. Rindone-Virzi a 5'22"; 6. Spinella-Romeo a 8'59"; 7. Alicata-Nappi (Ford Sierra Cosworth) a 13'27" (gli altri su Lancia Delta 16V).



SAN MAURO PASCOLI — La quinta edizione del rallysprint di San Crispino si è risolta in un gran duello tra equipaggi romagnoli, e alla fine Roberto Reali e Marco Baldazzi sono riusciti a centrare la prima vittoria assoluta della loro carriera sportiva. Reali-Baldazzi erano dati favoriti fin dalla vigilia; e i loro principali avversari parevano essere gli altri locali: Tordi-Masetti e i veronesi Bruciamonti-Calvi, tutti su Opel Kadett 16v. E invece la sorpresa della gara sono stati Roberto Biondi e Alessandro Malagotti, all'esordio con la Peugeot 406 Mi16, capace di vincere tre prove speciali e di giungere al secondo posto staccati di appena 3" dai vincitori. Ma Reali-Baldazzi avevano messo le cose in chiaro già nella prima prova, vinta con 3" di vantaggio su Biondi-Magalotti e 4" su Chimentin-Santi (Renault Clio 16v); proprio i due veneti, con la piccola Renault, si sono imposti nella seconda prova, alla pari con Bruciamonti-Calvi. La terza e quarta invece sono state appannaggio dei due alfieri della Rubicone Corse, che al riordino di metà gara avevano un vantaggio di 5" su Biondi-Magalotti e 10" sul terzetto formato da Chimentin, Bruciamonti e Tordi. Nelle ultime quattro prove, Reali e Baldazzi non hanno dovuto far altro che amministrare il vantaggio sugli inseguitori: Biondi è riuscito a vincere le prove conclusive, ma non è bastato per azzerare il distacco anche nella ripetizione della seconda prova (una serie di tornanti in discesa), ed alla fine l'equipaggio veronese ha conquistato il terzo posto con appena 2" di vantaggio sulla coppia della Clio 16v. Al settimo posto hanno concluso i friulani Franzoso-Nucifora (Renault 5 Gt Turbo), vincitori del Gr. N e capaci di staccare tempi di rilievo.

Innocenzo Bonelli

RALLYSPRINT GRAN GARA DI BIONDI CHE FINISCE SECONDO TUTTI A SAN CRISPINO SI INCHINANO AI... REALI

RALLYSPRINT

San Mauro Pascoli (Fo), 18 ottobre 1992

5. rallysprint di San Crispino gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Reali-Baldazzi (Opel Kadett Gsi 16V) in 13'10"; 2. Biondi-Magalotti (Peugeot 405 Mi16) a 3"; 3. Bruciamonti-Calvi (Vauxhall Astra Gte) a 10"; 4. Chimentin-Santi (Renault Clio 16V) a 12"; 5. Tordi-Masetti (Opel Kadett Gsi 16V) a 17"; 6. Billi-Ulmi (Opel Kadett Gsi 16V) a 21"; 7. Franzoso-Nucifora (Renault 5 Gt Turbo) a 24"; 8. Pelloni-Casari (Opel Kadett Gsi 16V) a 24"; 9. Salvadori-Stefanelli (Opel Kadett Gsi 16V) a 26"; 10. Vettore-Battaglia (Opel Kadett Gsi 16V) a 35".



Reali, sopra a sinistra, è stato il matiatore nel rallysprint di San Crispino. Il pilota di casa si è imposto, in una gara tiratissima, di appena tre secondi sul rivale Biondi, a fianco (Photo4)

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bernardini-Cassera in 14'40"; 2. Campedelli-Vitali a 10"; 3. Zanoni-Crivellari a 20"; 4. Visentini-Parizza a 37"; 5. Mirandola-Catalano a 37"; 6. Fumi-Guglietti a 39"; 7. «Grisù»-Rocchi a 55"; 8. Valentini-Marti a 1'27"; 9. Cepek-Canazza a 1'27" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Cacciavellari-Notari in 14'40"; 2. Chiesa-Cappella (Opel Corsa Gsi) a 24"; 3. Zanfini-Zavalloni (Opel Corsa Gsi) a 26"; 4. Pasolini-Rossini a 28"; 5. Bochetto-Azzino (Opel Corsa Gsi) a 45"; 6. Angiar-Origano a 52"; 7. Chiavegato-Cavedini a 57" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Rossi-Manoni (Opel Astra Gsi 16V) in 14'00"; 2. Bongiovanni-Succi (Opel Kadett Gsi 16V) a 15"; 3. Gozzi-Gava (Peugeot 309 Gti 16V) a 19"; 4. Leonardi-Beccarelli (Peugeot 205 Gti) a 43"; 5. Paternò-

ni-Ferro (Opel Astra Gsi 16V) a 50"; 6. Valzania-Maraldi (Peugeot 205 Gti) a 55"; 7. Picone-De Santi (Peugeot 309 Gti 16V) a 59"; 8. Vallisneri-Nucifora (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'02"; 9. Sette-Duò (Fiat Ritmo 130) a 1'03"; 10. Bonavita (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'10"; 11. Imbrogno-Aguzzoni (Peugeot 205 Gti) a 1'13"; 12. Fighera-Andreata (Fiat Ritmo 130) a 1'13"; 13. Bassi-Bassi (Peugeot 205 Gti) a 1'20"; 14. Pattacini-Spelti (Peugeot 205 Gti) a 1'22"; 15. Crespi-Messori (Peugeot 205 Gti) a 1'43"; 16. Casarin-Bovo (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'45"; 17. Tiengo-Guarnati (Fiat Ritmo 130) a 12'50".

Classe 2500: 1. Franzoso-Nucifora in 13'34"; 2. Pellizzari-Bresciamini a 23"; 3. Dondi-Bedoni a 23"; 4. Regazzini-Bandini a 36"; 5. Pessina-Rossi a 52"; 6. Baroni-Miari a 55"; 7. Franco-Accordini (Fiat Uno Turbo) a 59"; 8. Grani-Manzini a 1'03"; 9. Lucchini-Mancini a 1'13"; 10. Ferrari-Ferrari a 1'20"; 11. Severi-Manini a 2'02"; 12. Lorenzini-Cavazzini (Fiat Uno Turbo) a 2'03"; 13. Dallamano-Amato a 3'08"; 14. Sarzi Sartori-Duranti a 4'00" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Zadra-Bellucci (Peugeot 205 Rallye) in 14'12"; 2. Cocco-Ferrari (Citroën Ax Sport) a 7"; 3. Simoni-Favretto (Suzuki Swift) a 9"; 4. Ielli-Innocenti (Peugeot 205 Rallye) a 12"; 5. Dalla Porta-Pellati (Peugeot 205 Rallye) a 20"; 6. Tavoni-Rossi (Peugeot 205 Rallye) a 36"; 7. Terenzi-Calzolari (Citroën Ax Sport) a 38"; 9. Bergamini-Morani (Opel Corsa Gti) a 52"; 10. Zanariato-Zanirato (Opel Corsa Gti) a 2'07"; 11. Babina-Giberi (Citroën Ax Sport) a 2'14"; 12. Zani-Cestaro (Fiat Uno 70) a 2'18"; 13. Callegaro-Zamovello (Peugeot 205 Rallye) a 3'20"; 14. Dal Bosco-Chielegato (Opel Corsa) a 3'32"; 15. Ferrari-Ferrari (Peugeot 205 Rallye) a 5'53".

Classe 1600: 1. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33) in 14'10"; 2. Bugli-Magnani a 42"; 3. Zenari-Zuccher a 1'26"; 4. Rossetti-Tassinari a 6'23" (tutti gli altri su Alfa-Sud Sprint).

Classe 2000: 1. Reali-Baldazzi (Opel Kadett Gsi 16V) in 13'10"; 2. Biondi-Magalotti (Peugeot 405 Mi16) a 3"; 3. Bruciamonti-Calvi (Vauxhall Astra Gte) a 10"; 4. Chimentin-Santi (Renault Clio 16V) a 12"; 5. Tordi-Masetti (Opel Kadett Gsi 16V) a 17"; 6. Billi-Ulmi (Opel Kadett Gsi 16V) a 21"; 7. Pelloni-Casari (Opel Kadett Gsi 16V) a 24"; 8. Salvadori-Stefanelli (Opel Kadett Gsi 16V) a 26"; 9. Vettore-Battaglia (Opel Kadett Gsi 16V) a 35"; 10. Boldorini-Sponziccia (Fiat Ritmo 130) a 47"; 11. Medici-Zabbi (Opel Kadett Gsi 16V) a 47"; 12. Boselli-Salgaro (Opel Kadett Gsi 16V) a 48"; 13. Draghetti-Pellegrini (Peugeot 205 Gti) a 49"; 14. Crestani-Massaro (Peugeot 405 Mi16) a 54"; 15. Alessandrini-Tumidei (Peugeot 309 Gti 16V) a 56"; 16. Di Giacomo-Manfredini (Vw Golf Gti 16V) a 1'09"; 17. Cavallero (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'18"; 18. Paganoni-Piffero (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'20"; 19. Luise-Favretto (Opel Mania Gte) a 1'28"; 20. Apinatti-Bedei (Fiat Ritmo 130) a 1'59"; 21. Vaccelli-Pedrazzani (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'15"; 22. Lollì-Bellevali (Fiat Ritmo 130) a 2'17"; 23. Bonizzi-Cumerlato (Opel Mania Gte) a 2'33"; 24. Compagnoni-Trentini (Fiat Ritmo 130) a 2'37"; 25. Simonetti-Zuccher (Fiat Ritmo 130) a 3'12"; 26. Vianini-Pellacchini (Vw Golf Gti 16V) a 3'15"; 27. Ronca-Mantovani (Opel Mania Gte) a 5'03".

LO SCONFITTO

Rapporti troppo corti

Dopo anni di tentativi, Roberto Reali è riuscito finalmente ad imporsi nella gara di casa: «La gara — dice — l'abbiamo vinta soprattutto nella prima prova speciale, dove in due passaggi abbiamo dato 5" agli inseguitori; è stata quindi la prova che ha fatto la differenza. Nelle ultime tre frazioni, con 7" di vantaggio, abbiamo pensato soprattutto ad amministrare la gara». Per il pilota romagnolo è la prima vittoria assoluta; gli chiediamo cosa si prova: «È una emozione grandissima; ma non è una vittoria solo mia, è il frutto del lavoro di tanta gente. Dal mio navigatore, ai meccanici della squadra, agli amici, agli sponsor... è una vittoria di tutti». Roberto Biondi, «Urca» per gli amici, è stato la rivelazione della gara; il pilota cesenate è andato subito fortissimo con la Peugeot 405 Mi16 ufficiale. «L'unico rimpianto — dice — è non aver potuto provare la macchina prima della gara; inoltre avevo i rapporti molto corti, e nell'allungo della prima ps dovevo fare quasi mezzo chilometro "a limitatore". Ma il risultato mi va bene, facendo una o due gare all'anno avevo molta rugine da togliere ed era difficile fare di più».



