

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **24**
Anno XXXIII - 15-21 giugno 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500

GP CANADA



fotoCOLONBO

**PROST VINCE
E VA IN TESTA
AL MONDIALE
MA CHE MICHAEL!**

SchumacherShow

ALFA MAGICA
Doppietta di Larini
al Nurburgring!



FIAT PUNTO
Le prime foto!

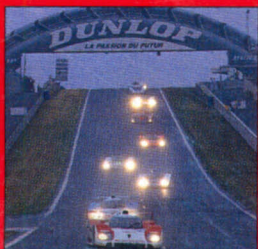
FORMULA INDY

Che
corsa
a
Detroit



LE MANS

Guida
alla
24 Ore
più
famosa!



MONDIALE RALLY
Alen scommette
su chi vincerà!

TARQUINI



Ritratto
senza
veli di
un pilota
ritrovato

AUTO SPRI NT

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

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE
FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO
ROBERTO BOCCAFOLGI

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

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

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

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

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

DISEGNI
MARCO MAESTRINI - ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA - MASSIMO VALLESE

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

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

PUBBLICITÀ: Concessionaria SPI S.p.A.
Viale Milanofiori - Strada 3A - Palazzo B/8 - 20094
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea, via San Pier Tommaso
18/G - 40139 Bologna - tel. 051/49.22.50 - 54.24.10.

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

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

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CONTI EDITORE
S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE
ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri **Paolo Facchinetti** - Progettazione
grafica: **Paolo Ronca** - Ufficio Pubblicità: **Loredana Malagutti** -
Ufficio concerti: **Sereza Santoni** - Ufficio diffusione:
Ulderico Comparone - Ufficio abbonamenti: **Roberto Belliari**



VELOCITÀ

- SPÉCIALE
16 Il giorno più lungo
Torna la 24 Ore di Le Mans, uno degli appuntamenti clou della stagione. Ecco tutto quello che bisogna sapere...
- FORMULA 3
22 Il baffo che conquista
Nel «monomarca» Dallara-Fiat Abarth le più piccole modifiche aerodinamiche e di assetto fanno grandi differenze. Scopriamole...
- IL PERSONAGGIO
28 Ho fatto goal
Gabriele Tarquini non è solo il trascinatore della squadra piloti di calcio, ma è la punta di diamante Alfa nel SuperTurismo
- FORMULA UNO
36 Giubbe... rosse
La Ferrari si è presentata in Canada per confermare le belle prestazioni di Monaco. E il Gp di Montreal ha dimostrato che...

ORSI



66
Formula Indy in città a Detroit



72
Turismo tedesco al «Ring»



RALLY

- PROMOZIONE
76 Marca trevigiana
Mondiale
- 84 Così vedo il mondiale...**
Markku Alen giudica i cinque piloti in lizza per il titolo

L'ALTRA DOMENICA

96 Le gare in Italia

OPINIONI

- 4 Io, canaglia**
di Giorgio Faletti
- 35 Domenica notte**
di Carlo Cavicchi
- 82 In vetta all'Acropoli**
di Miki Biasion

RUBRICHE

- 6** quando la F. 1...
8 lettere
11 news libri
12 news karting
14 news estero
62 news velocità
70 domenica sprint
71 notiziario csai
78 news rally
92 news on the road
106 portobello
107 crucisprint
111 teleschermo
112 dove corriamo
114 bastian contrario

io, canaglia



Il giallo del cavallo

GIORGIO FALETTI

Jean Todt era seduto nel suo ufficio alla Peugeot Sport e stava giocando a battaglia navale con André de Cortanze. Il suo viso scavato nella pietra denotava lo sforzo a cui era sottoposto: era già sotto di un incrociatore e una lanciamissili. Lo squillo del telefono quasi non intaccò la sua concentrazione, alzò la cornetta e disse «Hallo!» senza staccare gli occhi dal foglio che aveva davanti:

«Pronto» disse una voce «Sono Luca di Montezemolo, chiamo da Maranello... Jean, vorremmo che venissi ad occuparti della Ferrari...».

«**Si, bravo, così dopo un anno faccio la fine di Fiorio... non sono mica scemo!**».

Montezemolo disse una cifra e quasi contemporaneamente sentì bussare alla porta. Andò ad aprire e si trovò davanti Todt!

«Ah, veloce nelle decisioni!» disse Luca.

«**Così deve essere un vero manager... andiamo!**».

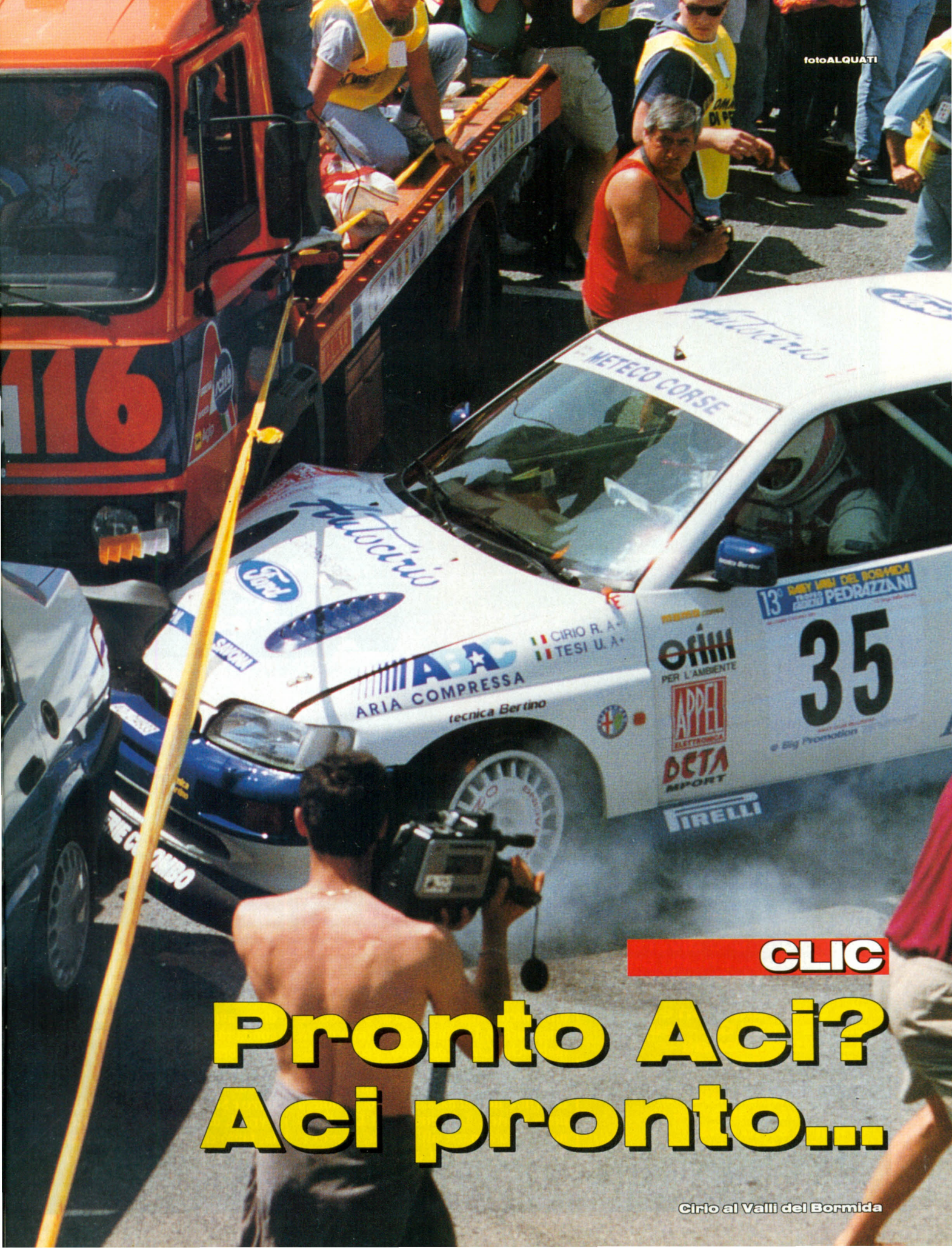
I due scesero verso il Reparto Corse. Todt aveva la faccia di Clint Eastwood quando arriva nel paese e ne ammazza venti, Montezemolo aveva la faccia di uno dei venti ammazzati da Clint Eastwood. Visitarono il settore Motori, dove tecnici specializzati, non potendo truccare i propulsori, truccavano i banchi prova, pur di vedere dei cavalli. Attraversarono il settore Elettronica in canotto, perché era un settore che faceva acqua da tutte le parti. Videro pure il Reparto Aerodinamica che, forse a causa dell'effetto suolo, era proprio a terra. Finito il giro, Montezemolo disse a Todt:

«Allora?».

«**Tranquillo**» rispose Jean «**Adesso so benissimo cosa fare!**». (Cosa fece Jean Todt? Se non lo indovinate, controllate la soluzione qui sotto capovolta).

Soluzione:
Todt andò al telefono, chiamò la Peugeot Sport, si fece passare André de Cortanze e disse «**Gi sette!**». Una voce moglie gli rispose «**Affondata la corazzata!**».





CLIC

Pronto Aci? Aci pronto...

Quando la F1 non



Monoposto inarrivabili a livello tecnico, piloti che si trovano così a dominare Gran Premi che diventano soporiferi e che solo per qualche scherzo del destino possono avere un esito diverso da quello scontato per i valori al via. Questa è la Formula 1 di oggi. Ma una volta non era così e molti Gp — se non i campionati — offrivano emozioni eccezionali fino a una conclusione che diventava chiara solo alla bandiera a scacchi...

ROBERTO BOCCAFOLGI

Monza, 5 settembre 1971. Sulla griglia di partenza è difficile immaginare che il Gran Premio che sta per partire resterà per tantissimi anni (lo è a tutt'oggi) la gara più veloce della storia della Formula 1. Merito di una Monza senza chicane, dove le monoposto marciano in pieno praticamente dall'uscita della Parabolica fino a Lesmo, e dall'uscita di Lesmo, sparate come proiettili, volano letteralmente fino all'obbligo della staccata numero uno, ancora alla Parabolica. Un gioco di scie, quindi. Un duello all'ultimo centimetro che Clay Regazzoni decide addirittura di anticipare, partendo dalla quarta fila con la sua Ferrari decisamente prima dell'abbassarsi della bandiera dello starter. Le vetture del Cavallino non erano apparse all'altezza, in prova, di ciò che Monza si aspettava da loro. Con Ickx secondo e Regazzoni ottavo in griglia, le Rosse hanno movimentato la

vigilia più per il traumatico passaggio dalle gomme Firestone alle Goodyear che per effettiva minaccia promessa alla Matra di Amon in pole e alle Brm di Siffert e Ganley appaiati in seconda fila. Ma al via ci pensa Regazzoni. Partenza anticipata, primo già all'ingresso del curvone al termine del rettilineo box, Clay comanda il gruppone per tre tornate. Poi lascia la leadership alla March di Peterson che, partito dalla terza fila, è subito quarto al primo giro, quindi terzo dopo avere superato Stewart nella seconda tornata, e finalmente primo dopo avere bruciato Siffert e «Rega». Il ritmo è travolgente. Lo dimostra il fatto che Ronnie comanda davanti a Siffert ma terzo è Stewart, anche lui risalito, con la Tyrrell, dalla quarta fila. E Stewart vola, tanto che all'ottavo passaggio va anche in testa, per poi lasciarla per un giro nuovamente a Regazzoni. Ma è Peterson l'uomo più veloce in pista, e infatti

faceva dormire...



Foto Sopra:
La Brm P 160
di Jo Siffert
guida il gruppo
comprendente
Cévert (n. 2),
Peterson
con la rossa
March e
Hailwood.
A lato, Gethin
brucia
Peterson
sulla linea
del traguardo

il gioco delle scie riporta la sua March al comando alla decima tornata. Il ritmo non cala e la velocità media cresce: ora è già a oltre 239 chilometri orari! Sulle tribune la delusione di non vedere la Ferrari al pari delle avversarie (Regazzoni si barcamena fra secondo e terzo posto; Ickx fra quarto e quinto) si stempera sotto i colpi dell'emozione che arriva dalla pista. È infatti Peterson che tiene la prima posizione solo per cinque passaggi: poi

cede alla Tyrrell di Cévert, che al primo giro era nono... La media supera i 240 all'ora e le due Ferrari non ci sono più, entrambe fermate dallo stesso guaio, il cedimento del giunto in gomma fra motore e trasmissione, quando Peterson torna in testa e con una breve sosta ancora a favore di Cévert vi resta fino a quasi metà corsa. Al 25. giro, infatti, in testa transita la Surtees di Hailwood, partito in nona fila.