PROMO SHOCK

SHOCK TESTER LOTTA CONTRO LA FORZA CENTRIFUGA E VINCE!

SARÀ VINCENTE ANCHE CON IL MERCATO MONETARIO!

PIANO D'ATTACCO:

PREZZI MOLLESPORT INVARIATI

ART. 10027 Mollesport AUDI 80 A LIT. 200.000 + IVA

SHOCK TESTER - TECNICA D'ASSETTO - TEL. 010/5533065 - 587621



SLALOM DOPO TRE ANNI ANCORA PRIMO

TRA I BIRILLI C'E' UN FIORE

BELMONTE — Aveva vinto la sua prima ed unica gara nel 1989, ma adesso Giovanni Fiore è riuscito a riassaporare la gioia del successo, vincendo la seconda edizione dello slalom di Belmonte Mezzagno, corsi in provincia di Palermo e valido per il Campionato Siciliano. Il pilota palermitano ha dimostrato di meritare la vittoria risultando il più veloce in entrambe le manche e realizzando la migliore prestazione nella seconda, nella quale il messinese Alfredo Giambò gli si era «pericolosamente» avvicinato. Fiore adesso tornerà prepotentemente con la sua Fiat X1/9, prototipo, nel lotto dei piloti da tenere d'occhio, specialmente nelle ultime gare stagionali. Giambò, fra i favoriti della vigilia, nella prima manche è stato penalizzato per l'abbattimento di un birillo, ma si è saputo rifare con una prestazione d'orgoglio nella seconda, conquistando la piazza d'onore, con un ritardo dal vincitore di appena 22 centesimi di secondo. Alla guida di una Fiat X1/9, Giambò ha preceduto l'analoga vettura di Giovanni La Mantia, e la Fiat 600 di Castiglione. Nel Gruppo N si è messo in evidenza ancora Roberto Baiamonte, che con la Renault 5 Gt Turbo oltre a vincere questa graduatoria, si è piazzato anche quinto assoluto, davanti al diretto rivale, Maurizio Cipolla. Le altre vittorie di classe sono andate a Mannino (1300), Passantino (1600) e La Corte (2000). Nel Gruppo A ancora un successo di Carmelo Lo Faso, con la piccola Peugeot 205 Rallye e successo parziale di Burgio nella oltre 1600. Nel gruppo speciale il più veloce è risultato Ciro Barbaccia, settimo assoluto. Hanno preso parte alla gara, organizzata dal Team Paliké, 117 piloti.

Piero Libro

SLALOM

Belmonte Mezzagno (Pa), 18 ottobre 1992
2. slalom Belmonte - Mezzagno
gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Fiore (Fiat X1/9) 155,44; 2. Giambò (Fiat X1/9) 155,66; 3. La Mantia (Fiat X1/9) 159,03; 4. Castiglione (Fiat X1/9) 160,50; 5. Balamonte (R5 Gt Turbo) 161,98; 6. Cipolla M. (R5 Gt Turbo) 162,40; 7. Barbaccia (Fiat X1/9) 162,51; 8. Alba P. (Fiat X1/9) 162,56; 9. Virzi Gaetano (Bmw M3) 162,67; 10. Di Giorgi (Fiat X1/9) 163,08.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Mannino 171,07; 2. D'Amico 173,47; 3. Vassallo 174,82; 4. Leto 178,13; 5. Migliore 180,18; 6. Gianfilippo 185,61; 7. Ganguzza 187,33 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Passantino (Opel Corsa Gsi) 180,34; 2. Piraino (Peugeot 205 Gti) 183,72; 3. Bellomo (Opel Corsa Gsi) 184,47; 4. Amodeo (Peugeot 205 Gti) 185,83; 5. Gagliano (Honda Civic 16V) 190,42; 6. Ceniso (Peugeot 205 Gti) 191,75; 7. Sperandeo (Opel Corsa Gsi) 192,66.

Classe 2000: 1. La Corte (Fiat Ritmo 130) 171,50; 2. Davi (Fiat Ritmo 130) 171,77; 3. Lo Bue (Peugeot 309

Gti) 177,23; 5. Di Caccamo (Peugeot 205 Gti) 190,01.

Classe 2500: 1. Balamonte 161,98; 2. Cipolla 162,40; 3. Virzi Gaetano (Bmw M3) 162,67; 4. Tusa 163,78; 5. Tafuri 164,49; 6. Gallina 173,76; 7. La Mantia Giuseppe 177,70; 8. Marino 180,06 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Lo Faso (Peugeot 205 Rallye) 169,86; 2. Graditi (Alfa 33) 171,35; 3. Anzalone (Peugeot 205 Rallye) 172,57; 4. Tantillo (Alfasud Sprint) 193,53.

Classe oltre 1600: 1. Burgio (Peugeot 205 Gti) 172,09; 2. Canzone (Fiat Uno Turbo) 174,24.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Frangiamore 178,25; 2. Di Gregorio 178,36; 3. Cannella 178,98; 4. Pucolo 179,35; 5. Puleo 181,15; 6. Mangano 187,91; 7. Pampa E. 190,94; 8. Marita 191,49; 9. Pampia I. 201,12.

Classe 700: 1. Virgilio 167,98; 2. Reina (Fiat 126) 174,44; 3. Di Nica (Fiat 695 Amarth) 174,98; 4. Di Salvo (Fiat 126) 175,00; 5. D'Antoni (Fiat 126) 175,78; 6. Cassarà 177,25; 7. Teranova 178,68; 8. Basile 182,79; 9. Lo Monaco 185,94; 10. Machi (Fiat 126) 188,42; 11. Oddo 211,24; 12. Pizzo 239,26 (tutti gli altri su Fiat 500).

Classe 1000: 1. Lazzara (A112) 174,49; 2. Dattolo (Fiat 127) 174,75; 3. Di Perna (Fiat Panda) 177,08; 4. Valerio (Fiat 127) 177,73; 5. Di Dio (Fiat 127) 180,31; 6. Gugliuzza (A112) 197,57; 7. Armeta (Fiat Panda) 201,60; 8. Giglio (Fiat Panda) 213,18.

Classe 1150: 1. Lancia 169,48; 2. Ienna 169,87; 3. Diana (Fiat 127) 171,79; 4. Ferrara (Fiat 127) 171,95; 5. Lo Nigro 172,45; 6. Caruso (Fiat 127) 176,52; 7. Cordaro (Fiat 127) 177,34; 8. Burgio C. 182,96; 9. Monti (Fiat 127) 183,07; 10. Di Francesca 188,03 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Di Giorgi (Fiat X1/9) 163,08; 2. Plaza (Fiat X1/9) 163,28; 3. Ortolano (Simca 1300) 179,78; 4. Iurato (Fiat X1/9) 184,31; 5. Randazzo (Lancia Fulvia) 210,30.

Classe 1600: 1. Giambò 155,66; 2. Geraci 168,23; 3. Evola 169,53; 4. Lo Piccolo 172,58 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Barbaccia (Fiat X1/9) 162,51; 2. Alba P. (Fiat X1/9) 162,56; 3. Cillari (Lancia Beta MC) 171,46; 4. Chiofalo (Opel Kadett Gte) 271,35.

Classe 3000: 1. Gaetano Pellerito (Porsche 914) 176,16.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Galla (Fiat 126) 168,31; 2. Agosta F. (Fiat 600) 168,52; 3. Giacalone (Fiat 500) 169,68; 4. Pizzo (Fiat 126) 173,20; 5. Chinnici (Fiat 500) 173,46; 6. Amorello (Fiat 600) 181,00; 7. Saletta (Fiat 500) 181,85; 8. Asciutto (Fiat 600) 204,81; 9. Colantonio (Fiat 600) 208,26.

Classe 1600: 1. Giancani (Simca Rally 2) 170,84; 2. La Mantia Gianluca (Fiat X1/9) 174,07; 3. Corso (Fiat X1/9) 181,96.

Classe 2000: 1. Fiore 155,44; 2. La Mantia Giovanni 159,03; 3. Castiglione (Fiat 600) 160,50; 4. Greco 168,83 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Per Giambò, in alto (Gallà), brillante secondo posto a Belmonte dietro ad uno scatenato Fiore. Spettacolare come sempre è stata la condotta di gara di Rizzi con la Alpine A110, a fianco (Tomazzoni), 4. assoluto a Schignano. Nell'ultima gara di Autocross, Benevelli, sopra a destra (Biondo), si è imposto tra le vetture 1800 cc trazione anteriore



A SCHIGNANO

TOMASINI BERGAMASCO VINCENTE

SCHIGNANO — Dopo una lunga serie di piazzamenti per Massimo Tomasini è arrivata la tanto sospirata vittoria. Il pilota bergamasco ha infatti centrato il bersaglio nella settima edizione dello Slalom Valle d'Intelvi intitolato alla memoria del pilota Claudio Lanfranconi e valido per l'assegnazione della Coppa Fratelli Caronti. Per la provincia di Como questa gara ha significato la ripresa dell'attività agonistica per quanto riguarda l'automobilismo dopo due anni di completo digiuno. Sul tortuoso e stretto tracciato di Schignano, Massimo Tomasini e la sua Opel Kadett Gte si sono trovati a loro agio tanto e in entrambe le manche hanno fatto registrare il miglior tempo. Il veloce pilota della scuderia Colombi ha messo alle spalle Walter Pagliari al volante di una Osella mentre al terzo posto si è classificato Lorenzo Filippi a bordo di una Peugeot 205 Gti. A ridosso delle posizioni del podio è giunto Emilio Rizzi che ha entusiasmato il pubblico facendo delle vere e proprie evoluzioni lungo il percorso con una anziana ma pur sempre valida Alpine A 110 che porta i colori del Team Azzurro. Ottima è stata anche la prova di Marco Roncoroni, della Scuderia Valle Intelvi Corse, risultato alla fine vincitore di Gruppo N.

Gianfranco Reduzzi

SLALOM

Schignano (Co), 18 ottobre 1992
7. slalom Valle Intelvi
Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Massimo Tomasini (Opel Kadett Gte) punti 157,44; 2. Pagliari (Osella) 158,11; Filippi (Peugeot 205 Gti) 163,03; 4. Rizzi (Renault Alpine A 110) 163,48; 5. Marco Pagliari (Dallara) 163,87; 6. Manzoni (Peugeot 205 Gti) 165,46; 7. Tomasini Franco (Opel Ascona Gte) 165,77; 8. Roncoroni (Renault 5 Gt Turbo) 166,10; 9. Merlo (A 112) 167,64; 10. Asnaghi (Renault 5 Gt Turbo) 168,64.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Balsamo (Peugeot 205 Gti) 171,11; 2. Mazzucchelli (Ford Fiesta Xr2) 174,79.

Classe 2000: 1. Saldarini (Peugeot 309 Gti) 170,93; 2. Lonati (Peugeot 205 Gti) 172,44; 3. Verzeroli (Peugeot 205 Gti) 173,42; 4. Falezza (Opel Kadett Gte) 182,04; 5. Rivo (Peugeot 205 Gti) 204,85.

Classe 2500: 1. Roncoroni 166,10; 2. Asnaghi 168,64; 3. Pederzani 169,26; 4. Boigè 175,89; 5. Ciceri 177,50; 6. Moretti 195,25; 7. Pozzoli (Lancia Delta Integrale) 195,84; 8. Rossana Introzzi 197,81; 9. Pesenti 206,23; 10. Panizza 246,10 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Radaelli (Peugeot 205 Rallye) 171,04; 2. Battaini (Ford Fiesta Xr2) 172,66; 3. Goffuri (Citroen Visa) 175,05; 4. Varini (Peugeot 205 Gti) 176,06; 5. Bernasconi (Peugeot 205 Rallye) 180,84; 6. Piras (Peugeot 205 Rallye) 181,33; 7. Quadroni (Peugeot 205 Rallye) 208,88.

Classe oltre 1600: 1. Filippi (Peugeot 205 Gti) 163,03; 2. Manzoni (Peugeot 205 Gti) 165,46; 3. Morini (Lancia Delta 16V) 169,17; 4. Colombi (Lancia Delta 16V) 170,40; 5. Pedretti (Fiat Uno Turbo) 177,68; 8. Corti (Opel Mania Gte) 199,53.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Feili 200,16.
Classe 1000: 1. Merlo (A112) 167,64; 2. Merelli (A112) 169,58; 3. Tia (Fiat 127) 178,49; 4. Pellegrini (A112) 186,63.

Classe 1150: 1. Frigerio (A112) 178,41; 2. Pace (A112) 182,17; 3. Quintarelli (Fiat 127) 187,03; 4. Gigliotti (A112) 215,63.

Classe 1300: 1. Trappaso (Talbot Samba Rallye) 186,44.

Classe 1600: 1. Rizzi (Renault Alpine A 110) 163,48; 2. Giarocca (X1/9 Dallara) 179,67.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 173,21.
Classe oltre 2000: 1. Tomasini Massimo (Opel Kadett Gte) 157,44; 2. Massimo Tomasini (Opel Ascona) 165,77; 3. Noris (Bmw M3) 177,42.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Marco Pagliari (X1/9 Dallara) 163,87; 2. Fiamberfi (Y10) 175,48.

SPORT

Classe 2000: 1. Walter Pagliari (Osella) 158,11.





AUTOCROSS A PASSARELLA I PROTOTIPI

MA L'ASSOLUTO INCORONA MEDICI

MAGGIORA — Il modenese Daniele Medici vincendo la settimana ed ultima prova stagionale (con ogni probabilità l'ottava prova non sarà effettuata) si è aggiudicato sulla pista del Pragiariolo di Maggiora il campionato assoluto 1992 di Autocross e la categoria «Promotion». Il giovane pilota emiliano, al volante di una piccola e scattante monoposto a motore Husqvarna, è stato per l'ennesima volta il dominatore della categoria «Promotion», nella quale ha fatto uno splendido en-plein assoluto nelle sette gare titolate, coronando un sogno che gli era sfuggito già lo scorso anno, giungendo al secondo posto. Questa volta il suo autorevole rivale era il veneto Cesare Passarella che ha conquistato il tricolore nella categoria «prototipi». È stato il padovano Luigi Susan che la monoposto a motore Yamaha 2000 ad aggiudicarsi la vittoria sullo sterrato del «Pragiariolo», prendendo subito il largo e rendendosi ir-

raggiungibile ai suoi inseguitori. Passarella (Porsche) e Licheni (Bmw 4x4) che si sono classificati poi nell'ordine alle sue spalle. Nelle «elaborate» la vittoria è andata ad un altro padovano Francesco Gallotta su Lancia Delta Integrale che sulla linea del traguardo ha preceduto le Porsche di Romanisio e Gaetani mentre Ranuzzini su Alfa 33 4x4 usciva subito al primo giro. Nella classe 1800 a trazione anteriore la vittoria è andata all'emiliano Benevelli su Fiat Ritmo, mentre il pavese Zufada con la Fiat X1/9 concludeva al comando tra le trazioni posteriori dove Bellotto che era in testa si fermava al quinto giro e Bada veniva squalificato per scorrettezze. Tra le monoposto Junior si imponeva Tolomio davanti a Maroni e Bucco, mentre nella Promotion monopolio di Medici seguito da Gindri e Conti. Molto attesa e movimentata la prova delle «fuoristrada» più spettacolare di ogni aspettativa con vittoria di Scapolan tra le piccole Suzuki SJ 413 e di Filippazzi su Jeep Abarth 2000.

Eraldo Guglielmetti

A COSENZA MUCCI E' SECONDO CON LA VECCHIA SIMCA RALLY

PRANNO: LUPO DELLA SILA

COSENZA — Con un buon numero di concorrenti e un percorso degno di una prova di campionato italiano della specialità, la terza edizione dello slalom della Sila, prova valida per il campionato regionale calabrese organizzato dalla scuderia Cosenza Corse, è andata in archivio scrivendo nel suo albo d'oro il nome di Pasquale Pranno. Nella sua scia troviamo il compagno di scuderia Mucci che con una non tanto giovane Simca Rally2 è riuscito ad aggiudicarsi la piazza d'onore. Degno di nota l'exploit di Mario Pranno che con una vettura di Gruppo N ha completato il podio. Risultato che gli ha permesso di aggiudicarsi anche la vittoria di Gruppo. Nel «A» vittoria di Ferraiuolo su Peugeot 205 Rallye che si è aggiudicato anche il quarto posto assoluto. Sfortunato invece il rientro del pilota loca-

le Italo Dragona, attardato da problemi elettrici sulla sua Fiat X1/9 ex-Mangano. Nel Gruppo N-classe 1300 vittoria del reggino Serpa. Nella classe 2000 del Gruppo N ritorno al podio per Eusebio su Fiat Ritmo 130. Buona la prestazione di Catanzariti, che con la sua piccola Fiat 126 è riuscito a stare davanti a vetture molto più potenti. Nella classe S1 vittoria a sorpresa di Giordano che relegava al secondo posto il pur bravo, ed ormai vincitore del suo Gruppo nel campionato calabrese, Walter Canino. Nella classe P1 dei Prototipi, Bozzarello sta davanti a tutti: In classe S4 nutrito il duello (per un po' di gloria). La spunta Surace che termina sesto assoluto, seguito dal concittadino Bruzzese.

Gaetano Tropea

SLALOM

Cosenza, 18 ottobre 1992. 3. Slalom della Sila Gara nazionale

Le classifiche - Assoluta: 1. Pranno P. (Fiat X1/9) e' 36'45; 2. Mucci (Simca Rally 2) 2'49'18; 3. Pranno M. (Renault 5 GT Turbo) 2'49'33; 4. Ferraiuolo (Peugeot 205 Rallye) 2'51'02; 5. Munarò (Fiat Ritmo 130) 2'51'58; 6. Surace (Fiat 127) 2'57'78; 7. Bruzzese (Fiat 127) 3'00'57; 8. Catanzariti (Fiat 125) 3'01'09; 9. Eusebio (Fiat Ritmo 130) 3'01'61; 10. Chiarella (A112) 3'01'80.

GRUPPO N - Classe 1300: 1. Serpa 2'55'54; 2. Costantino 2'58'65; 3. Squillace 3'07'26; 4. Vellone 3'16'82 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 2. Eusebio (Fiat Ritmo 130) 3'01'61.
Classe oltre 2000: 1. Pranno M. 2'49'33; 2. Carpio 3'04'02 (tutti su Renault 5 GT Turbo).

GRUPPO A - Classe 1600: 1. Ferraiuolo (Peugeot 205 Rallye) 2'51'02.

Classe 1150: 1. Girmaldi (Renault 5GT Turbo) 3'00'40.

GRUPPO SPECIALE - Classe A112: 1. Giordano 3'10'38; 2. Canino 3'11'55; 3. Iantemo 3'14'78; 4. De Santis 3'18'47.

Classe 700: 1. Catanzariti 3'01'09; 2. Nigro 3'02'33; 3. Ferragina 3'09'32 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. De Santis (Seat Marbella) 3'08'49; 2. Migliarese (A112) 3'12'52.
Classe 1150: 1. Surace (Fiat 127) 2'57'78; 2. Bruzzese (Fiat 127) 3'00'57; 3. Chiarella (A112) 3'01'80; 4. De Luca (A112) 3'07'73; 5. Manna (A112) 3'14'62.

Classe 1300: Mucci 2'49'18; 2. Bruno 2'58'26; (tutti su Simca Rally 2).

Classe 2000: 1. Munarò (Fiat Ritmo 130) 2'51'58.

PROTOTIPI - Classe 1000: 1. Bozzarello 3'02'93; 2. Campolo 3'15'69 (tutti su Fiat 126).

Classe 2000: 1. Pranno P. (Fiat X1/9) 2'36'45.



AUTOCROSS

Maggiora, (No), 18 ottobre 1992

Campionato Italiano Autocross

7. gara della serie

Le classifiche

Prototipi: Susan (Yamaha 2000) 6'56'69; 2. Passarella (Porsche) 6'58'62; 3. Licheni (BMW 4x4-3500) 7'09'36; 4. Bardi (Lancia 2000); 5. Tolomio (Porsche 3200) 7'04'09.

Elaborate

Classe 3500: 1. Gallotta (Lancia Delta Integrale) 7'34'74; 2. Romanisio (Porsche 911) 8'07'14; 3. Gaetani (Porsche Carrera) 8'14'08.

Classe 1800 trazione anteriore: 1. Benevelli (Fiat Ritmo) 7'48'53; 2. Valentini (Alfa 33) 7'57'49; 3. Galletti (Vw Golf GTI) 8'21'81; 4. Galantini (Vw Golf) 8'31'86; 5. Catorcini (Lancia Beta) 8'35'19; 6. Lumini (Vw Golf GTI) 8'40'78; 7. Cimasoni (Alfa) 8'20'79.

Classe 1800 trazione posteriore: 1. Zufada (Lancia Beta Montecarlo) 8'16'15; 2. Lisi (Fiat X1/9) 8'28'33; 3. Amatori (Fiat X1/9) 8'32'00; 4. Biaglioni (Fiat X1/9) 8'32'32; 5. Fascicolo (Lancia Beta Montecarlo) 9'07'60; 6. Voltero (Fiat X1/9) 9'18'84; 7. Carpenito (Fiat X1/9) 8'55'80 a 1 giro.