Subito dopo metà corsa, con la media generale salita a oltre 241 orari, va in testa la Brm di Siffert. Vi resta per tre passaggi, poi un parziale blocco del cambio la retrocede al sesto posto, preceduto da Cévert, Peterson, Hailwood, Amon e Ganley. In testa tiene nuovamente banco la lotta fra la Tyrrell di Cévert e la March di Peterson. Quindi Hailwood ce la fa ancora a prendere la leadership per un passaggio, prima di cederla per uno a Cévert, per cinque ad Amon al quale la riprende per subito restituirla dal 43. al 46. passaggio. Si ritira la March di Pescarolo, autore alla nona tornata del giro record all'incredibile media di 247 chilometri orari. 47. passaggio: otto alla fine. Riprende la testa Peterson che la tiene per quattro giri prima che passi Hailwood.

Ea questo punto, a soli quattro giri dalla bandiera a scacchi, il finale in volata è ormai certo. Al terz'ultimo passaggio, sorpresa: va in testa la Brm di Gethin, risaltando pazientemente da centro gruppo e ora con il passo necessario a disputare il rush finale. Gethin conduce per due giri, ma al penultimo passa al comando Peterson e sembra proprio che la gara sarà sua. L'ultima tornata è un capolavoro di tattica, di scie, di osservare i punti deboli degli avversari. La March del capolista precede infatti la Tyrrell di Cévert, la Surtees di Hailwood e la Brm di Gethin: tutte lanciate a folle velocità verso la Parabolica dove si dovrà decidere tutto. Ma all'uscita della curva Ascari è Cévert a superare tutti, avventandosi per primo in Parabolica. Sceglie una traiettoria esterna e Peterson si trova automaticamente all'interno, a guidare la volata. Vistosi superato, Cévert stringe all'interno per prendere la scia a Peterson, trovandosi così nella posizione ideale per il rush finale. Ma arriva la Brm di Gethin e Cévert deve frenare. La posizione giusta è quindi quella della Brm, che davanti ai box esce dalla scia della March e la batte sotto la bandiera a scacchi. Dalla tribuna centrale c'è il dubbio di chi sia il vincitore ma Gethin transita con il braccio alzato ed è sicuro del fatto suo. Il cronometro gli darà ragione, ma il vantaggio finale su Peterson è il più esiguo della storia F.1: solo un centesimo di secondo. Nello spazio di altri 8 (centesimi) ecco Cévert. Altri 12 e conclude la Surtees di Hailwood...

3/SEGUE

FERMO POSTA

Un avviso a tutti gli appassionati di aerodinamica

Molti lettori ci hanno scritto chiedendo di consigliare loro testi che trattino in maniera diffusa il tema dell'aerodinamica in F.1. Più volte abbiamo raccomandato il volume «Ali-Wings» dell'ingegnere Enrico Benzing; ma riceviamo segnalazioni di lettori che non sono riusciti a reperirlo. A tutti questi appassionati consigliamo perciò di scrivere ad Automobilia - via Ponte Seveso 25, Milano. Affrettatevi, le copie sono in via di esaurimento!

ALEX ZANARDI FAN CLUB - Un nostro lettore di 14 anni, accanito tifoso del pilota Lotus, desidera entrare in contatto con altri fan di Alex per fondare un'associazione. Chiunque fosse interessato può scrivere a Giorgio Romano, via Luigi Sturzo, 9/B, 95030 S. A. Libattati (Catania) o telefonare allo 095-417043.

VIDEOCASSETTA CERCASI - Un lettore cerca la registrazione video dell'ultima edizione della 500 Miglia di Indianapolis, andata in onda su Telemontecarlo lo scorso 30 maggio. Chi dovesse disporne può contattare Pio Piscitelli, p.zza Terme 11, 70053 Canosa (Bari) telefonando allo 0883-616129 dal venerdì alla domenica nelle ore pomeridiane.

MASSIMO CIVITELLI - Castelnuovo B. (Siena). Non se la prenda: avrà capito senz'altro che l'«esclusione» dalla foto del podio era tutt'altro che intenzionale e dovuta a esigenze di impaginazione. Le auguriamo di... rivedersi presto sul podio.

ROSA BERARDI - Faenza (Ravenna). Provi a indirizzare a: Pole Promotion, Immeuble La Suisse 11, Avenue de la Gare, CH1260 Nyon (Svizzera); oppure direttamente al team Williams Grand Prix, Basil Hill Road, Didcot, Oxfordshire OX11 7HW, Gran Bretagna.

FRANCO GENTISSI - Piacenza. A questa data dovrebbe già avere ricevuto (abbiamo segnalazioni da altri lettori) il Cd Honda. Ci faccia sapere.

PIETRO PAOLO GERMANO - Scido (Reggio C.). Purtroppo non c'è niente da fare, visto che l'iniziativa era riservata al concorso fedeltà. Sarà per la prossima volta...

SERGIO CARERA - Manerbio (Brescia). Anche per lei vale l'indicazione in alto. La «scuola» di Barnard non è un istituto, ma indica il pool di tecnici Ferrari che il Mago sta... svezando. L'indirizzo universitario è senz'altro adatto: abbiamo più volte fatto riferimento alla stretta connessione fra industria aeronautica e Formula 1.



Giornalisti «ricattati» a Magny-Cours

Prenotazioni per il prossimo Gp di Francia: l'Hotel Climat de France a Nevers chiede che la prenotazione sia «tassativamente confermata inviando l'ammontare del pagamento per sei notti, per un totale di 5040 franchi (circa un milione e mezzo, ndr)». E poiché normalmente le notti da trascorrere sono tre o al massimo quattro, si ha una spesa del 150 per cento superiore al normale!... La mia reazione è stata molto semplice: non andrò a Nevers e non vedrò il Gp di Francia. Le due esperienze del '91 e '92 sono state penose per quanto riguarda gli spostamenti. Se poi vi si aggiunge questo «ricatto» mi sembra un po' troppo. Soprattutto perché considero stupido applicare queste misure ai giornalisti, senza i quali non ci sarebbe ritorno di popolarità, e quindi un motivo per il pubblico a recarsi in una località determinata... Credo che questo dovrebbe interessare anche i responsabili della F. 1 e dell'automobilismo in genere. Da un po' di tempo mi sembra ci sia stata un'inversione di ruoli nei rapporti fra gli «attori» e il mondo esterno. Penso che i signori Ecclestone, Mosley e Balestre dovrebbero

preoccuparsi di più di ciò che sta accadendo...

Franco Lini

Crediamo che la lettera dell'amico e collega Franco Lini non interessi solo gli addetti al settore. Creare ostacoli al lavoro dei giornalisti non è la maniera migliore per rilanciare una categoria che dà evidenti segni di stanchezza. Se è così che si riducono le spese...

Caso 348: la risposta del Jolly

Gentile Sig. Nardulli, leggo della sua perplessità (As n. 22 pag. 8) per la presenza in corsa nel Campionato Italiano Supercar Gt di una Ferrari 348 che le sembra troppo competitiva rispetto alle Porsche. Mi consenta alcune puntualizzazioni. Detta vettura è nata per competere con la Porsche

911 Cup e, a pari guida, le vetture sarebbero paragonabili (potrei dimostrarle che Larrauri ha lo stesso record a Monza con l'una e con l'altra vettura). Ben diverso è il discorso della Rsr (che fra l'altro costa più del doppio della Ferrari 348). La prego di considerare i seguenti dati relativi rispettivamente a Porsche Rsr, Porsche Cup e Ferrari 348 Gt. Peso omologato 1140 (reale 1120), 1100 (reale 1130) e 1180 (reale 1210); Hp di serie 325 (reale?), 280 (reale?), 295 (reale 310); cambio Racing (!); sincronizzato; aerodinamica: alettone regolabile largo; alettone fisso; nessuna appendice aerodinamica; cilindrata 3800 (!); 3600 e 3400; differenziale Racing, serie, serie; rapporto peso/potenza 3,507, 3,928 (!) 4 (!). Non è vero che le

Ferrari vengono avvantaggiate con regolamenti ed espedienti, ma è vero che i clienti Porsche sono appassionati dilettanti e che è ingenuo da parte sua pretendere vincano, su un professionista come Larrauri, almeno nelle prime gare. La vettura in questione è paragonabile alla F40 che, con grande spirito sportivo, in Germania è stata esclusa dalle competizioni, anche se ne sono state prodotte 2000 e non 50 per il fatto che secondo gli sportivissimi tedeschi sarebbe più veloce...

*Roberto Angiolini
Jolly Club - Milano*

Ospitiamo volentieri l'intervento di Roberto Angiolini in merito alla questione sollevata dal nostro lettore Alberto Nardulli due settimane or sono. Ovvio che il suo è il parere di una parte in causa, ma i dati riportati contribuiscono a fare chiarezza.



La prima volta di Riccardo

Sono appassionato di F.1 e, in questo ultimo periodo, non disdegno neanche il campionato Indycar. Innanzitutto vorrei sapere le varie limitazioni o proibizioni che dagli anni '70 hanno interessato il mondo della F.1 e se ultimamente ce ne sono state anche oltre oceano, siccome ho letto che fra le medie tenute a Indy da Arie Luyendyk nel '90 (299,243 km/h) e quella di Al Unser Jr. nel '92 (216,376 km/h) c'è una differenza abissale. Gradirei sapere, inoltre, qualche notizia riguardo al mio pilota preferito Riccardo Patrese: quando, dove e con che macchina Riccardo ha ottenuto le sue 6 vittorie e le sue 8 pole-position, quanto si è classificato al suo debutto e se esiste nei pressi della mia città una specie di «Riccardo Patrese fans-club». Mi piacerebbe vedere pubblicata una foto di Riccardo sulla sua Shadow-Ford del '77 durante il gran premio del principato di Monaco, suo debutto.

Marco Pezzini
Brescia

Fare tutto l'elenco delle limitazioni regolamentari che hanno interessato la F.1 negli ultimi vent'anni richiederebbe un libro; diciamo che le più significative si riassumono nella proibizione delle wing-car, tramite imposizione del fondo piatto, a partire dal campionato '83; nel divieto del riformimento in gara e nell'abolizione del turbocompressore a partire dall'89. Negli ultimi anni, poi, si sono avuti interventi mirati soprattutto a ridurre l'efficienza aerodinamica e la tenuta di strada (limitazione della misura delle superfici alari e della loro altezza da terra, riduzione di larghezza dei pneumatici). La Indy Car — la grafia esatta è questa — è passata attraverso limitazioni simili, che interessano soprattutto l'altezza da terra, delle vetture, gli alettoni e gli scivoli aerodinamici. Ma il discorso della media in gara a Indy è totalmente diverso: la velocità viene calcolata sulla durata totale della gara, bandiere gialle comprese; nel '92 ci sono quattordici incidenti,

BIONDO



Per saperne di più sulla Vst

Sono un ragazzo di 17 anni, grande appassionato della Velocità su terra, e vi scrivo per sapere alcune curiosità.

1. A quale età può essere pilotato un prototipo della classe junior e quale può essere la sua cilindrata?
2. Quanti cavalli può avere un prototipo della classe 1000/1200 cc?
3. Un prototipo che monta un motore da moto ha la retromarcia? Infine vorrei sapere dove e quando si svolgeranno gare di Vst nella provincia di Mantova.