Promotion: 1. Medici 8'13'43; 2. Gindri 8'15'06; 3. Cotri 8'17'12; 4. Bernevgni 8'24'30; 5. La Perna 8'48'47.

Junior prototipi 1600: 1. Tolomio (Fiat 1600) 7'17'46; 2. Maroni (Suzuki) 7'23'88; 3. Bucco (Suzuki) 7'24'66; 4. Donalato (Fiat 1600) 7'37'61; 5. Nori (Suzuki) 7'43'32; 6. Gusmeroli (Fiat 1600) 7'54'27; 7. Balzarotti (Honda 1000) 7'56'94; 8. Ginevri (Fiat 1600) 8'06'88; 9. Beani (Lancia 1500) 7'37'99 a 1 giro; 10. Spadoni (Lancia 1600) 8'24'62 a 1 giro.

Turismo: 1. Barberis (Fiat X1/9) 7'19'59; 2. Colombo (Mini 90) 7'39'15; 3. Nardini (Fiat X1/9) 7'56'00; 4. Ferri (Fiat 500/1000) 7'57'76; 5. Cabini (Mini 90) 8'19'08.

Fuoristrada

Classe 1300: 1. Scapolan (Suzuki) 7'42'34; 2. Butta 7'50'97; 3. Regalli 8'16'21; 4. Resa 8'29'52; 5. Caccia 8'32'97 (tutti su Suzuki SJ 413).

Classe oltre 1300: 1. Filippazzi (Jeep Abarth 2000) 7'12'15; 2. Bertuzzi (Jeep Cyclone Cosworth) 7'15'56; 3. Amigoni (Jeep Cosworth 2000) 7'21'61; 4. Baldon (Jeep Renegade 5000) 7'25'60; 5. Colombo (Range Rover 3500) 7'30'49; 6. Bertolini (Daihatsu Feroza) 7'31'37; 7. Cafasso (Jeep Cosworth 2000) 7'58'53.

EUROPA CUP CLIO **OLANDA BATTE ITALIA TRA LE NAZIONI E...**

CASTAGNE DI RIMESSA VINCE IL TITOLO PILOTI



Castagne, con la Clio di colore verde, è il vincitore della Coppa piloti

ESTORIL — Incuranti della pioggia gli appassionati portoghesi corsi all'Estoril per assistere all'ultimo appuntamento della Europa Cup riservata alle Renault Clio 16V sono stati ricompensati dal successo del loro beniamino, Jose Magalhaes. Nella prova conclusiva della Europa Cup, con i titoli piloti e nazioni ancora in palio, l'idolo di casa è diventato dunque l'elemento discriminante. Partito in quinta fila, con un tempo ben lontano da quello che è valso la pole al britannico Hayden Measham, Magalhaes ha saputo trasformarsi in gara grazie alle traiettorie adottate sotto la pioggia: sapendo bene dove «mettere le ruote» Magalhaes ha compiuto una rimonta sensazionale nella prima manche, andando a vincere davanti al nostro Salvatore Pirro, mentre nella seconda fase di gara ha saputo guardarsi le spalle dal napoletano che, quando ha tentato l'attacco decisivo, si è intraverato e ha rischiato di finire fuori pista. Poi la seconda manche, con una dubbia decisione, è stata interrotta al 9. dei 12 giri in programma: è stata infatti esposta bandiera rossa per due uscite, ma con vetture che si erano fermate ben al di fuori delle traiettorie da seguire... Per quanto riguarda i nostri va detto che la Coppa delle Nazioni è sfuggita anche a causa della rottura di una candela sulla Clio di Massimo DiRisio, alla fine soltanto 29. Con Pirro secondo, Sebastiano Scalera (autore del giro più veloce) quarto e Caruso quinto, la Coppa ci è sfuggita, a favore del-

l'Olanda, per appena undici punti: sarebbe stato sufficiente che DiRisio, anziché 29., avesse concluso al 17. posto, impresa certo non impossibile per il nostro pilota, che nella prima manche era andato agevolmente al comando... Tra i piloti il successo finale in Coppa è toccato al francese Bernard Castagne, 6. all'Estoril dopo essere partito dalla seconda fila e aver disputato una gara accorta ma assolutamente priva di acuti.

EUROPA CUP

Hayden Measham 2'02"085	Salvatore Pirro 2'02"155
Bernard Castagne 2'02"242	Frans Verschuur 2'02"385
Alessandro Sebastiano Scalera 2'02"582	Patrick Bourdais 2'02"762
Vitor Lopes 2'02"977	Franco Caruso 2'02"999
Heinz Becker 2'03"052	Massimo DiRisio 2'03"108
Joel Gouhier 2'03"119	Vasco Campos 2'03"123
Celestino Araujo 2'03"151	Hendrick Devries 2'03"161
Frank Taels 2'03"166	Steve Waudby 2'03"208
Marcel Kläy 2'03"230	Michael Bleekemolen 2'03"258
Roger Menghini 2'03"472	Jose Magalhaes 2'03"508
Jose Araujo 2'03"629	Antonio Onofre 2'03"691
Jorge Leite 2'03"692	Joao Cardoso 2'03"692

NB: Seguono altri 12 piloti.

RENAULT CLIO

Estoril (P), 17-18 ottobre 1992

7. gara dell'Europa Cup

La classifica: 1. Magalhaes 21 giri in 48'47"551 alla media di 112,333 kmh; 2. Piro in 48'49"172; 3. C. Araujo in 48'52"020; 4. Sebastiano Scalera in 48'55"310; 5. Caruso in 49'06"265; 6. Castagne in 49'08"681; 7. Bourdais in 49'13"142; 8. J. Araujo in 49'13"898; 9. Gouhier in 49'26"837; 10. Leite in 49'28"181; 11. Verschuur in 49'29"537; 12. Bleekemolen in 49'39"994; 13. Waudby in 49'53"995; 14. E. Edvidsson in 49'55"123; 15. Menghini in 50'04"732; 16. Neve in 50'04"761; 17. Becker in 50'08"043; 18. Fezard in 50'13"332; 19. Ruchti in 50'17"354; 20. Taels in 50'22"740; 29. DiRisio a 4 giri.

□ Giro più veloce: Sebastiano Scalera in 2'16"281 alla media di 114,910 kmh.

Le classifiche della Coppa (finali)

Piloti: 1. Castagne 52; 2. Bleekemolen 44; 3. Verschuur 43; 4. Piro 35; 5. Sebastiano Scalera 29; 6. DiRisio 28; 7. Magalhaes 23; 8. Waudby 21.

Nazioni: 1. Olanda 321; 2. Italia 332; 3. Francia 462; 4. Svizzera 511; 5. Gran Bretagna 585; 6. Belgio 685; 7. Germania 690; 8. Svezia 729; 9. Portogallo 9; 10. Spagna 862.

F. 3000 GIAPPONESE: CHE RIMONTA PER SUPER MARTINI!

FUJI — Continua il momento si della Lola che, dopo il successo di Gounon a Magny-Cours nell'ultimo appuntamento del Campionato Internazionale, ha piazzato cinque vetture ai primi cinque posti nella decima gara della serie giapponese. Se la vittoria è andata Toshio Suzuki, che con questo primato si mantiene ampiamente in lizza per il titolo quando manca una gara al termine, il vero eroe della giornata è stato il nostro Mauro Martini. Per Martini, terzo alla fine, la gara è stata subito in salita in quanto ha dovuto partire al fondo dello schieramento (dopo aver fatto segnare il 7. tempo in prova) perché la sua vettura si è spenta sulla griglia. Dal 26. posto Martini è risalito sino alla 3. posizione e va detto che davanti a lui una sola vettura si è ritirata! Secondo posto per Takuya Kurosawa, quarto per Ross Cheever che è così rimasto in lizza con Suzuki e Martini per la conquista del titolo.

FORMULA 3000

Fuji (J), 18 ottobre 1992

10. gara del campionato giapponese

La classifica: 1. Suzuki (Lola 192/50-Div) 45 giri in 58'49"751 alla media di 204,745 kmh; 2. Kurosawa (Lola 192/50-Div) in 58'51"899; 3. Martini (Lola 192/50-Mugen) in 59'05"865; 4. Gilbert-Scott (Lola 192/50-Mugen) in 59'07"702; 5. Hattori (Lola 192/50-Mugen) in 59'14"529; 6. Cheever (Reynard 92D-Mugen) in 59'15"177; 7. Frenzen (Lola 192/50-Mugen) in 59'19"510; 8. Danielsson (Lola 192/50-Div) in 59'26"499; 9. Caraccioli (Reynard 92D-Mugen) in 59'34"144; 10. Wada (Reynard 92D-Mugen) in 59'38"137.

□ Giro più veloce: Gilbert-Scott 1'17"492 alla media di 207,660 kmh.

La classifica di campionato: 1. Martini 35 punti; 2. Suzuki 30; 3. Cheever e Weider 26; 5. Ratzenberger 19; 6. Irvine 17.

SECONDO SUCCESSO SUDAMERICANO DI NESTOR FURLAN

RIO DE JANEIRO — Seconda vittoria stagionale nella F.3 sudamericana per Nestor Furlan che sul circuito Jacarepaguà di Rio ha regolato tutti nella 9. prova della serie, dopo essere scattato dalla pole position. L'argentino che ha corso anche in F.3000 non ha veramente avuto rivali, facendo segnare il giro più veloce in gara e concludendo con un vantaggio di quasi 6" sul secondo classificato, Costantino junior. Gueiros, Giaffone e Pegoraro, i tre che precedono Furlan nella classifica di campionato, non hanno avuto gran fortuna: Gueiros ha comunque concluso terzo dopo essere partito dalla prima fila.

FORMULA 3

Rio de Janeiro (BR), 17-18 ottobre 1992

9. gara del campionato sudamericano

La classifica: 1. Furlan (Dallara 390-Alfa Romeo) 24 giri in 45'59"768 alla media di 157,505 kmh; 2. Costantino Jr. (Raii R34-Mugen) in 46'05"691; 3. Gueiros (Raii R33-Mugen) in 46'05"952; 4. Cesario (Raii R34-Mugen) in 46'06"554; 5. Muffato (Raii R34-Mugen) in 46'07"277; 6. Pegoraro (Raii R33-Vw Spies) in 46'07"554; 7. Kissling (Raii R34-Mugen) in 46'07"988; 8. Castro Neves (Raii R33-Vw Spies) in 46'31"178; 9. Crocetti (Dallara 390-Alfa Romeo) in 46'32"614.

□ Giro più veloce: Furlan, in 1'53"072 alla media di 160,178 kmh.

La classifica di campionato: 1. Gueiros 42 punti; 2. Giaffone 36; 3. Pegoraro 34; 4. Furlan 28; 5. Costantino 27; 6. Kissling 17; 7. Cesario 15; 8. Crocetti 11.

SECONDO SUCCESSO SUDAMERICANO DI NESTOR FURLAN

RIO DE JANEIRO — Seconda vittoria stagionale nella F.3 sudamericana per Nestor Furlan che sul circuito Jacarepaguà di Rio ha regolato tutti nella 9. prova della serie, dopo essere scattato dalla pole position. L'argentino che ha corso anche in F.3000 non ha veramente avuto rivali, facendo segnare il giro più veloce in gara e concludendo con un vantaggio di quasi 6" sul secondo classificato, Costantino junior. Gueiros, Giaffone e Pegoraro, i tre che precedono Furlan nella classifica di campionato, non hanno avuto gran fortuna: Gueiros ha comunque concluso terzo dopo essere partito dalla prima fila.

FORMULA 3

Rio de Janeiro (BR), 17-18 ottobre 1992

9. gara del campionato sudamericano

La classifica: 1. Furlan (Dallara 390-Alfa Romeo) 24 giri in 45'59"768 alla media di 157,505 kmh; 2. Costantino Jr. (Raii R34-Mugen) in 46'05"691; 3. Gueiros (Raii R33-Mugen) in 46'05"952; 4. Cesario (Raii R34-Mugen) in 46'06"554; 5. Muffato (Raii R34-Mugen) in 46'07"277; 6. Pegoraro (Raii R33-Vw Spies) in 46'07"554; 7. Kissling (Raii R34-Mugen) in 46'07"988; 8. Castro Neves (Raii R33-Vw Spies) in 46'31"178; 9. Crocetti (Dallara 390-Alfa Romeo) in 46'32"614.

□ Giro più veloce: Furlan, in 1'53"072 alla media di 160,178 kmh.

La classifica di campionato: 1. Gueiros 42 punti; 2. Giaffone 36; 3. Pegoraro 34; 4. Furlan 28; 5. Costantino 27; 6. Kissling 17; 7. Cesario 15; 8. Crocetti 11.

■ APPUNTAMENTO AD ATINA IL 1. NOVEMBRE

RISOLTI i problemi di calendario con lo spostamento dall'originaria data dell'8 novembre al 1. novembre, il kartodromo di Atina, in provincia di Frosinone ospiterà un'interessante serie di gare. In pista vi saranno infatti tutte le categorie comprese quelle degli Amatori.

1 novembre

- Pista S. Pancrazio
Fraore (Pr)
60, 100, 125, Amatori
- Pista di Atina
Atina (Fr)
60, 100, 125, Amatori
- Pista Cilento
Casalvelino (Sa)
60, 100, 125, Amatori
- Pista il Sagittario
Borgo Grappa (Lt)
60, 100, 125, Amatori

8 novembre

- Pista Duemila
Sovicille (Si)
60, 100, 125, Amatori
- Pista S. Pancrazio
Fraore (Pr)
60, 100, 125, Amatori
- Pista Azzurra
Jesolo (Ve)
60, 100, 125
- Pista di Atina
Atina (Fr)
60, 100, 125, Amatori
- Pista Kinisia
Trapani
60, 100, 125, Amatori
- Pista Cilento
Casalvelino (Sa)
60, 100, 125, Amatori
- Pista il Sagittario
Borgo Grappa (Lt)
60, 100, 125, Amatori

15 novembre

- Pista Mottola
Mottola (Ta)
60, 100, 125, Amatori
- Circuito Fera di Pordenone
Pordenone
60, 100, 125, Amatori
- Pista South Garda
Lonato (Bs)
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Grottaferrata
Grottaferrata (Av)
60, 100, 125, Amatori

22 novembre

- Pista il Sagittario
Borgo Grappa (Lt)
60, 100, 125, Amatori
- Pista Mainenti
Ramacca (Cl)
60, 100, 125, Amatori
- Pista le Sirene
Viverone (Vc)
100, 125

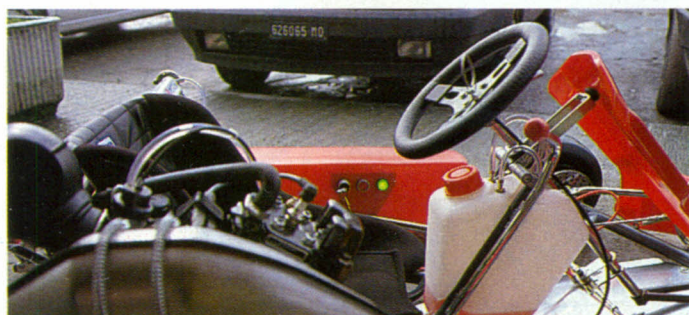


PRESENZE RECORD DI CONCORRENTI E PUBBLICO SULLA PISTA DI PARMA

Al torneo delle Industrie 248 piloti

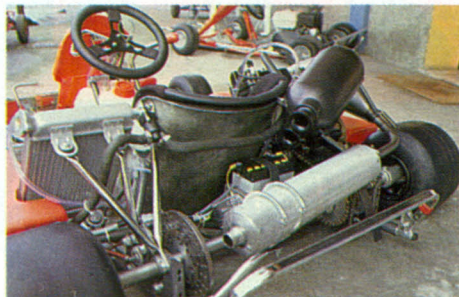
FRAORE — La presenza di ben 248 piloti è stato il miglior segnale del grande successo che anche quest'anno sta ottenendo il Torneo delle Industrie. La pioggia caduta copiosa nella giornata di sabato ha falsato non poco la scala dei valori in campo, il bel tempo della domenica ha però iniziato fin dalle manche a riportare ogni cosa al proprio posto. Il sole della domenica ha pure richiamato un folto pubblico attorno alla pista di San Pancrazio. Passando a quanto è accaduto in pista, troviamo Pini che nella 60 Minikart si è imposto di strettissima misura su Spinuzzi, battuto sul traguardo di appena 27 centesimi di secondo dopo un serrato duello. La 100 Junior è vissuta sull'inseguimento di Pantano ad opera di Gandolfi, vittima di una cattiva partenza: malgrado la rimonta Gandolfi si è dovuto accontentare del 2. posto lasciando la vittoria a Pantano. Il successo di Biagi (so-

pra a destra) nella 100 Nazionale è stato netto. Ben diversa è invece stata la finale della 100 Internazionale: Palmieri (sopra a sinistra), Von Euw Ballstrieri hanno entusiasmato il pubblico per tutti i 16 giri percorsi tra continui sorpassi e staccate da brivido. Sempre in questa classe va poi segnalata la presenza del motore Mugen, portato in gara da Luglio con una kart di Jom Haase; il mantovano ha concluso al 13. posto dopo essere partito dal fondo della griglia per alcuni problemi in prova. Proseguendo nelle gare, Pasquinuzzi nella 125 Nazionale ha fatto gara a sé staccando nettamente Savini e Montera. Nella 125 Internazionale Piccini (sopra al centro Foto Tarlazzi) è riuscito a imporsi, dopo un serrato confronto, su Bellicchi e Lancieri. Infine la 100 Amatori è stata vinta con un finale thrilling da Macchi che ha superato proprio negli ultimi metri Donadei.



■ AVVIAMENTO ELETTRICO PER IL 125 EUROPA

IN OCCASIONE del Torneo delle Industrie di Parma si è visto il 125 Europa con l'avviamento elettrico. Apparentemente non è diverso dal mezzo monarca impegnato nell'omonima categoria. Guardandolo meglio si nota che si differenzia per la chiavetta di accensione, la spia verde della posizione folle e il pulsante rosso di accensione. Questi tre accessori sono posizionati all'interno della pancia destra (nella foto sopra). Inoltre si nota la batteria sistemata sulla traversa posteriore affiancata al raddrizzatore di corrente che serve per ricaricare la batteria (sotto nella FotoPaterlini). Per trovare il motorino di avviamento bisogna poi sollevare il mezzo: infatti questo è sistemato proprio sotto al motore. Questo kart ha suscitato molto interesse tra i presenti: perché finalmente è stato portato in pista un mezzo destinato realmente agli hobbisti. Interessante è anche il prezzo di 6.380.000 lire iva e trasporto compresi, appena 700.000 lire in più del mezzo della classe monarca.



■ MEETING A ROMA DEI GESTORI DEI KARTODROMI

I GESTORI dei principali impianti kartistici italiani stanno organizzando un meeting per discutere dei problemi con cui debbono misurarsi. Questo incontro si svolgerà a Roma il 30 ottobre. La data è stata scelta perché nello stesso giorno verrà ufficialmente comunicato dalla Fik il calendario nazionale per la stagione '93. Ogni ulteriore informazione su questo meeting potrà essere richiesta al numero telefonico 0421-972471.

■ CAMMARONE JR. SULLE ORME PATERNE NELLA F. FORD

ANDREA Cammarone si è messo in questi giorni sulle orme paterne: farà alcuni test e poi debutterà nella gara conclusiva del Challenge di F. Ford. Il 19enne romano seguirà così la stessa strada del padre Biagio, che tra la fine degli anni '60 e primi '70 fu uno dei protagonisti della F. Ford allora appena approdata nel nostro Paese. Cammarone jr., che quest'anno ha vinto due gare nella classe 125 Nazionale, conta di disputare tutto il Challenge di F. Ford nella prossima stagione.



TORNEO DELLE INDUSTRIE

Fraore (Pr), 18 ottobre 1992

1. gara del Tomeo

Classe 60 Minikart: 1. Pini (Kall-Comer) 8 giri in 8'25"39 alla media di 67,812 kmh; 2. Spinuzzi (Tony-Comer) 8'25"66; 3. Pillo (All-Comer) 8'25"98; 4. Meneghella (Dap-Comer) 8'26"22; 5. Luzzi (Kall-Comer) 8'27"48.

Classe 100 Junior: 1. Panzano (Kall-Comer) 16 giri in 13'42"15 alla media di 83,371 kmh; 2. Gandolfi (Kall-Comer) 13'43"07; 3. Miotto (Top-Comer) 13'46"20; 4. Sorci (Top-Comer) 13'46"34; 5. Pezzotta (Tony-lame) 13'47"62.

Classe 100 Nazionale: 1. Biagi (Top-Comer) 16 giri in 13'10"68 alla media di 87,760 kmh; 2. Borindelli (Tibikart-Sirio) 13'11"34; 3. Ceselli (Birel-Sirio) 13'15"29; 4. Miramonli (Tony-lame) 13'21"44; 5. De Pace (Allkart-Sirio) 13'21"69.

Classe 100 Internazionale: 1. Palmieri (Tibikart-All) 16 giri in 13'18"72 alla media di 85,817 kmh; 2. Von Euv (Bim-Sirio) 13'19"67; 3. Balistrieri (Pcr-Pcr) 13'19"92; 4. Moro (Top-Comer) 13'23"46; 5. Bordin (Pcr-Pcr) 13'26"67.