Marco Varone - Quistello (Mantova)

1. Per la classe junior occorre possedere la licenza «normale»; quindi, ammettendo di prendere subito la patente, bisogna calcolare circa un anno dopo il conseguimento della maggior età. In questa classe corrono vetture con motore 1600 cc. Nella classe Promotion, invece, si può gareggiare già a sedici anni con licenza speciale. Per informazioni ci si può rivolgere alla Csai, via Solferino 32 - 00185 Roma - tel. (06) 49.41.024.
2. Il traguardo dei 100 cv/litro è ormai ampiamente alla portata della categoria. Discorso diverso per la classe attualmente allo studio destinata a motorizzazioni tipo A112 e Fiat 127. In questo caso, per ragioni di contenimento dei costi, la normativa dovrebbe contenere le potenze nell'ordine dei 75 cv.
3. Sì, la retromarcia è obbligatoria per regolamento. Si dà però il caso di prototipi che montano un piccolo motore elettrico collegato alla trasmissione. Questa soluzione, consentita, permette comunque di districarsi nelle manovre qualora il veicolo si trovi in posizione pericolosa. Infine, nella sua zona ormai non esistono impianti: bisogna arrivare a Lonato, oppure a Maggiora o nelle altre piste del Nord.

quindi... Quest'anno invece la media alla 500 miglia si sono un po' abbassate anche sul giro, per via delle limitazioni aerodinamiche (altezza massima della posteriore) e della pista più stretta. E veniamo a Riccardo Patrese. Le sue pole a tutto il '92 sono state a Long Beach '81 (Arrows). Monza '83 (Brabham); Hungaroring '89, Canada, Messico, Francia e Portogallo '91, e ancora all'Hungaroring nel '92 (sempre su Williams-Renault). Nel Gp d'esordio, Riccardo si qualificò in ottava fila (15. tempo) e concluse non a 1 giro dal vincitore Schekter.

L'ANGOLO DELLA TECNICA

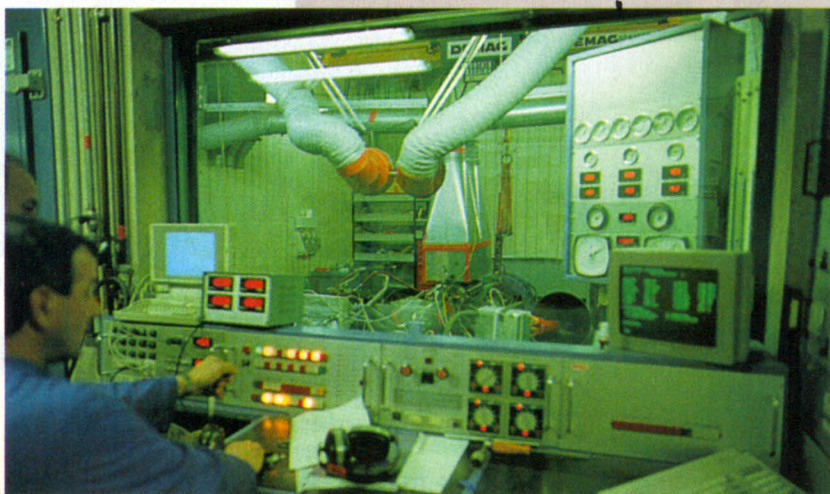
Da tempo appassionato di F.1, vi scrivo per porvi alcuni quesiti: Qual è il modo per «misurare» la coppia e la potenza di un motore? Cosa si intende per corsa, alesaggio e rapporto di compressione? Che tipo di sospensioni sono le McPherson? Infine vorrei sapere se nella F.1 ci sono stati esempi di Gp con la neve e come ci si dovrebbe comportare...

Vincenzo Puccio - Palermo

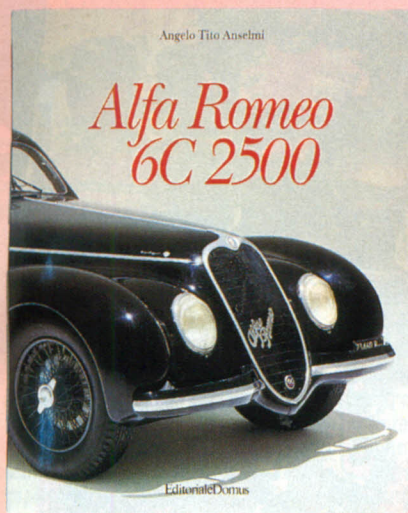
Tranquilli tutti: con la neve, la F.1 non ha mai corso. In teoria farebbero comodo pneumatici a sezione stretta (per fare più presa concentrando il peso) ma è meglio non pensarci neanche. Veniamo ai motori: anzitutto è bene definire i concetti di potenza e di coppia. La prima si può descrivere come la capacità di compiere un lavoro nell'unità di tempo. Entrano cioè in gioco tre grandezze fisiche: la forza applicata, lo spostamento e, appunto, il tempo. Per capirci meglio, possiamo riportare il classico esempio del cavallo che in un secondo solleva di un metro un peso di 75 kg appeso a una carrucola. Ed ecco il... cavallo vapore, anche se oggi si tende a usare come unità di misura della potenza il kilowatt (corrispondente a 1,36 cv). Il concetto è comunque abbastanza intuitivo; più difficile è descrivere la coppia. La definizione «tecnica» la in-

dica come il prodotto fra una forza e un braccio di manovella. In termini empirici si tratta di uno sforzo di torsione: come quando si svita il tappo di un dentifricio (o si tenta di svitarlo senza riuscirci). Nei motori a scoppio, la coppia varia a seconda del regime di rotazione. Sia la potenza che la coppia si misurano a banco, cioè su un'attrezzatura specifica (dinamometro) che «frena» progressivamente il motore tenuto in moto a tutto gas. Esistono diversi sistemi, da quelli idraulici a quelli elettromagnetici. L'esame al banco dà modo di tracciare le curve di rendimento; si nota così che la curva di coppia (in kilogrammetri o Newton/metro) raggiunge il valore massimo a un determinato regime, oltrepassato il quale inizia a scendere. La potenza però continua a crescere, in quanto è il prodotto fra la coppia e il regime di rotazione, che sale appunto di più di quanto non scenda la coppia. Superato il regime di potenza massima, il prodotto diminuisce (e siamo in fuorigiri). Alesaggio e corsa sono rispettivamente il diametro del pistone e la distanza che esso percorre fra i due punti morti inferiore e superiore. Il rapporto di compressione si ha tra il volume a disposizione dei gas quando il pistone è al punto morto inferiore e il volume al punto morto superiore (che corrisponde in pratica alla camera di scoppio). Le sospensioni di tipo McPherson sono a ruote indipendenti: il mozzo della ruota è direttamente connesso all'estremità del gruppo molla-ammortizzatore, coassiale.

Il mondo dei motori: potenza, coppia e curve corrispondenti. Ecco come si misurano



ORSI



6C 2500 STORY

L'ultima tra le Alfa classiche

Per oltre un decennio ha rappresentato la punta di diamante della produzione Alfa Romeo meritandosi la gratificante definizione di «orgoglio dell'Italia», conosciuta da una tra le più prestigiose riviste specializzate d'Europa. Dal 1939 al 1952 la strepitosa 6C 2500, per alcuni l'ultima Alfa Romeo classica, è stata dunque uno «status symbol». Di questo modello Angelo Tito Anselmi, appassionato e competente storico dell'automobilismo, autore di numerose pubblicazioni, descrive l'affascinante storia che, pagina dopo pagina, diventa una formidabile documentazione; una raccolta di dati, di informazioni, di immagini e di disegni che tracciano l'evoluzione della vettura. In questa poderosa impresa Anselmi ha avuto la preziosa collaborazione di Giuseppe Busso, tecnico e progettista del Servizio Studi Speciali dell'Alfa proprio negli anni della 6C 2500, e dello storico Luigi Orsini. Il volume dedicato a questa bellissima Alfa Romeo, edito per i tipi della Editoriale Domus, costituisce dunque un importante contributo storico e culturale. I testi sono dettagliati, i dati esaurienti, le oltre 400 fotografie suggestive. Non trascurando proprio nulla, il lavoro di Anselmi, e il racconto lascia spesso la strada della descrizione per prendere quella del momento storico, difficile, in cui si svolge l'avventura della 6C 2500. L'opera è completata da due appendici; la prima comprende l'albo d'oro sportivo della vettura; la seconda è invece rappresentata dal Registro generale di tutte le versioni della 6C 2500, un modello sul quale si erano impegnati molti prestigiosi carrozzieri dell'epoca.

«Alfa Romeo 6C 2500», di Angelo Tito Anselmi, Editoriale Domus; pagine 292, foto in bianco/nero. Prezzo lire 180.000

CATALOGO LANCIA

I modelli di una grande saga italiana



Suddiviso cronologicamente in tre sezioni, che identificano altrettanti momenti storici dell'automobile (vetture Veteran, Vintage e Moderne), il libro-catalogo «Tutte le Lancia» abbraccia, in oltre 500 pagine, l'intera produzione della Casa torinese, dal 1907 al 1993. La pubblicazione dell'Editoriale Domus, che si segnala per la facilità di consultazione e per la cura mostrata nella ricerca dei dettagli, dedica a ogni modello Lancia una sintetica ma esauriente descrizione, una scheda tecnica e la relativa fotografia. «Tutte le Lancia» comprende anche una sezione per i modelli da corsa tra cui le Gran Turismo D20 e D24, la monoposto di Formula 1 siglata D250 e la stirpe della leggendaria Delta da rally.

«Tutte le Lancia», Autori Vari, Editoriale Domus; pagine 512; illustrazioni e foto in bianco/nero. Prezzo lire 120.000.

UN PRATICO MANUALE

I segreti del meccanico collaudatore



Con le norme del Nuovo Codice della strada, per ottenere l'autorizzazione alla revisione periodica dei veicoli è richiesta un'accurata preparazione. Dalla sua esperienza di responsabile tecnico e di collaudatore di grandi Case, Romano Biolchini, vicepresidente dell'Ac (Associazione Collaudatori Automobili) ha tratto il «Manuale del meccanico collaudatore»; un volume esauriente per la preparazione professionale.

«Manuale del meccanico collaudatore», di Romano Biolchini, Editore Ulrico Hoepli, pagine 592; illustrazioni in B/n. Prezzo lire 50.000.

I PRIMI



OGNI MESE CINQUEMILA REGALI SICURI A CHI ARRIVA PRIMA.

CINQUEMILA

Per partecipare basta inviare la parte superiore di due tappi del tuo Martini preferito a: Grandi Emozioni Martini - Casella Postale C/137 - 20192 CUSAGO (MI). Un Orologio Martini



Rally in regalo ai primi

NON HANNO

5000 partecipanti di ogni mese, da luglio al 31 dicembre 1993. O, a scelta, un esclusivo Set da Cocktail. E in più ogni



... mese, tra tutte le buste pervenute, verrà estratta

BISOGNO

un'Alfa 155 Twin Spark 2000. Cerca il regolamento sulle confezioni. Ricorda: Grandi Emozioni Martini premia i più veloci.



DI FORTUNA.

UN PIACERE IN PIU' AL PIACERE DI MARTINI.



Estrazioni entro il 15° giorno successivo alla fine di ogni mese. - Aut. Min. n° 4/2608 del 27/4/93

LE GARE

PISTA DI RIOVEGGIO

Rioveggio (Bo), 6 giugno 1993

Classe 60 Minikart: 1. Piccolo (Dap) 10 giri in 8'03"39; 2. Roana (Tibikart) 8'03"32; 3. Pavan (Kall) 8'08"50; 4. Michelotto (Kall) 8'08"91; 5. Benelli (Dap) 8'11"44.

Classe 100 Junior: 1. Bertocchi (Tony) 12 giri 8'50"75; 2. Oliveri (Kall) 8'07"30; 3. Piccinelli (Kall) 8'08"90; 4. Cavicchi (Top) 8'09"85; 5. Baratella (Kall) 8'14"15.

Classe 100 Nazionale: 1. Lucati (Kall) 12 giri in 7'47"83; 2. Simonini (Npk); 3. Pulliero (Kall) 7'54"11; 4. Pasotti (Pcr) 7'55"56; 5. Masiero (Kall) 7'57"10.

Classe 100 Internazionale: 1. Bonazzi (Top) 12 giri in 7'49"53; 2. Manzini (Pcr) 7'50"94; 3. Masini (Mrc) 7'51"54; 4. Denis Zebri (Tony) 7'52"26; 5. Alex Zebri (Tony) 7'53"24.