Classe 125 Nazionale: 1. Pasquini (Tony-Pavesi) 16 giri in 13'26"32 alla media di 85,008 kmh; 2. Sivani (Allkart-Im) 13'33"48; 3. Montero (Kall-Im) 13'35"14; 4. Luoli (Kall-Im) 13'37"41; 5. Schifano (Kall-Im) 13'37"64.

Classe 125 Internazionale: 1. Piccini (Birel-Im) 16 giri in 13'01"04 alla media di 87,759 kmh; 2. Belicchi (Tonykart-Im) 13'01"64; 3. Lanzieri (Birel-Pavesi) 13'02"74; 4. Ansaloni (Kall-Im) 13'05"91; 5. Aggio (Birel-Pavesi) 13'06"61.

Classe 100 Amatori: 1. Mocchi (Dap-Dap) 16 giri in 14'06"69 alla media di 80,955 kmh; 2. Donadel (Top-Comer) 14'06"86; 3. Manselli (Birel-Pcr) 14'11"76; 4. Tintori (Tonykart-Parilla) 14'12"56; 5. Goni (Pcr-Parilla) 14'23"37.



Gp del Giappone: Rossi a tavolino

SUGO — La grande stagione '92 di Danilo Rossi (Photo4) si è arricchita di un altro prestigioso successo: il pilota laziale ha vinto il Gran Premio del Giappone disputato a Sugo. Ad onor di cronaca sotto la bandiera a scacchi era transitato per primo il pilota locale Satoshi Motoyama, che tra l'altro aveva pure segnato il miglior tempo. Ma il colpo di scena è arrivato alle verifiche: il kart di Motoyama sulla bilancia ha accusato un peso inferiore di pochi etti rispetto a quanto stabilito dal regolamento. Il provvedimento di esclusione dalla gara è scattato automaticamente e Rossi si è ritrovato in mano una vittoria che in pista non era parso in grado di potere contendere all'avversario nipponico. Il buon risultato dei piloti di Casa nostra è stato completato dal ferzetto composto da Orsini, Antonelli e Beggio che sono giunti rispettivamente terzo, quarto e quinto. Grande protagonista della gara di Sugo è stato comunque l'italo-giapponese della Birel Takahashi: dopo la rottura della catena nella prefinale, in gara è risalito dall'ultima fila fino all'11. posto con una serie di sorpassi entusiasmanti. Si è infine dovuto accontentare del 13. posto Manetti, mentre Candiracci è stato costretto al ritiro a sei giri dalla fine ed è stato classificato trentunesimo.

GRAN PREMIO DEL GIAPPONE

Sugo (J), 18 ottobre 1992

Gara internazionale

La classifica: 1. Danilo Rossi (Kall-Rotax) 25 giri; 2. Higuchi (Yamaha-Yamaha); 3. Orsini (Tonykart-Rotax); 4. Antonelli (Pcr-Pcr); 5. Beggio (Kall-Rotax); 6. Munkholm (Pcr-Pcr); 7. Targett (Topkart-Comer); 8. Sano (Mail-Halsistem); 9. Miyazawa (Birel-Halsistem); 10. Misljevic (Huffess-Rotax).

NEL '93 KART MENO RUMOROSI

IL MONDO del kart sta cercando di fare diminuire progressivamente il rumore dei propri motori. Alla base di questa tendenza vi è la necessità di arrivare nel '94 alla soglia degli 80 decibel, una misura stabilita dalla normativa tedesca che verrà recepita dalla Cee e, quindi, applicata in tutti i Paesi della Comunità ai mezzi a motore. Per conseguire questo risultato con tappe progressive, il presidente della Cik, Ernest Buser, in uno scarno comunicato di appena sei righe ha annunciato la riduzione della rumorosità dei kart di due decibel a partire dal 1. gennaio '93: il livello massimo passerà così a 82 Db (A) con una tolleranza di 3 Db (A); è quindi il primo passo per arrivare a 80 nel '94.



ECCO LE RESMA ANTI-PIOGGIA

UN GROSSO successo in termini di gradimento dei piloti hanno avuto le nuove scarpette da pioggia presentate al 22. Tomeo delle Industrie dalla Resma. L'azienda torinese specializzata in abbigliamento tecnico ha ideato e sviluppato questo prodotto nell'ottica di garantire al pilota la massima sensibilità ottenendo però anche un'ottima impermeabilità all'acqua. Una caratteristica delle nuove scarpette (nella FotoPaterini) è la suola che garantisce anche un ottimo grip sull'asfalto. Contenuto è il prezzo, sia il modello con l'elastico in caviglia sia quello con la cerniera, vengono vendute a 75.000 lire iva compresa.

GRASSOTTO SQUALIFICATO SEI MESI

Il giudice sportivo ha deciso nei giorni scorsi di sospendere per sei mesi Matteo Grassotto (nella FotoTarlazzi). Il vincitore della Coppa 60 Minikart dovrà quindi rimanere lontano dai campi di gara dal 1. ottobre sino al 31 marzo, ciò perché in occasione della gara di Parma dello scorso 20 giugno non si è sottoposto alla procedura di ritiro e sostituzione del motore secondo le norme previste dal regolamento della classe 60. Si tratta indubbiamente di un provvedimento esemplare, ma è evidente che l'autorità sportiva ha voluto in questo modo ribadire la più ferma volontà di evitare qualsivoglia possibile manomissione dei propulsori. La conseguenza più immediata sarà l'impossibilità di partecipare alla prima prova del tricolore '93. Inoltre, secondo quanto stabilito dall'articolo 1.5 relativo a campionati e trofei nazionali, sarà facoltà dell'Esecutivo CsaI decretare pure la revoca del titolo della 60 vinto a Riveggio.



LE GARE

CIRCUITO DI POMEZIA

Pomezia (Roma), 18 ottobre 1992

Classe 60 Minikart: 1. Argento 10 giri in 8'19"8 alla media di 57,623 kmh; 2. Vallella Alessandro 8'26"5; 3. Severini 8'33"4; 4. Cortimalesi 8'36"5; 5. Vallella Stefano 8'44"8.

Classe 100 Italia: 1. Triolo (Dap-Dap) 10 giri in 7'26"6 alla media di 64,487 kmh; 2. Stazi (Allkart-Comer) 7'57"4.

Classe 100 Nazionale: 1. Olivieri (Bim-Sirio) 15 giri in 10'41"1 alla media di 67,384 kmh; 2. Mazzocchetti (Kall-Parilla) 10'11"6; 3. Forte (Crg-Parilla) 10'11"6; 4. De Bonis (Pcr-Pcr) 10'52"5; 5. Orteni (Mac-Minarelli) 11'00"2.

Classe 100 Amatori: 1. Cruciani (Allkart-Parilla) 15 giri in 11'09"7 alla media di 64,506 kmh; 2. Gatti (Pcr-Pcr) 11'09"07; 3. Tetti (Allkart-Parilla) 11'14"9; 4. Leonard (Allkart-Parilla) 11'27"9; 5. Romano (Mac-Parilla) 11'49"5.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Simonelli (Allkart-Mac) 15 giri in 10'55"5 alla media di 65,903 kmh; 2. Mattiello (Mac-Im) 10'56"4; 3. Mancina (Allkart-Im) 10'56"8; 4. Raucci (Fac-Im) 11'06"8; 5. Peroni (Kall-Im) 11'13"0.

Classe 125 Amatori (Valvola): 1. Parente (Kall-Im) 15 giri in 11'06"3 alla media di 64,835 kmh; 2. Capacchia (Kall-Im) 11'06"7; 3. Mancini (Kall-Im) 11'13"3; 4. Santonico (Kall-Pavesi) 11'14"1; 5. Mazzasette (Tonykart-Im).

ESAME DI F. 3 OK PER TRULLI E PEDEMONTE

ALL'IMPORTANTE appuntamento del Gp del Giappone era assente Jarno Trulli. L'ex campione del mondo di F.K ha dovuto rinunciare alla gara di Sugo per la concomitanza con il Corso federale CsaI che si svolgeva nelle stesse giornate a Vallelunga. Per l'abruzzese la seduta sulla pista romana era infatti una tappa obbligata per potere passare alla F. 3 tricolore nella prossima stagione. Il test finale del corso è stato molto positivo sia per Trulli che per Pedemonte, altro nome di spicco, tra i giovani piloti che sono scesi in pista sotto lo sguardo attento del direttore della Scuola federale CsaI Cristiano del Balzo, dai più conosciuto come «Gerò».

TEST DI RUBERTI A VARANO CON UNA F. BOXER

NONOSTANTE la giovane età: compirà infatti 18 anni il prossimo aprile, Paolo Ruberti ha avuto nei giorni scorsi il primo approccio con una monoposto vera e propria. Il test è avvenuto a Varano con una Ermolli del team Verduci. Il veronese ha compiuto una sessantina di tomate coprendo il miglior passaggio in 51"3. Anche se il nuovo regolamento della F. Boxer Europa permetterà dal '93 di correre pure a chi ha solo 16 anni, Ruberti pare intenzionato a restare anche nella prossima stagione nel kart; mentre il passaggio all'automobilismo avverrà soltanto nel '94.

VELOCITA'

1 NOVEMBRE

Monza

Targa Porsche Tricolore
Carrera Alpenpokal
Sias Monza
Tel. 039/24821

Pau-Amos

Campionato francese
SuperTurismo
Ultima prova
Asac Basco Beamais
Tel. 0033/59/270194

Stock car

a Phoenix
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

Mine

Campionato giapponese
Vetture Sport
Mine Circuit
Vicic Amsc
Tel. 0081/8375/80321

Vallelunga

Challenge italiano
Challenge F. Ford
Peroni Promotion
Tel. 06/6833481

RALLY

27 OTTOBRE

2 NOVEMBRE

Rally Costa d'Avorio

Campionato mondiale
piloti rally
Fisa Cote-d'Ivoire
Tel. 00225/328347



SERVIZIO QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE CON LA SIP

CHIAMATE IL **1637**

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

OPPURE **(051) 997.997** SE DI ALTRO DISTRETTO

29 OTTOBRE

1 NOVEMBRE

Rally du Valais

Campionato europeo
coefficiente 5
Rally du Valais
Tel. 0041/25/714442

Rally do Algarve

Campionato europeo
coefficiente 5
Recal Clube
Tel. 00351/82/42587

31 OTTOBRE

1 NOVEMBRE

Rally Valli Genovesi

Coppa Italia 2. zona
coefficiente 3
Valli Genovesi Team
Tel. 010/713207
fax 010/713379

5-7 NOVEMBRE

Semperit Rally

Campionato europeo
coefficiente 5
Oamtc/Zv Baden
Tel. 0043/2722/54577

6-8 NOVEMBRE

Rally di San Marino

Camp.europeo coeff. 10
camp.nazionale coeff. 3
Trofeo Centro Sud
Trofeo Terra
San Marino Rally
Tel. 0549/900757-284

7-12 NOVEMBRE

Rally di Spagna

Campionato
mondiale piloti
Rac de Catalunya
Tel. 0034/3/2093577

7-8 NOVEMBRE

Rally du Condroz

Campionato europeo
coefficiente 5
Mc de Huy
Tel. 0032/85/213905

Rally di Taormina

Coppa Italia 7. zona
coefficiente 3
Rallygame
Turbomark Team
Tel. 090/695295

Rally Valdinievole

Coppa Italia 5. zona
coefficiente 3
Gruppo Italia Pubblicità
Tel. Pistoia

8 NOVEMBRE

Top Rally di Cortanze e Monale

Rallysprint
Pinerolo Sport
Tel. 011/3095098

ALTRE

SPECIALITA'

1 NOVEMBRE

Slalom Coppa

Ac Potenza
Nazionale
Ac Potenza
Tel. 0971/56468

Formula Rally

Rallystar Internazionale
Nazionale
Outline
Tel. Gorizia

COME DIVENTARE

PILOTI

SCUOLA FEDERALE CSAI

Autodromo di Vallelunga,
00063 CAMPAGNANO DI ROMA
Telefono 06/9042949 (rally)
06/9041600 (velocità)

CENTRO INTERNAZIONALE

GUIDA SICURA

Autodromo Riccardo Paletti
43040 VARANO (PR)
Telefono 0525/53730-1
Per informazioni:
02/48012662-66

SCUOLA PILOTI

HENRY MORROGH

Autodromo di Magione
06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/841669 (velocità)

SCUOLA PILOTAGGIO

SIEGFRIED STOHR

Autodromo Santamonica
47046 Misano Adriatico (FO)
Tel. 0541/21788 - fax 21587
(velocità e guida sicura)

SCUOLA PILOTI FUORISTRADA

Federazione Italiana Fuoristrada
Via Capranica, 4 - 20131 Milano
Tel. 02/23.00.18

DRIVING CAMP BY CARLO ROSSI

Viale Marconi, 2/C
28021 Borgomanero (NO)
Tel. 0322/846222
(guida sicura, sportiva, rally,
acrobatia, neve e ghiaccio
driving master)

GABRIELE GORINI

SPEED TRAINING

Autodromo di Imola
Sede Legale: Via dei Bigi, 24
47100 FORLÌ
tel. 0543/50523
(corsi di pilotaggio
con vetture Porsche)

VITTORIO CANEVA

RALLY SCHOOL

Piazza Mazzini, 18
36012 Asiago (Vicenza)
tel. 0424/64318

TOP DRIVING SCHOOL

c/o Autodromo del Levante
BINETTO (Bari)
Tel. 0337/821666 - 0883/513708
(guida sportiva e guida sicura)

CORSI DI GUIDA SICURA

E PRE AGONISTICA

R. V.C.S.
Corso Moncalieri, 51
10133 TORINO
Tel. 011/6602016-6602054
Fax 011/6601207

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO

UNNUS TH. HENDRICH

CH-6703 Osogna/Bellinzona
Tel. 0041/92/661878
Fax 0041/92/662175

SCUOLA DI PILOTAGGIO

HOLIDAY TRACK

6934 Bioggio-Lugano (CH)
Tel. 0041/91/506515
Fax 0041/91/506592

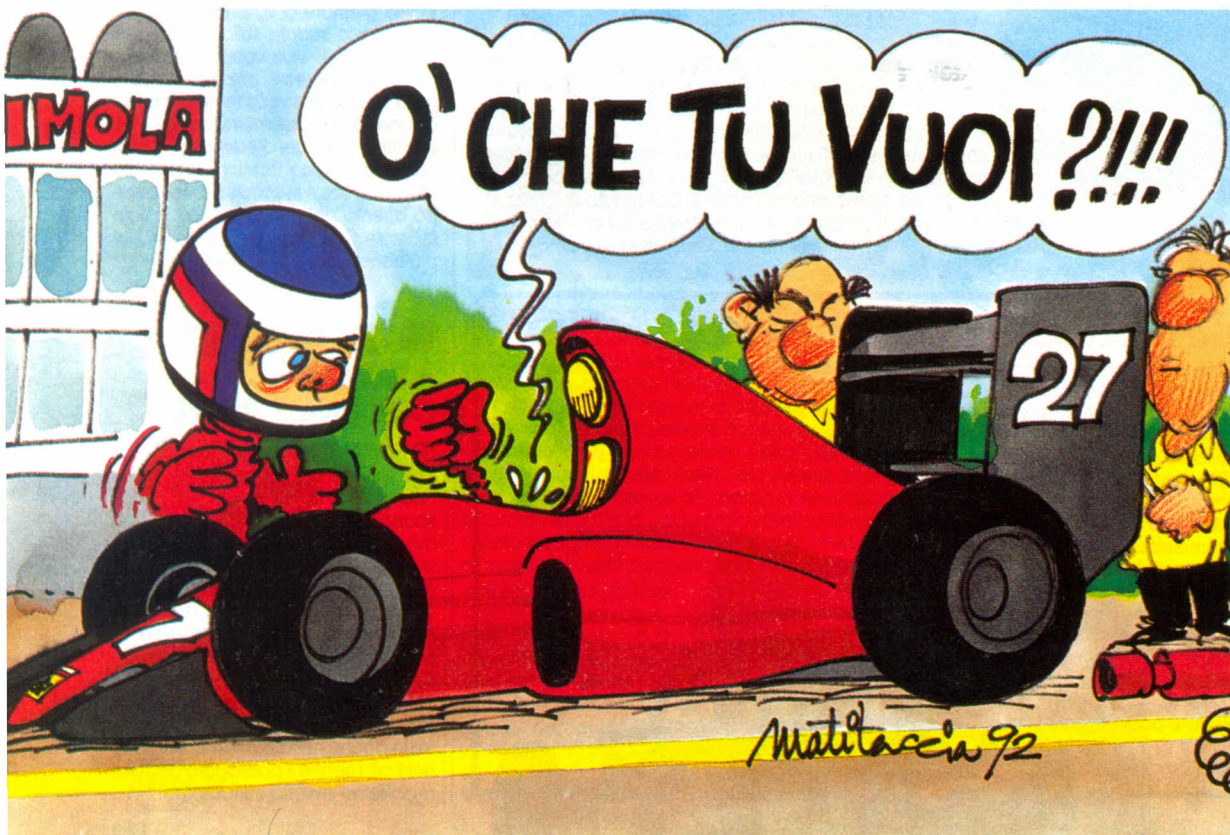
SCUOLA DI PILOTAGGIO

VINCENZO FLORIDIA

Autodromo Pergusa
Tel. 091/517941
(guida sicura, veloce e sportiva)

SCUOLA PILOTI MILANO

Autodromo di Monza
Tel. 0331/592395
(velocità e rally)



Due speciali da non perdere

Due appuntamenti da non perdere quelli proposti da Tele+2. Si tratta di due speciali della durata di un'ora ciascuno rispettivamente dedicati al Rally dei Faraoni e al campionato italiano SuperTurismo. Tutti gli appassionati di motori anche non abbonati alla pay-tv, potranno vedere le immagini più belle del

raid svoltosi fra le piramidi egiziane e conclusosi la settimana scorsa con la vittoria del buggy guidato da Jean Louis Schlessler. Immagini stupende anche per il SuperTurismo italiano, dove le Alfa Romeo 155 Gta del campione Larini, di Francia e di Nannini hanno dominato incontrastate.



Giovedì 29 ottobre alle 21.30, sintesi dell'ultima gara del campionato internazionale di F. 3000 svoltasi a Magny-Cours



Giovedì 29 ottobre dalle ore 24 con replica domenica 1 novembre alle ore 12.00 Speciali sul Rally dei Faraoni e Campionato SuperTurismo

LE GARE

RALLY DEI FARAONI

TELE+2

Giovedì 29 ottobre ore 24.00 e domenica 1 novembre ore 12.00 Speciale della durata di 1 ora

SUPERTURISMO

TELE+2

Giovedì 29 ottobre ore 01.00 e domenica 1 novembre ore 13.00 Speciale di un'ora sull'intero campionato

FORMULA 3000

SCREENSPORT

Giovedì 29 ottobre ore 21.30, sabato 31 ottobre ore 12.00 e domenica 1 novembre ore 04.30 Sintesi della gara di Magny-Cours