Classe 125 Nazionale: 1. Gianneri (Kall) 12 giri in 7'39"45; 2. Cerbai (Kall) 7'39"80; 3. Nofnerini (Kall) 7'45"40; 4. Nocentini (Kall) 7'47"32; 5. Dall'Olio (Kall) 7'50"12.

Classe 125 Internazionale: 1. Neri (Tony) 12 giri in 7'37"95; 2. Richieri (Kall) 7'39"27; 3. Vignini (Kall) 7'46"29; 4. Conti (Kall) 8'05"24; 5. Bonacchi (Kall) 8'13"60.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Angelini (Best) 12 giri in 8'11"67; 2. Neri (Kall) 8'13"58; 3. Cambi (Crs) 8'14"22; 4. Scapigliati (Kall) 8'16"74; 5. Lelli (Kall) 8'18"17.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. David Di Marco (Kall) 12 giri in 7'57"76; 2. Magliano (Kall) 7'58"32; 3. Martini (Birel) 8'00"45; 4. Giacomo Di Marco (Alkart) 8'10"95; 5. Vanni (Tony) 8'12"47.

PISTA DI ATINA

Atina (Fr), 6 giugno 1993

Classe 60 Minikart: 1. Basile (Dap) 12 giri in 9'10"2; 2. Tredicine (Dap) 9'13"4; 3. Pozziello (Dap) 9'15"0; 4. Rarrato (Dap) 9'17"9; 5. Lubrano (Tony) 9'23"7.

Classe 100 Junior: 1. Fusaro (Top) 15 giri in 9'26"9; 2. Driulli (Alkart) 9'30"1.

Classe 100 Nazionale: 1. Casavecchia (Kall) 8'57"7; 2. Triolo (Pcr) 8'58"1; 3. Posillo (Tecno) 9'02"0; 4. Sanità (Alkart) 9'02"5; 5. Mastracci (Tony) 9'02"9.

Classe 100 Internazionale: 1. Di Filippo (Tony) 15 giri in 9'01"8; 2. Sabastiani (Tony) 9'09"2; 3. Alosan (Pcr) 9'11"8; 4. Matteucci (Pcr) 9'18"4; 5. Sestilli (Biesse) 9'28"7.

Classe 125 Nazionale: 1. Garofalo (Mari) 20 in 12'18"4; 2. Accocchia (Tony) 12'18"7; 3. Amici (Tony) 12'18"9; 4. Caira (Alkart) 12'19"2; 5. Foresta (Kall) 12'19"5.

Classe 125 Internazionale: 1. Causio (Biesse) 20 giri in 11'58"7; 2. Massaro (Alkart) 11'59"5; 3. Crispino (Kall) 12'01"7; 4. Zompanti (Alkart) 12'03"3.

Classe 100 Amatori: 1. Emedio (Alkart) 15 giri in 9'43"8; 2. Praiolo (Alkart) 9'45"3; 3. Della Valle (Kall) 9'48"2; 4. Troise (Alkart) 9'50"7; 5. Leonardi (Kall) 9'52"4.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Sulpizio (Alkart) 15 giri in 9'33"3; 2. Galassi (Alkart) 9'36"0; 3. Castellani (Kall) 9'48"6; 4. Mazzoleo (Alkart) 9'49"7; 5. Del Vescovo (Kall) 9'50"8.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Bianchi (Kall) 15 giri in 9'27"4; 2. Parente (Kall) 9'32"9; 3. Apruzzese (Kall) 9'37"8; 4. Di Marino (Kall) 9'38"4; 5. D'Eramo (Kall) 9'38"9.

È stato ancora il tricolore il vessillo più alto a sventolare nelle due gare internazionali che hanno visto impegnati oltre 100 piloti delle classi 100 Junior e Cadetti domenica 6 giugno sulla pista di S. Egidio alla Vibrata. Massimiliano Russomanno si è aggiudicato il campionato europeo della classe Junior, mentre a Giorgio Pantano è andato il «Casco verde» della Cadetti. Le cose, per gli italiani, erano cominciate bene già dai tempi di qualificazione dove nella Junior Cadei, con 45"220, aveva ottenuto il miglior tempo seguito da Gandolfi. Russomanno e Marra. Nella Cadetti, è stato Sferrella a spiccare il miglior giro in 45"270 davanti a Pantano, Laudani e Schiaroli. Molto combattute sono state tutte le manche. Dopo gli incontri nella Cadetti è Pantano il migliore e con tre vittorie comincia a credere alle proprie possibilità di vittoria finale. Anche qui gli italiani occupano le prime file con Alessandro seguito da Pichler,



Sul podio della Cadetti Pantano, Barroso e Schiaroli

DOMINIO TRICOLORE PER JUNIOR E CADETTI

Europei Russomanno e Pantano

Schiaroli e Bell. Il primo straniero e lo svedese Goeransson, che è sesto. Nella prefinale Pantano parte benissimo tallonato da Alessandro e Pichler. Questi ultimi due però all'ottavo passaggio si toccano e finiscono fuori pista, con il primo che resta a fare da spettatore e il secondo, una volta rientrato, va alla disperata rincorsa di una posizione migliore della ventiduesima occupata dopo la toccata. Nel frattempo Bell ha raggiunto la seconda piazza e precede il tedesco Petri quindi Schiaroli e Barroso. La finale della Cadetti vede una partenza perfetta di Pantano che allunga fin dalla prima curva. Il drappello degli inseguitori è guidato da Barroso seguito da Bell, Schiaroli e il finlandese Putus. Nel finale, decise le

prime due posizioni con Pantano al comando e Barroso al secondo posto si assiste a un arrivo in volata fra Schiaroli, Van der Man, Bell e Pichler che giungono nell'ordine. Nella Junior invece Russomanno con due vittorie e un secondo posto va ad occupare la prima posizione della prefinale affiancato da Cadei. La seconda fila è ancora tutta italiana con Marra e Maira. Il primo straniero è il finlandese Palttala, quinto. La prefinale della Junior ha una partenza un po' movimentata dalla quale sfilano benissimo Russomanno dalla pole e Gandolfi che occupava l'undicesimo posto in griglia. Questi due piloti si danno battaglia per la prima posizione mentre alle loro spalle lottano Palttala, Miotto e Coccio. Sotto la bandie-

ra a scacchi Russomanno precede Gandolfi seguito da un quartetto tutto italiano composto da Maira, Mangeri, Babalus e Miotto. Nella finale della Junior Gandolfi è il più lesto al verde seguito da Maira, Russomanno, Miotto e Mangeri. La lotta per la leadership della gara vede frequenti sorpassi fra Gandolfi e Maira mentre a metà corsa Mangeri si scatenava passando uno per uno tutti gli avversari fino a prendere la testa del gruppo. Al quindicesimo passaggio, dei 21 in programma, Russomanno passa Maira e si mette all'inseguimento del duo di testa. A tre curve dall'arrivo Gandolfi prova a passare Mangeri i due si toccano, si agganciano e finiscono nella polvere lasciando il gradino più alto del podio a Russo-

manno. Secondo posto per Maira e il terzo per Miotto mentre il quarto è occupato dal danese Grenaae.

Alessandro Collina

EUROPEO JUNIOR E CADETTI

S. Egidio alla Vibrata (Pe)
6 giugno 1993

Junior: 1. Russomanno (I) (Mike 1-Parilla-Vega) punti 0; 2. Maira (I) (Top-Comer-Vega) 2; 3. Miotto (I) (Haase-Comer-Vega) 3; 4. Kiesa (DK) (Tony-Rotax-Vega) 4; 5. Cadei (I) (Kall-Parilla-Vega) 5; 6. Dyrstad (N) (Kall-Parilla-Vega) 6; 7. Viinikainen (SF) (Pcr-Pcr-Vega) 7; 8. Babalus (I) (Pcr-Parilla-Vega) 8; 9. Marini (I) (Brm-Comer-Bridgestone) 9; 10. Pla (E) (Mike 1-Parilla-Vega) 10.

Cadetti: 1. Pantano (I) (Kall-Parilla-Vega) punti 0; 2. Barroso (Mike 1-Parilla-Vega) 2; 3. Schiaroli (Biesse-Comer-Vega) 3; 4. Van Der Ham (NI) (Kombi-Rotax-Vega) 4; 5. Bell (Gb) (Kall-Parilla-Vega) 5; 6. Pichler (I) (Birel-Parilla-Vega) 6; 7. De Angelis (I) (Kall-Parilla-Vega) 7; 8. Kolby (Gb) (Crg-Parilla-Vega) 8; 9. Putus (SF) (Kall-Pcr-Vega) 9; 10. Lanzerath (Tony-Pcr-Vega) 10.

E' STATA COMPLETATA LA FICHE

Risolto il giallo Tm

La questione della regolarità dei motori Tm della 125 Nazionale nella 2. prova del tricolore a Battipaglia ha prontamente trovato una soluzione. Il problema si era posto perché nella fiche di omologazione era stato indicato un solo valore per il condotto della terza luce, quella che va a finire nel basamento del motore, ciò faceva presupporre che la dimensione fosse costante su tutto il condotto. Per contro in sede di verifica si è appurato che vi era un andamento conico. La Tm si è difesa chiedendo la verifica del motore consegnato come campione per l'omologazione, infatti l'unità depositata alla Fik è conforme a quella portata in pista. A questo punto la Fik ha consentito alla Tm di modificare la scheda di omologazione completandola. Ad ogni modo, fino alla sentenza d'appello, l'esclusione dalla classifica della gara tricolore nei confronti di Marcolin e Francioni è stata mantenuta.



ITALSISTEM

Carburatore moderno pensato anche per la sicurezza

È stato omologato ed è già diffusissimo, si tratta del carburatore della Italsistem destinato alla 100 nazionale con diametro 19,8 e disponibile anche per la 100 internazionale. Composto da un corpo totalmente ricavato dal pieno (nella foto a lato) adotta soluzioni innovative, non servono più i dadi per serrare il carburatore al motore ma si utilizzeranno due prigionieri facilmente raggiungibili. Inoltre la flangia di accoppiamento con il silenziatore di aspirazione non è un elemento staccato ma è ricavata nel corpo del carburatore ottimizzando in questo modo anche il flusso d'immissione dell'aria. Infine per migliorare la sicurezza sono state messe a punto una farfalla ed un leveraggio tali da garantire che quest'ultima non si blocchi completamente aperta.

MIKUNI

CARBURATORI 2 TEMPI
TMX 38 POWER JET - NOVITÀ!!!
TMX 38 - 35 - 30 - TM* 38
POMPE BENZINA 2 - 3 USCITE
RICAMBI - TARATURE
KIT POWER JET

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA
SPEED CENTER BMC Srl
VIA LAMBERTI 154/C MEDICINA
TEL. 051-851203-857316
FAX 852659

IN CONFIDENZA

All'Europeo Junior di Val Vibrata la Casa del pluriiridato **Mike Wilson** ha colto un grosso risultato. L'asso, oggi costruttore, racconta come è cambiato il mondo del kart

ARTURO RIZZOLI

Il costruttore del momento è indubbiamente Mike Wilson; i mezzi dell'ex pluriridato del kart hanno infatti conquistato a Val Vibrata il primo posto nell'europeo della Junior con Russomando e il secondo posto nella Cadetti con Barroso. Ma come è arrivato Russomando alla Rakama all'inizio di questa stagione dopo l'abbandono della Allkart?

«Russomando è un pilota con il quale avevo già parlato lo scorso novembre perché lo considero un giovane molto promettente, poi lui ha preferito rimanere con Allkart. Ma proprio prima del Margutti mi ha fatto sapere che il suo programma con Allkart era sospeso e, se era possibile, avrebbe corso con me. Anche se è stato difficile siamo riusciti a organizzarci per lavorare assieme già dal Trofeo Margutti».

— **Quindi Russomando è un pilota da seguire con molta attenzione?**

«Debbo dire che è un ragazzo che ha molto talento e sono convinto che farà un'ottima carriera».