RUBRICHE

FISSE

LUNEDÌ

TELEMONTECARLO

23.55 Crono

RETEMIA

20.30 L'uomo e i motori

VENERDÌ

CINQUESTELLE

22.00 Motori non stop

SABATO

RA1 1

14.30 Tg1 Auto

RAI 2

11.50 Tg2 Motori

TELEMONTECARLO

12.15 Crono (replica)

TVU ITALIA

19.30 Ruote in pista

ODEON TV

22.30 Auto e Motori-Hp News
24.30 Auto e Motori Sport

DOMENICA

ITALIA 1

12.00 Grand Prix

SETTIMANALI

NAZIONALI

OKEY MOTORI

GPR TV

22.30 venerdì

13.00 sabato

RETE 9 TAI

sabato 20.55

domenica 14.00

ALTA ITALIA TV

20.00 giovedì

ANTENNA 3

LOMBARDIA

20.00 giovedì

ESPANSIONE TV

20.20 venerdì

23.00 sabato

RADIO TELEGARDA

15.30 venerdì

18.30 sabato

RETE AZZURRA

15.00 sabato

22.30 domenica

TELE BELLUNO

23.15 giovedì

18.00 sabato

TELECOMMERCIALE

ALPINA

21.00 sabato

20.30 martedì

PRIMO CANALE

21.30 venerdì

18.00 sabato

TELEARCOBALENO

23.15 venerdì

13.30 domenica

TELESANTERNO

15.30 giovedì

15.30 domenica

ANTENNA 1

21.00 sabato

NUOVA RETE

23.00 venerdì

TV PARMA

21.00 venerdì

RETE 37

22.30 sabato

TELEMAREMMA

15.30 sabato

15.00 domenica

TELEREG. MARCHE

23.30 venerdì

TELE 2000

22.30 venerdì

TELEREGIONE

20.10 venerdì

RETE CAPRI

22.00 venerdì

TELEREPORTER

21.00 venerdì

SUPER TV

19.30 sabato

MOTOR NEWS

TELECUPOLE

23.30 lunedì

TELENOVA

22.45 giovedì

12.00 sabato

TELE ALTO VENETO

23.30 venerdì

22.30 sabato

TELE ARENA

22.30 domenica

15.00 mercoledì

TELEREGGIO

22.30 venerdì

11.30 domenica

VIDEOREGIONE

19.45 domenica

20.00 lunedì

TELEREG. TOSCANA

22.15 sabato

14.00 domenica

RETE 24

23.00 giovedì

12.30 venerdì

RETE 7

22.30 giovedì

11.15 domenica

TELE LAZIO

23.15 venerdì

13.30 domenica

TELESTUDIO RTV

22.00 sabato

15.00 lunedì

RUBRICHE

TV LOCALI

LUNEDÌ

Lombardia

TELEVERBANO

21.45 Tutto rally video

MARTEDÌ

Puglia

CANALE 10

10.40 Top Autonews

MERCOLEDÌ

Marche

TVRS

23.00 Ruote e motori

GIOVEDÌ

Puglia

CANALE 10

10.40 Top Autonews

Emilia Romagna

RETE 7

18.30 World Cross

motori

Toscana

TV PRATO

21.30 Il Fuoristrada

Lazio

RETE ORO

19.45 Semaforo verde

VENERDÌ

Piemonte

VIDEOGRUPPO

19.30 Hot Rod

Lombardia

TELEVERBANO

21.45 Tutto rally video

SABATO

Piemonte

VIDEOGRUPPO

24.00 Hot Rod

Lombardia

ANTENNA 3

19.50 Monza motori

Marche

TVRS

15.20 Ruote e motori

Lazio

TELE UNIVERSO

22.30 Starter

TELEMONTEGIOVE

Starter 22.30

QUARTA RETE ROMA

22.30 Starter

GOLD TV

22.30 Starter

Puglia

CANALE 10

10.40 Top Autonews

DOMENICA

Lombardia

BERGAMO TV

18.00 Motorshow

RETE 55

24.00 Tutto rally video

Lazio

RETE ORO

09.30 Semaforo verde

TELEUNIVERSO

13.30 Starter

TRASMISSIONI

VIA SATELLITE

EUROSPORT

MERCOLEDÌ 28 OTTOBRE

15.00 Rally dei Faraoni

22.00 Speciale F. 1

23.00 Rally di Germania

VENERDÌ 30 OTTOBRE

13.30 Rally di Germania (replica)

18.00 International Motorsport

SABATO 31 OTTOBRE

09.30 Rally di Germania (replica)

10.00 International Motorsport

(replica)

MARTEDÌ 3 NOVEMBRE

09.30 International Motorsport

(replica)

SCREENSPORT

MERCOLEDÌ 28 OTTOBRE

09.00 Sport motoristici britannici

13.30 Campionato europeo camion a Jarama

18.30 F. Indy a Laguna Seca

GIOVEDÌ 29 OTTOBRE

21.30 Campionato internazionale F. 3000 a Magny-Cours

24.00 Campionato europeo camion a Jarama

VENERDÌ 30 OTTOBRE

15.00 Campionato inglese F. 2 a Donington

19.30 Rally di Sanremo

21.30 Go-International Motorsport

SABATO 31 OTTOBRE

11.00 Go-International Motorsport

12.00 Campionato internazionale F. 3000 a Magny-Cours

DOMENICA 1 NOVEMBRE

04.30 Campionato internazionale F. 3000 a Magny-Cours

06.00 Go-International Motorsport

18.00 Rally di Sanremo

19.00 Midlands Rally

19.30 Sport motoristici britannici

02.00 Go-International Motorsport

LUNEDÌ 2 NOVEMBRE

13.00-21.30

Midlands Rally

22.00 Sport motoristici britannici

MARTEDÌ 3 NOVEMBRE

09.30 Midlands Rally

10.00 Rally di Sanremo

11.00 Campionato europeo camion a Jarama

13.00-02.30

Sport motoristici britannici



Interamente dedicata a Tazio Nuvolari la puntata di Crono in programma lunedì 2 novembre. È l'omaggio a un mito per il centenario dalla sua nascita, un mito che ancora è vivo nel ricordo di tutti anche dei più giovani. Uno speciale che ripercorre l'intera carriera del «mantovano volante», attraverso le sue imprese legendarie con immagini che ci ripropongono anche le sue epiche battaglie col suo rivale di sempre, Achille Varzi e le gare disputate con l'Alfa della Scuderia Ferrari.



Crono

**Lunedì 2 novembre ore 23.55
Speciale Tazio Nuvolari**

BASTIAN CONTRARIO

Una volta, non molto tempo fa, il Gp del Giappone serviva per sapere chi avrebbe vinto il mondiale F.1. Una maniera simpatica di chiudere l'anno e una ragione per venirsene in questo posto dove la gente parla in modo assurdo e ragiona come parla. Nel 1992 è mancata anche questa soddisfazione. Però, si diceva una volta, non c'è solo la F.1. Una volta. Perché all'annata più soporifera del Circus ha corrisposto una stanchezza generale nelle altre categorie; una stanchezza che per qualcuno, e sapete bene chi, è stata addirittura mortale. E quindi è già tempo di bilanci, ammesso che qualcuno abbia il fegato di farlo. La stagione va in archivio in stato di coma profondo e ci vorrebbe l'ottimismo di un ferrarista incallito per vedere una luce in fondo al tunnel.

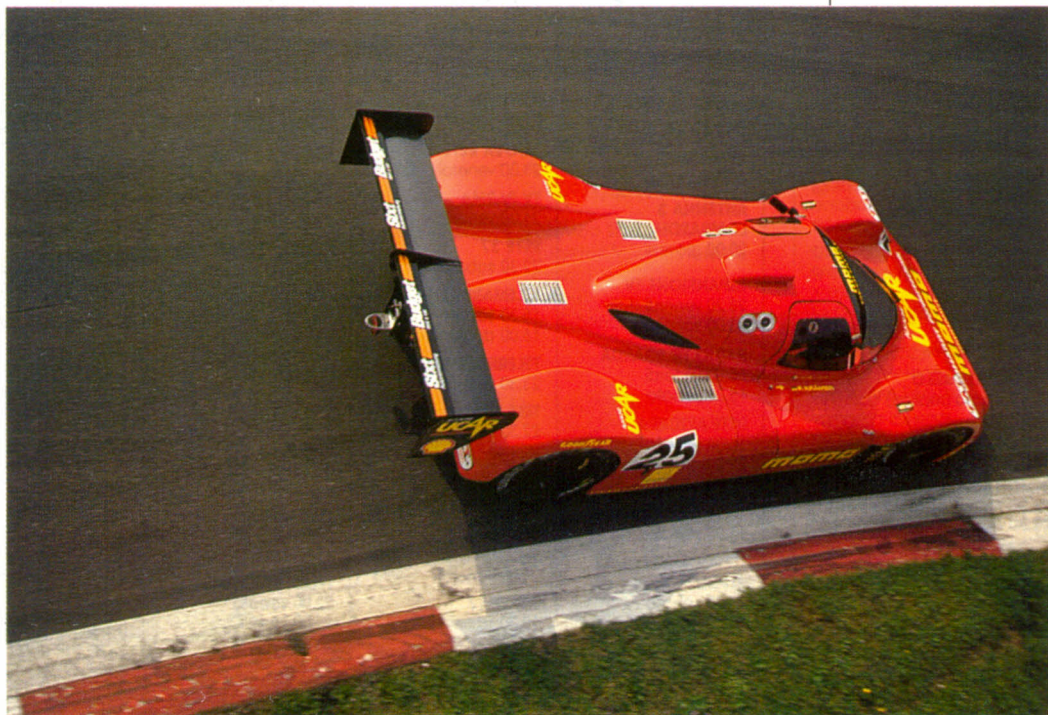
Che poi, più che un tunnel, è una palude, quella dove si è andato a cacciare lo sport delle quattro ruote. Uno sport che ormai può vantarsi solo di essere il più costoso del mondo e che si trincerava dietro la scusa della recessione economica mondiale per mascherare la sua incapacità di reagire. A meno che non si tratti di pulsioni suicide, visto come vanno le cose.

Si è blaterato tanto per ridurre i costi e sono saltate fuori le sospensioni attive, l'acceleratore senza filo e via delirando. La Peugeot ha tirato fuori dal cilindro una specie di Mazinga che correrà solo una volta all'anno, ammesso che qualcuno non chiuda i rubinetti anche per Le Mans. Alla faccia della lungimiranza. Il Turismo tedesco, l'unico che sembrava in buona salute, rischia di strozzarsi da solo ancor prima di iniziare la prossima stagione. Gli inglesi hanno fatto bellamente fuori la loro Formula 3, un tempo fucina di campioni e ora degradata a misero contorno delle due litri. I rally sono l'ombra di se stessi, visto che dovrebbero rappresentare l'attività agonistica delle grandi Case e che le grandi Case non ce la fanno più a tirare la carretta. Il Gruppo C è morto e sepolto (almeno così non farà più danni) e la F.3000, l'anticamera dei Gp, in sette anni non ha prodotto un solo pilota in grado di vincerne uno.

A questo punto è lecito domandarsi se davvero nessuno sapesse dall'inizio come sarebbe andata a finire. Voi pensatela come vi pare, io non ci credo. Perché se è così i nostri abilissimi e astutissimi strateghi possono anche andare a zappare. Non so se avete presente Ciampi quando metteva in guardia, mesi fa, contro il casino nel quale l'Italia si stava andando a cacciare. Nessuno gli ha dato retta e adesso vedete come siamo combinati.

Per l'automobilismo è la stessa cosa: il potere politico, a Parigi e dintorni, se ne frega delle categorie minori (avete mai sentito Mosley parlare di Formula Ford) e pensa solo a rabberciare la facciata del Palazzo. Gli addetti ai lavori seguono bellamente l'esempio, puntando come giocatori d'azzardo sul vantaggio (leggi guadagno) immediato e domani si vedrà. Poi, naturalmente, ti vengono a parlare di programmi a lungo termine. Giornali e televisioni vanno in coro: un giorno si sfatano a parlare di crisi, il giorno dopo Prost da' del cretino a Senna (o viceversa) e tutto è dimenticato; dignità compresa. Adesso sta' a vedere che tutti dovranno prendere esempio dagli americani; intanto, qui da noi

Le opinioni di questa pagina non riflettono necessariamente quelle della rivista, né vanno attribuite a qualcuno in particolare. Di volta in volta, verrà dato spazio a un punto di vista diverso e «controcorrente» rispetto al pensiero comune.



FotoCOCKPIT

l'anarchia è già cominciata. Probabilmente darà strani frutti, ma non è detto che siano peggiori di quelli cui ci hanno abituato gli anni di marmo (nel senso di materia inerte).

Lo so: è facile parlare da una colonna di fine giornale, criticando tutto e tutti senza proporre rimedi. Ma visto che la mia condizione di personaggio immaginario me lo concede, continuerò ad erigermi come un bastione contro le stupidità che stanno ammazzando l'automobilismo. Un Bastion Contrario, sissignore.

Bastian Contrario