— **A Val Vibrata i tuoi kart hanno centrato un ottimo risultato, qual è il bilancio di questo scorcio di stagione?**

«Il '93 per noi è in pratica solo il secondo anno in cui seguiamo realmente dei piloti; la scorsa stagione abbiamo centrato un obiettivo importante conquistando il mondiale Junior con Balocco. Con l'europeo di Russomando siamo sulla strada giusta, poi punteremo ancora al mondiale. Quando si parla però di F. A e Super A le cose cambiano: i piloti più affermati sono infatti da tempo accasati con le squadre più grosse e così è molto difficile avere i conduttori top e imporsi. Per questo motivo della nostra politica è di cercare dei giovani da fare crescere con noi, come è appunto il caso di Balocco. Lui, inizialmente, ha incontrato delle difficoltà nel salto di categoria, poi abbiamo

Russomando europeo junior con la Rakama di Wilson



«Una piccola Casa deve puntare sui più giovani per farsi notare anche in F.A e F. SuperA»

avuto sfortuna, però con l'esperienza che Balocco sta acquisendo sono convinto di fare un buon mondiale a Laval».

— **Ma è possibile andare a combattere con le grandi squadre puntando solo sui giovani da fare crescere?**

«È molto difficile perché quando andiamo a confrontare l'esperienza che ha un Beggio con quella che può avere un ragazzo giovane come Santavirta, che corre per noi in F. SuperA è chiaro che non si pone il paragone: uno ha ventidue anni e l'altro solo 17. Però questi giovani molto veloci se fanno un

ottimo risultato, anche se non si tratta del primo posto, possono portare molta pubblicità perché tutti sanno che si tratta di un pilota giovane».

— **A proposito di strategie nella scelta dei conduttori, come è cambiata la realtà dei piloti oggi rispetto a quando correvi tu?**

«Questa è domanda abbastanza difficile, comunque penso che quando correvi io l'età media era attorno ai 22-24 anni, oggi siamo invece attorno ai 17-19 anni. Ciò accade perché tanti piloti giovani già a 17 anni si dedicano all'automobilismo: infatti anche in Italia adesso si può correre in F. Europa Boxer a 16 anni. In questo modo il kart perde dei piloti prima del tempo e penso che sia un errore: correre fino a 18-19 anni in kart a livello internazionale è molto utile per la formazione del pilota. Mentre il salto anticipato alle auto può avvenire quando il ragazzo non è ancora abbastanza maturo; questo porta al rischio di bruciare la carriera».

— **Attualmente stiamo assistendo anche al fenomeno opposto. Fisichella e Rossi della F.3 tornano per certe gare al kart, cosa pensi di questa situazione?**

«Sia Fisichella che Rossi hanno secondo me un talento enorme: fare le due cose assieme non è assolutamente facile e per essere competitivi nelle due specialità bisogna essere dei fuoriclasse e probabilmente questi due ragazzi lo sono».

— **In questo momento sul piano tecnico su cosa state lavorando?**

«A fine anno avremo le nuove omologazioni dei telai, quindi stiamo svolgendo numerose prove. Il grosso del lavoro viene comunque fatto sui materiali dei tubi del telaio, che secondo me è la chiave di tutto il discorso, piuttosto che andare a cercare una curva in più o in meno nella scocca».



CALENDARIO

20 giugno

- Pista Romea Pomposa (Fe) 60, 100, 125 Amatori
- Pista Nuvolari Curtatone (Mn) 60, 100, Amatori
- Pista Le Sirene Cavaglia (Vc) 60, 100, 125, 100 Amatori
- Pista Ionica Mottola (Ta) 60, 100, 125, Amatori
- Pista del Sele Battipaglia (Sa) 60, 100, 125, Amatori
- Pista dell'Adriatico Montesilvano (Pe) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Mainenti Ramacca (Ct) 60, 100, 125, Amatori
- Pista d'Oro Bagni di Tivoli (Roma) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di S. Nicolò Arcidano S. Nicolò Arcidano (Ca) 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Ala Ala (Tn) 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Mariembourg Mariembourg (Belgio) Campionato europeo terza prova F. S-A e F.A
- Circuito di Castelguglielmo Castelguglielmo (Ro) 60, 100, 125, Amatori

CLASSIFICHE

TURISMO

Eastern Creek (AUS), 6 maggio
6. prova del campionato australiano

1a gara: 1. Seaton (Ford Falcon Eb), 16 giri in 25'46"03; 2. Bowe (Ford Falcon Eb) in 25'49"56; 3. Jones (Ford Falcon Eb) in 25'51"87; 4. Gardner (Holden Commodore Vip) in 25'52"64; 5. Longhurst (Bmw M3) in 25'52"99.
□ Giro più veloce: Seaton (Ford Falcon Eb), 1'34"85.

2a gara: 1. Seaton (Ford Falcon Eb), 16 giri in 25'43"88; 2. Jones (Ford Falcon Eb) in 25'43"98; 3. Bowe (Ford Falcon Eb) in 25'48"03; 4. Morris (Bmw M3) in 25'48"69; 5. Skaffe (Holden Commodore Vp) in 25'50"98.

□ Giro più veloce: Brock (Holden Commodore Vp), 1'34"62.

La classifica del campionato: 1. Seaton punti 145; 2. Jones 116; 3. Bowe 106; 4. Johnson 82.

TOYOTA ATLANTIC

Milwaukee (USA), 5 giugno

4. prova del campionato

La classifica: 1. Bourbonnais (Ralt RT40), 60 giri in 32'54"001, media 176,094 kmh; 2. O'Hara (Ralt RT40) a 4"702; 3. Empringham (Ralt RT40); 4. Dismore (Swift DB-4A); 5. Barker (Ralt RT40); 6. Truman (Ralt RT40).

□ Giro più veloce: 1. Villeneuve (Ralt RT40), 26"440, media 219,112 kmh.

La classifica del campionato: 1. O'Hara, 53 punti; 2. Bourbonnais, 52; 3. Empringham, 51.

EURORALLY CROSS

Rennes (F), 6 giugno

3. prova del campionato

La classifica: 1. Pailler (Citroën Bx Gti 16v Turbo 4 x 4 Gr. A) punti 20; 2. Kristoffersson (Audi Coupé S2 10v Gr. A) 17; 3. Doran (Ford Escort Rs Cosworth Gr. A) 15; 4. Eklund (Subaru Legacy 4wd Turbo Gr. A) 13.

La classifica del campionato: 1. Pailler punti 57; 2. Hansen 48; 3. Kristoffersson 44; 4. Eklund 37.

RALLY

Villa de Llanes (E), 6 giugno

4. prova del campionato spagnolo

La classifica: 1. Barolet-Muntada (Opel Astra Gsi Gr.A) in 2'50"42"; 2. Climent-Munoz (Opel Astra Gsi Gr.A) a 1"32"; 3. Pinon-Lopez (Renault Clio 16v Gr.A) a 3'57"; 4. Guixeras-Del Barrio (Peugeot 309 Gti Gr.N) a 8'05"; 5. Vallejo-Vallejo (Peugeot 309 Gti Gr.N).

La classifica del campionato: 1. Climent punti 374; 2. Goyo Picar 224; 3. Vallejo 316.

FERRARI 348 EUROCHALLENGE

Zeltweg (A), 5-6 giugno 1993

3. prova del Trofeo

1a manche: 1. Baron, 10 giri in 21'54"181, media 160,330 kmh; 2. Brutschin in 22'14"638; 3. Hugenoltz in 22'17"521.

□ Giro più veloce: Baron 2'10"169, media 161,872 kmh

2a manche: 1. Baron, 10 giri in 22'03"349, media 159,219 kmh; 2. Brutschin in 22'15"501; 3. Hugenoltz in 22'20"342.

□ Giro più veloce: Baron, 2'10"458, media 161,514 kmh.

hanno collaborato:

Carlo Irlitti
 Ricardo Muñoz
 Eddi Laumanns

ORSI



Con il 2. posto a Zeltweg Magnussen ha rinforzato la leadership in F. Opel

F. OPEL EUROSERIES □ MAGNUSSEN AVANZA

Hauser si riscatta

ZELTWEG — Continua a far parlare di sé lo svizzero Johnny Hauser, reo di aver spedito a Barcellona contro un muro il nostro Cazzago, rimasto gravemente ferito ad una gamba, e di essersi poi difeso asserendo di aver solo cercato di «incutere un po' di timore» al pilota italiano. Rimasto in lotta con una semplice diffida dell'Efda (il comitato organizzatore), che ha preferito adottare un «provvedimento morbido», in Austria Hauser è stato infatti ancora discusso protagonista: si è riscattato nella gara del sabato con una vittoria e si è fatto penalizzare per partenza anticipata nella gara di domenica, con uno stop and go che lo ha spedito nelle retrovie, gli ha impedito di bissare il successo e gli ha lasciato la consolazione del solo giro più veloce. Seppur con un solo 2. posto nella 2ª gara, l'attuale leader del campionato, Magnussen, ha invece incrementato a 9 punti il proprio vantaggio su Patrick Crinelli. Il giovane danese, appiattato con il motore in fumo nel giro di lan-

cio della prima gara, si è infatti riscattato il giorno dopo con un convincente 2. posto alle spalle dell'austriaco Stromberger, grande conoscitore della pista ed impegnato nel campionato locale di categoria. Magnussen ha tenuto d'occhio soprattutto Crinelli, finito attardato il sabato ed autore di una prova d'orgoglio che lo ha portato a sfiorare il podio la domenica. Eliminato il difetto elettrico sulla sua monoposto solo alla fine delle prove della domenica mattina, il romano ha infatti recuperato 9 posizioni in corsa, risalendo con grande autorità dal 13. al 4. posto. A Zeltweg i team italiani presentavano delle novità. Ottimo debutto europeo per Tony Kanaan: il 18 enne brasiliano ingaggiato dalla Practice è giunto 4. nel primo round, mentre nell'altro solo un contatto gli ha negato il podio. A toccarlo è stato il rientrante compagno di squadra Calestani, finito 3. ed autore del suo miglior risultato nell'Euroseries. Positivo esordio alla Draco per Nicola Crocini: il peru-

gino ha concluso entrambe le gare su una pista a lui sconosciuta. Nessuna emozione particolare dagli altri italiani Spoladore e Martini: un 9. ed un 10. posto nell'ordine i loro migliori risultati.

Enrico Rosi Cappellani

F. OPEL EUROSERIES

Zeltweg (A), 5-6 maggio

6. e 7. prova del campionato
 gara valida per la Coppa Italia 5. zona.

Le classifiche

1. gara: 1. Hauser, 10 giri in 18'51"408, media 186,239 kmh; 2. Stromberger in 18'54"799; 3. Albrecht in 18'57"526; 4. Kanaan in 18'59"758;

5. Eyckmans in 19'00"356; 6. Radermecker in 19'01"746; 7. Morelli in 19'01"888; 8. Calestani in 19'02"431; 9. Spoladore in 19'06"270; 10. Opprecht in 19'06"376.

□ Giro più veloce: Stromberger, 1'52"045, media 188,056 kmh.

2. gara: 1. Stromberger, 10 giri in 18'58"508, media 185,070 kmh; 2. Magnussen in 19'00"119; 3. Calestani in 19'01"927; 4. Crinelli in 19'03"114; 5. Couceiro in 19'03"195; 6. Kanaan in 19'04"243; 7. Eyckmans in 19'04"406; 8. Opprecht in 19'05"407; 9. Radermecker in 19'08"083; 10. Martini in 19'10"670.

□ Giro più veloce: Hauser, 1'52"219, media 187,764 kmh.

La classifica del campionato: 1. Magnussen punti 81; 2. Crinelli 72; 3. Morelli e Radermecker 60; 5. Hauser 45; 6. Stromberger 36; 7. Martini, Spoladore e Couceiro 33.

STOCK CAR ALLA «SVOLTA»

Ancora Earnhardt

DOVER — Partito a inizio stagione un po' in sordina, puntando più sui piazzamenti, il 5 volte campione della categoria Earnhardt da un paio di gare sembra aver cambiato decisamente strategia. Dopo la stupenda rimonta e l'incredibile vittoria a Charlotte a soli 7 giorni di distanza Earnhardt ha infatti nuovamente conquistato di

prepotenza un successo battendo per soli 0"22 Jarrett e imprimendo così una svolta al campionato. Il suo diretto avversario Wallace a Dover ha invece subito una nuova battuta d'arresto, ancora per un incidente mentre lottava per il 3. posto con Martin, il quale è poi scivolato al 4., dietro ad Allison, per problemi di sottosterzo. (f. s.)

Biela vince e lascia vincere

LE VIGEANT — Cinque gare e tre successi per Biela che anche in questo appuntamento si è infatti aggiudicato con la sua Audi 80 Quattro la pole, la vittoria nella 1. manche e il 2. posto nell'altra e quindi il 1. posto nella classifica finale, per somma tempi delle due manche. Al suo compagno di squadra, Sourd, Biela ha dunque lasciato sportivamente il solo successo nella 2. manche, a consolazione in qualche modo delle sue disavventure in prova, per una spettacolare uscita di strada in cui aveva rovinato l'avantreno della sua vettura. Continua così la supremazia delle Audi dovuta in gran parte anche alle 4 ruote motrici, che anche in questa occasione hanno aggiunto il «tocco vincente», e al massiccio appoggio diretto della Casa tedesca. Ma le Bmw del team Oreca, al 2. posto con Aiello e al 5. con Malcher, sono comunque in agguato e puntano sull'arrivo delle nuove gomme Michelin per riportarsi all'attacco già dalla prossima gara. Dietro di loro si stanno comunque facendo sotto, sempre più competitive, anche le Alfa Romeo 155 Gta che con Gache hanno infatti colto un ottimo 3. posto assoluto, grazie a 3. e un 4. nelle due manche; mentre Moreno si è dovuto ritirare per la rottura di una sospensione. Fra i «critiranti eccellenti» anche Chatriot e Jabouille (trasmissione), Cudini e Belmondo (motore) e Bouchut (principio d'incendio).

René Alezra

TURISMO

Le Vigeant (F), 6 giugno

5. prova del campionato francese

La classifica per somma tempi: 1. Biela (Audi 80 Quattro), 34 giri in 1.03"12", media 121,263 kmh; 2. Aiello (Bmw 320iM) a 17"01; 3. Gache (Alfa Romeo 155 Gta) a 22"38; 4. Sourd (Audi 80 Quattro) a 23"36; 5. Malcher (Bmw 320iM) a 32"30; 6. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) a 38"18.

1. manche: 1. Biela (Audi 80 Quattro), 17 giri in 31'39"58, media 121,041

kmh; 2. Gache (Alfa Romeo 155 Gta) a 4"30; 3. Aiello (Bmw 320iM) a 6"70; 4. Jabouille (Peugeot 405 Mi16) a 10"26.

□ **Giro più veloce:** Biela (Audi 80 Quattro), 1'49"68, media 123,315 kmh.

2. manche: Sourd (Audi 80 Quattro), 17 giri in 31'32"88, media 123,986 kmh; 2. Biela (Audi 80 Quattro) a 0"55; 3. Aiello (Bmw 320iM) a 10"86; 4. Gache (Alfa Romeo 155 Gta) a 18"63.

□ **Giro più veloce:** Biela Audi 80 Quattro, 1'49"09, media 123,986 kmh.

La classifica del campionato: 1. Biela punti 131; 2. Aiello 84; 3. Sourd 82; 4. Bouchut 68; 5. Gache 65; 6. Jabouille 52.

PHOTO4



FORMULA 2 BRITANNICA

Assolo di Adams

DONINGTON — Ormai nessuno è più in grado di contrastarlo e così Adams si è aggiudicato anche la 4. prova del Campionato di F.2 inglese, dominandola sin dalle prove, con la conquista anche della pole position. L'unico motivo di interesse è stata così la bellissima rimonta di Marco Spiga che, partito dai box a causa di un inconveniente tecnico, è riuscito a conquistare il 5. posto dopo un'interminabile serie di sorpassi.

John Elwin

FORMULA 2

Donington (GB), 6 giugno

4. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Adams (Reynard 92D), 26 giri in 36'39"19, media 171,23 kmh; 2. Andrews (Reynard 92D) a 29"74; 3. Cowie (Reynard 91D) 33"29; 4. Di Palma (Reynard 91D) a 37"83; 5. Spiga (Reynard 91D) a 1'14"68; 6. Chappell (Ralt Rt23) a 1'15"98; 7. Taylor (Reynard) a 1 giro; 8. Smith (Reynard 92D) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Adams (Reynard 92D), 1'23"86, media 172,71 kmh.

La classifica del campionato: 1. Adams punti 36; 2. Di Palma 12; 3. Smith 9; 4. Bertagga 8; 5. Van Hool e Andrews 6.

INGLESE RALLY

Burns quasi campione

PERTH — Terza gara e terza vittoria per il giovanissimo (24 anni) Richard Burns, che con la sua Subaru Legacy del team Prodrive ha così avuto ragione ancora una volta di Malcolm Wilson, con la Ford Escort Rs Cosworth ufficiale e grande favorito di inizio stagione. Al secondo posto, con l'altra Subaru del team Prodrive, si

è piazzato così il giovane «figlio e fratello d'arte» Alister McRae dopo una forturata e una bella rimonta dal 6. posto.

Neil Perkins

RALLY

Perth Scottish (GB), 6 giugno

europeo a coeff. 10 e 3. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Burns-Reid (Subaru Legacy Gr.A) in 2.32"04"; 2. McRae-David S. (Subaru Legacy Gr.A) in 2.35"10"; 3. Head-Roy (Ford Escort Rs Cosworth Gr.N) in 2.41"10"; 4. Llewellyn-Grindrod (Gm Astra Gsi Gr.A) in 2.41"58"; 5. Wilson-Thomas (Ford Escort Rs Cosworth Gr.A) in 2.42"41".

La classifica del campionato: 1. Burns punti 75; 2. Wilson 51; 3. McRae A. 42.

F. INDY LIGHT

Con i nuovi telai Lola T93 la serie è più competitiva Domina il team Tasman con la rivelazione Herta

JEREMY SHAW

MILWAUKEE — Quando fu lanciata, nell'86, non incontrò un grande favore né da parte del pubblico, né da quella dei piloti assai poco soddisfatti in particolare dei telai March ex F. 3000 '84, scelti in esclusiva per la categoria. Ma la Formula Indy Light era stata concepita come una «via di passaggio» per la Formula IndyCar e come tale andava accettata: così fecero ad esempio Barbazza, Theys, Beekhuis, Groff, Tracy, Bachelart e Buhl, tutti laureatis campioni della categoria e poi approdati nella formula maggiore. Quest'anno, con l'arrivo dei nuovi telai Lola T93/50, molto è cambiato, però. Il livello di competitività delle monoposto è infatti aumentato, mentre parallelamente il costo di una stagione di 12 gare è comunque rimasto contenuto nel limite dei 650.000 dollari (tanto chiedono i top team), 150.000 in più rispetto al precedente anno. È cresciuto anche il montepremi di gara, che ora raggiunge i 60.000 dollari di cui un terzo destinato al primo. Ma soprattutto è aumentata la qualità e l'impegno delle squadre che puntano al titolo: un esempio per tutti è rappresentato dal Tasman Motorsport team di Steve Horne, ex capo meccanico nel team TrueSport di Formula IndyCar nel quale con il titolare Jim Trueman lanciò il progetto dell'unico telaio di costruzione americana esistente, il TrueSport, oggi utilizzato da Bobby Rahal. Ed è proprio il Tasman Team che sta dominando la stagione, con piloti come il 22enne californiano Herta, l'inglese Robertson e il norvegese Huysman. Herta appare in particolare fra i maggiori favoriti per il titolo. Questa di Mil-

waukee è stata la sua prima vittoria di stagione, ma il californiano ha già dimostrato tutta la sua potenzialità tanto da trovarsi abbondantemente in testa al campionato con 24 punti di vantaggio sul suo compagno di squadra Robertson. Il suo primo successo sarebbe infatti già dovuto arrivare nella gara di apertura a Phoenix se proprio all'ultimo giro una copertura difettosa non lo avesse tradito relegandolo al 2. posto; mentre a Long Beach è giunto solo 3. per una collisione proprio con Robertson, poi vincitore. Anche quest'ultimo non è dunque affatto da meno, così come non lo è Huysman, pure lui tradito a Phoenix da una copertura difettosa, quando si trovava al comando della corsa. Fra gli «altri» sono invece da seguire sempre con particolare attenzione Brody, vincitore a Phoenix, il portoghese ex di F. 1 Chaves, il francese Freon, lo svedese campione di F. 2000 Usac Amren e l'appena 18enne rivelazione canadese Moore, questi ultimi due qui a Milwaukee rispettivamente terzo e quinto.

F. INDY LIGHT

Milwaukee (USA), 6 giugno

3. prova del campionato

La classifica: 1. Herta (Lola-Buick T93/20), 75 giri in 41'30"06, media 174,506 kmh; 2. Firestone (Lola-Buick T93/20) a 0"994; 3. Amren (Lola-Buick T93/20); 4. Calkins (Lola-Buick T93/20); 5. Moore (Lola-Buick T93/20); 6. Huysman (Lola-Buick T93/20); 7. Jimenez (Lola-Buick T93/20); 8. Ekblom (Lola-Buick T93/20); 9. Brody (Lola-Buick T93/20); 10. Chaves (Lola-Buick T93/20) a 1 giro.

La classifica del campionato: 1. Herta 51 punti; 2. Robertson, 27; 3. Amren, 25; 4. Brody Groff, 24; 6. Chaves, 23; 7. Freon, 22; 8. Moore, 20; 9. Huysman, 19; 10. Firestone, 16.

STOCK CAR

Dover (USA), 6 giugno

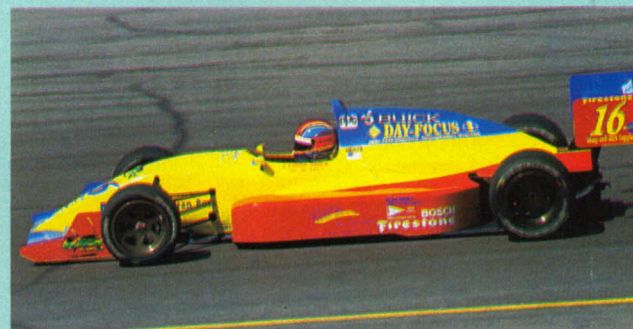
12. prova della Winston Cup

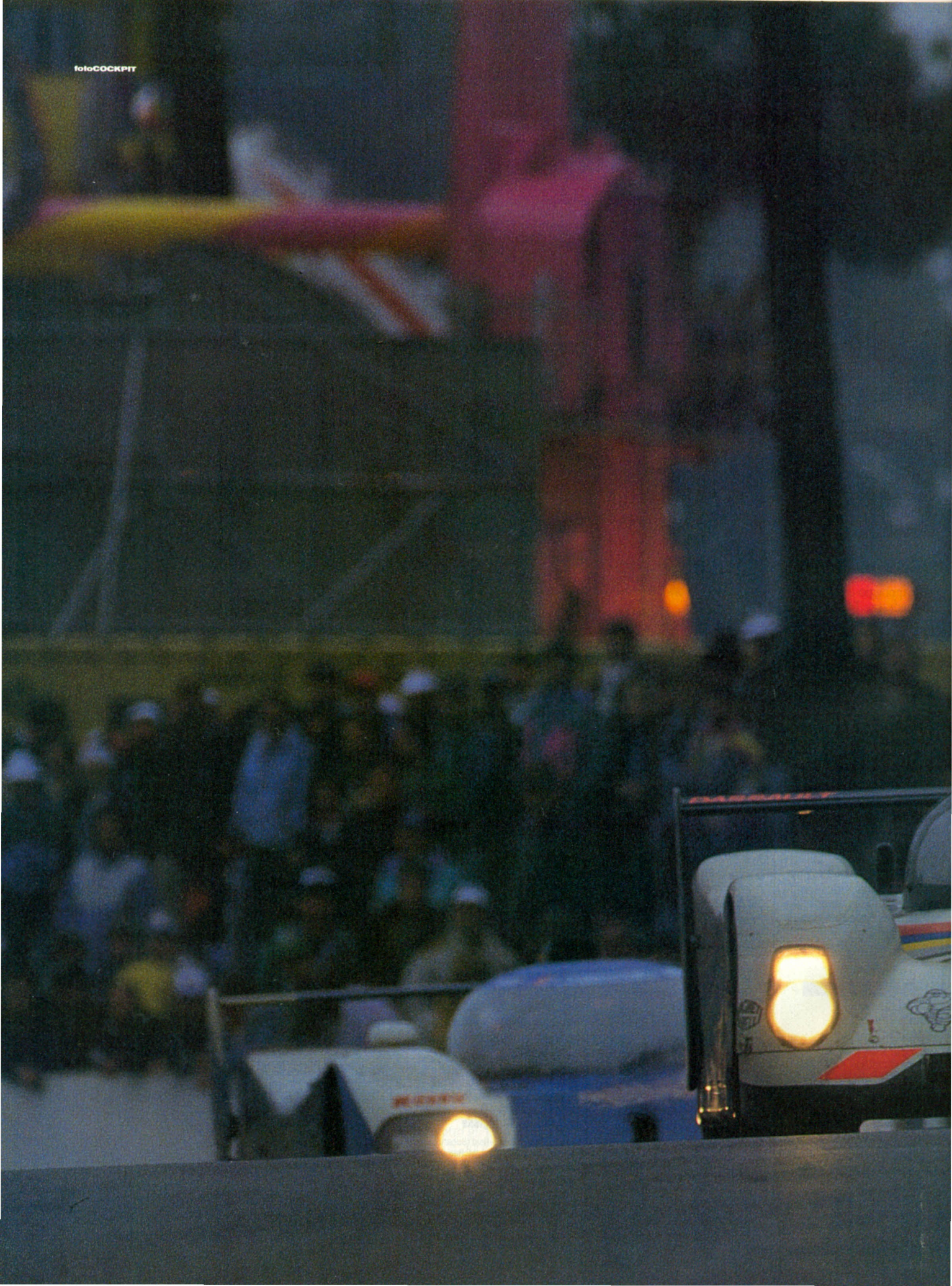
La classifica:

1. Earnhardt (Chevrolet Lumina), 500 giri in 4.44"00"06, media 169,941 kmh; 2. Jarrett (Chevrolet Lumina) a 0"22; 3. Allison (Ford Thunderbird); 4. Martin (Ford Thunderbird); 5. Schrader (Chevrolet Lumina); 6. Mast (Ford Thunderbird); 7. Gant (Chevrolet Lumina) a 1 giro; 8. Spencer (Ford Thunderbird) a 1 giro.

La classifica del campionato:

1. Earnhardt 1896 punti; 2. Wallace 1687; 3. Jarrett 1673; 4. Allison 1651; 5. G. Bodine 1585; 6. Shepherd 1568; 7. Petty 1565; 8. Schrader 1512; 9. Irvan 1507; 10. Gordon 1491.





SPECIALE
24 ORE DI LE MANS

Il giorno più lungo

Peugeot e Toyota si giocano tutto nella storica gara francese, con investimenti da fare invidia alla F.1. Ma accanto alle Sport quest'anno ci sarà la novità delle Gt a creare ancor più interesse...

CESARE MARIA MANNUCCI

Non fosse per la maratona della Sarthe, la 901 e la Ts010 superstiti del mondiale Sport sarebbero due pezzi da museo. E invece la sfida tra francesi e giapponesi si rinnova nella magica atmosfera di una gara intramontabile. Accanto alle indiscusse regine, uno stuolo di comprimari dalle origini più disparate; ciascuno dei quali è impegnato nella «sua» sfida personale. Ancora una volta, Le Mans fa spettacolo

Tutto in una notte. Il lavoro di duecento persone, budget che sarebbero sufficienti a fare un anno di F.1, la carriera di molti piloti. Sulle ceneri del campionato del mondo per vetture Sport, la 24 ore di Le Mans si ripresenta con immutato splendore e prestigio. Dopo aver vinto la causa intentata contro la Fia per i danni subiti lo scorso anno, e con la totale uscita dalla Federazione internazionale, Le Mans, ancora una volta, dimostra di avere un prestigio e un blasone tale da poter non solo fare a meno di Mosley ed Ecclestone, ma anche — come già accade in passato con la formula consumo — essere in grado di indicare nuove soluzioni, nuovi regolamenti per lo sport automobilistico. Con più di cinquanta vetture iscritte, gli organizzatori di Le Mans hanno dimostrato che non è vero che le corse di endurance sono in crisi. ▶



Semplicemente, era sufficiente avere la volontà di trovare un regolamento tecnico che mettesse insieme tutte le vetture esistenti, per presentare una griglia di partenza ben più consistente di quella, striminzita, dello scorso anno.

TURBO. Indubbiamente, le gruppo C dotate di motore atmosferico continuano ad essere le grandi favorite della gara, ma questa volta le vetture turbo non sono più mortificate da un regolamento che le relegava a ruolo di semplice comparsa. E in condizioni di gara particolari — ad esempio con la pioggia — potrebbero, se ben guidate, essere anche in lotta per la vittoria. C'è poi il grande ritorno della categoria Gt, e anche in questo settore gli organizzatori dell'Acò hanno dato a tutti una bella lezione. Mentre la Fisa, l'Imsa e gli organizzatori nazionali si dibattono ancora per trovare una formula che accontenti tutti, Le Mans il suo regolamento lo ha già presentato. Se la lotta per la vittoria vivrà sul dualismo Peugeot-Toyota, non meno importante sarà la rivalità Jaguar-Porsche nella classe Gt.

PROMOZIONE. In ballo non c'è solo una vittoria parziale, ma anche un successo dalla valenza promozionale enorme, da sfruttare per fini commerciali. Sia Jaguar che Porsche sono in una profonda crisi finanziaria. Una vittoria a Le Mans sarà un canale promozionale eccellente per cercare di risollevarle le vendite. Per questo motivo, entrambi non hanno lesinato nulla. La Porsche, utilizzando l'iscrizione di Obermaier, torna alle gare in prima persona, dopo l'uscita clandestina di Sebring. Fa ricorso a campioni del calibro di Röhrh e Stuck e da oltre sei mesi tutta l'attività del reparto corse di Weissach è finalizzata a preparare questo avvenimento. La Jaguar, da parte sua, si affida come al solito a Walkinshaw, che per concentrarsi al meglio sulla nuova Xj220, ha addirittura rinunciato ad iscriverle le Xjr12 di gruppo C, che avrebbero avuto anche delle possibilità per la vittoria assoluta. Parimenti spietata sarà la lotta tra Peugeot e Toyota. La casa del Leone cerca una clamorosa doppietta dopo il trionfo del '92. Sarà l'ultima volta di Jean Todt alla direzione della squadra Peugeot. «Napoleone» farà di tutto per lasciare la Francia con una vittoria. Per lui e per la Peugeot, che nella 24 ore di Le Mans ha ormai l'unico momento di gloria sportiva. La Toyota si trova in una situazione ancora più «dimite». Per i giapponesi potrebbe essere l'ultima occasione di aggiudicarsi Le Mans con questo tipo di vetture. Dopo i risultati deludenti dello scorso anno ottenuti in collaborazione con la Tom's britannica, la Toyota ha ripreso pienamente il controllo della situazione. Quasi tutti i test e gli sviluppi della nuova Ts 010 — dotata di una scocca completamente diversa dal modello '92 — sono stati effettuati in Giappone.

GOMME. Lo scorso anno il risultato fu pe-



santemente condizionato dalla pioggia. La Toyota montava gomme Goodyear che sul bagnato si rivelarono meno performanti delle Michelin. Questa volta entrambe saranno in una situazione di parità, dopo che anche la Toyota ha adottato le gomme francesi. I recenti test effettuati a Le Mans hanno posto le due vetture quasi sullo stesso piano. La differenza così la farà l'affidabilità globale, l'organizzazione di squadra e il talento degli equipaggi. Queste ultime due voci sono nettamente a favore della Peugeot, che presenta ben tre campioni del mondo della categoria. All'opposto, l'organizzazione della Tom's, con personale proveniente in parte dall'Inghilterra e in parte dal Giappone che si incontra solo per l'occasione, si è sovente rivelata lacunosa e imprecisa.

ITALIANI. Per Le Mans questa sarà la settantesima edizione della gara. Una lunga storia, nella quale l'Italia ha per lungo tempo giocato un ruolo da protagonista e che adesso invece ci vede semplici comparse. E qui si rende di dovere una tirata d'orecchie

a costruttori come la Bugatti, che lo scorso anno aveva annunciato in pompa magna una sua presenza a Le Mans, presentando una versione da gara della Eb 110, che però continua a girare nel cortile di Campogalliano. Adesso è arrivato Mauro Forghieri e c'è da sperare che le cose cambino. Dietro la lavagna finiscono anche i tanti piloti partecipanti al nostro campionato Gt che evidentemente preferiscono correre a Magione o Binetto con le loro F40 o Jaguar, piuttosto che rischiare a Le Mans. E dove sono le Ferrari, per le quali lo stesso Montezemolo aveva parlato di una possibile presenza, quando minacciava di abbandonare la F.1 se non cambiavano i regolamenti? Accontentiamoci così dei nostri Fabi e Baldi, entrambi in grado di vincere con la Peugeot; ma fa comunque rabbia constatare la presenza massiccia di costruttori inglesi, tedeschi, francesi e giapponesi, e la totale assenza degli italiani, che per tradizione in questo tipo di competizione, sono sempre stati i più presenti e competitivi. Tempi che cambiano o più semplicemente, paura di rischiare? ■



COSÌ GLI EQUIPAGGI DEI TOP TEAM

Per Peugeot un tris da Gp

Toyota contro Peugeot, ancora con Jean Todt. Giappone contro Europa. Scontro tra colossi industriali. E però anche una battaglia di uomini. Di piloti soprattutto. Da sempre un ruolo determinante in questo tipo di gare lo giocano proprio i conduttori, con la loro capacità di non commettere errori su un arco di gara così lungo, la loro adattabilità alle condizioni atmosferiche costantemente mutevoli, la loro disponibilità a guidare vetture non proprio regolate per il loro stile di guida. Analizziamo ai raggi X i singoli equipaggi delle due squadre, i loro pregi e punti deboli, poi tirate voi le dovute conclusioni.

PEUGEOT

**Mauro Baldi
Philippe Alliot
J.P. Jabouille**

Mauro Baldi

Partecipazioni a Le Mans: 6, miglior risultato: 2. nel 1989 (Mercedes)

Philippe Alliot

Partecipazioni a Le Mans: 6, miglior risultato: 3. nel 1983 (Porsche) e nel 1992 (Peugeot)

Jean Pierre Jabouille

Partecipazioni a Le Mans: 12, miglior risultato: 3. nel 1973 e '74 (Matra)

Giudizio complessivo: È l'equipaggio più esperto della Peugeot, l'unico rimasto immutato rispetto allo scorso anno. Baldi è una garanzia. Alliot è veloce ma lo scorso anno si è «distratto» in un paio di

occasioni, con conseguente uscita di pista. Jabouille non è invece veloce come i suoi compagni. Nei suoi turni, questo equipaggio perderà tempo prezioso.

**Yannick Dalmas
Thierry Boutsen
Teo Fabi**

Yannick Dalmas

Partecipazioni a Le Mans: 2, miglior risultato: 1. nel 1992 (Peugeot)

Thierry Boutsen

Partecipazioni a Le Mans: 2, nessun risultato

Teo Fabi

Partecipazioni a Le Mans: 5, miglior risultato: 3. nel 1991 (Jaguar)

Giudizio complessivo: È l'equipaggio di punta della squadra francese. Tutti velocissimi, sarà la vettu-

ra incaricata di fare il ritmo nelle prime fasi della gara per forzare le Toyota. Boutsen dovrà adattarsi a un posto guida non proprio modellato sulla sua taglia. Fabi ha provato poco ma è una certezza, così come Dalmas, alla sua unica gara del '93.

**Eric Hélary
C. Bouchut
Geoff Brabham**

Eric Hélary

Nessuna esperienza a Le Mans

Christoph Bouchut

Nessuna esperienza a Le Mans

Geoff Brabham

Partecipazioni a Le Mans: 2, nessun risultato

Giudizio complessivo: È l'equipaggio di riserva, quello destinato ad arrivare in fondo con compiti di copertura. Geoff Brabham si è sempre comportato molto bene, e con la Nissan nel '90 fu a lungo al comando. Ha corso molte volte a Daytona e Sebring in Imsa. I due francesi sono invece un «rischio» che Todt avrà calcolato nell'economia del risultato.

TOYOTA

**Geoff Lees
Jan Lammers
Juan Fangio II**

Geoff Lees

Partecipazioni a Le Mans: 8, miglior risultato: 6. nel 1990 (Toyota)

Jan Lammers

Partecipazioni a Le Mans: 7, miglior risultato: 1. nel 1988 (Jaguar)

Juan Manuel Fangio

Nessuna esperienza a Le Mans



foto SOLDANO-OPPI



Sopra, la Toyota nella simulazione di gara che ha dato riscontri positivi. La vettura giapponese è stata profondamente rivista nella scocca. A destra in alto: incredibile ma vero, la Porsche 962C di Joest è ancora della partita, con Wollek. I turbo hanno qualche chance anche per l'assoluto; sicuramente di più della Jaguar XJ220 Gran Turismo, in basso. Eppure, per far correre questa vettura, Tom Walkinshaw ha rinunciato a schierare le 12 cilindri gruppo C già vincitrici...

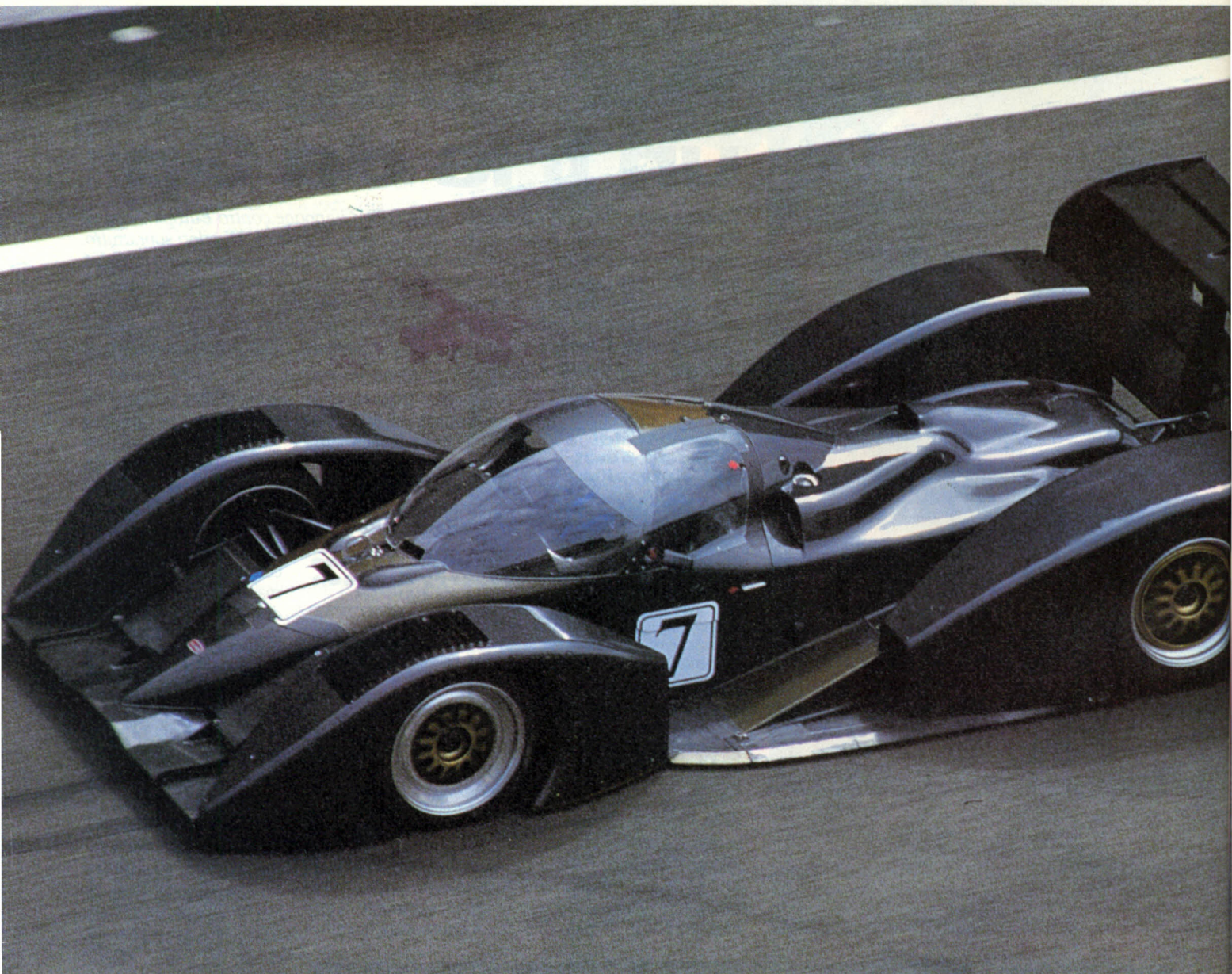


PHOTO4

◀ **Giudizio complessivo:** È sicuramente l'equipaggio di punta della Toyota. Lees è il pilota più veloce, Lammers non commette mai errori e Fanguio, seppre al suo debutto ha dimostrato in Imsa di essere velocissimo e costante. È la vettura in grado di puntare alla vittoria.

**Andy Wallace
Kenny Acheson
Eddie Irvine**

Andy Wallace
Partecipazioni a Le Mans: 5, miglior risultato: 1. nel 1988 (Jaguar)

Kenny Acheson
Partecipazioni a Le Mans: 4, miglior risultato: 2. nel 1989 (Mercedes)

Eddie Irvine
Nessuna esperienza a Le Mans

Giudizio complessivo: In confronto alla seconda Peugeot appare decisamente più debole. Acheson e Wallace sono due bravi piloti, ma se nelle ultime ore ci sarà da combattere a ritmo di Gran Prix, non sono in grado di farlo. Irvine è velocissimo, ma è esattamente l'opposto di quello che deve essere un pilota da endurance.

**P.H. Raphanel
Masanori Sekiya
Toshio Suzuki**

P.H. Raphanel
Partecipazioni a Le Mans: 7,

miglior risultato: 2. nel 1992 (Toyota)

Masanori Sekiya
Partecipazioni a Le Mans: 7, miglior risultato: 2. nel 1992 (Toyota)

Toshio Suzuki
Partecipazioni a Le Mans: 5, miglior risultato: 5. nel 1990 (Nissan)

Giudizio complessivo: È il «prezzo» che la Toyota deve pagare per avere due piloti giapponesi. Lo scorso anno, a sorpresa, questa vettura si classificò al secondo posto, ma né Raphanel né Sekiya erano in grado di girare su i tempi degli altri compagni di squadra. È la classica vettura di copertura destinata a terminare senza ambizioni. ■



QUATTRO LE CATEGORIE AMMESSE AL VIA

Fra barchette e... americane

Il regolamento tecnico di quest'anno prevede quattro categorie, due delle quali suddivise a loro volta in due gruppi. L'uso del muletto non sarà più consentito, scompariranno così gli schieramenti imponenti di sei vetture, come aveva la Peugeot lo scorso anno. Sarà ammessa solo una vettura di riserva, che un pilota potrà qualificare. Entrerà in corsa solo se durante i primi due giri si verificasse un incidente tale da mettere fuori combattimento una delle vetture iscritte. Ma vediamo nel dettaglio le singole categorie:

CATEGORIA 1. Vetture conformi al regolamento tecnico del gruppo C in vigore nel '92. Il carburante sarà fornito dagli organizzatori. Illimitata la quantità di benzina a disposizione. La procedura di rifornimento avverrà con sistema gravitazionale. Capacità massima del serbatoio: 100 litri.

CATEGORIA 2. Gruppo A: vetture conformi al regolamento tecnico Sport Gruppo C in vigore nel '90. Gruppo B: vetture conformi al regolamento tecnico Imsa '93, tranne che per la definizione di peso mi-

nimo, il diametro della strozzatura sulla sovralimentazione e la procedura di rifornimento. Caratteristiche comuni ad entrambi i gruppi: Peso minimo 900 kg. Potenza limitata a 680 cv per le gruppo C e a 650 cv per l'Imsa, attraverso una strozzatura di differente diametro, a seconda che si tratti di motori a una o due turbine, da porsi sull'aspirazione. Una diversa strozzatura è prevista per i motori atmosferici. Quantità totale di benzina a disposizione: litri 2550. Carburante fornito dagli organizzatori. Procedura

di rifornimento conforme al regolamento '92, ossia senza strozzatura nel tubo della pompa. Capacità massima del serbatoio 100 litri.

CATEGORIA 3. Gruppo A: È una nuova categoria studiata dagli organizzatori di Le Mans. Si tratta di vetture «barchetta» simili a quelle che correranno in Imsa nel '94. Consentiti i motori turbo o atmosferici, la cui potenza massima non deve superare i 425 cv. La potenza sarà limitata con strozzatura all'aspirazione o limitatore di giri. Peso minimo 600 kg. Capacità massima del serbatoio 100 litri. Gruppo B: vetture conformi al regolamento tecnico della categoria Sport Nazionale, con una potenza massima di 300 cv.

CATEGORIA 4. Sono le vetture Gt regolarmente omologate nel paese di origine del costruttore. Il peso minimo è di 1000 kg. La potenza massima del motore sarà limitata da una strozzatura, di differente diametro in funzione delle differenti soluzioni motoristiche. Il tetto di potenza massimo consentito è di 480 cavalli. 120 litri la capacità massima del serbatoio. Saranno ammesse anche le vetture Gt conformi ai regolamenti nazionali come l'Imsa, il campionato giapponese, tedesco o inglese, a condizione che rispettino le limitazioni comuni in merito alla potenza del motore, al peso minimo e alla procedura di rifornimento. ■

È GIÀ POLEMICA PER LE GT

«Lumache» in pista? Non è una novità!

Dopo le prove di metà maggio, in molti hanno sollevato serie perplessità in merito alla presenza delle Gran Turismo insieme alle vetture di gruppo C. Si è detto che la differenza di velocità tra le due categorie è troppo ampia, e ci saranno grossi problemi di sicurezza. Questa però è una situazione che a Le Mans è sempre esistita, in passato in maniera ancora più macroscopica, quando al via erano ammesse anche vetturine di appena 1000 di cilindrata. In realtà il duello Porsche-Jaguar sarà estremamente interessante. Nel primo confronto diretto la Porsche si è rivelata nettamente più veloce; inoltre ha già corso a Sebring sulla distanza di 12 ore, un «tetto» che per la Jaguar resta al momento un'incognita. A un livello inferiore saranno le Lotus del team Chamberlain, così come le Venturi (nella foto) in versione Trofeo e le Porsche in versione Cup. Ci sarà poi la presenza «folkloristica» della russa Mig, che altro non è che la monegasca Centenaire ideata da Ballabio che adesso ha ceduto il progetto a terzi. I problemi per la sicurezza piuttosto verranno dalla qualità dei piloti che si alterneranno alla guida di queste Gt. Non essendo più inserita in un calendario Fisa, la partecipazione alla 24 ore di Le Mans non è più vincolata a precisi requisiti di licenza internazionale. In teoria la partecipazione è adesso più aperta, e già nelle prove di metà maggio, si sono visti alcuni piloti decisamente impreparati, e quel che è peggio «insicuri». Sarà questo, e non la differenza di potenza, il reale pericolo della 24 ore di Le Mans per i piloti delle Gruppo C. Una spada di Damocle che penderà per tutta la durata della corsa. Speriamo bene. ■

SOLDANO-DPPI



Sopra, una vista mozzafiato dell'Allard J2X. Questo prototipo è un altro «superstite» dell'ex campionato mondiale, anche se nel '92 non lo si è mai visto in pista. Qui a sinistra, il tabellone dei distacchi ripropone la sfida fra Peugeot e Toyota. L'anno scorso la pioggia favorì la vittoria del team francese, che quest'anno si affida ancora a Jean Todt, prima della sua partenza per Maranello, sperando in un clamoroso bis

SUTTON

Il baffo che conquista

Nel «monomarca» Dallara-Fiat c'è un grande equilibrio tecnico che ha portato a Vallelunga 18 piloti racchiusi in un secondo. E così per emergere si pensano soluzioni di assetto e aerodinamiche originali alla ricerca di qualcosa che faccia la differenza. Scopriamo quali sono...

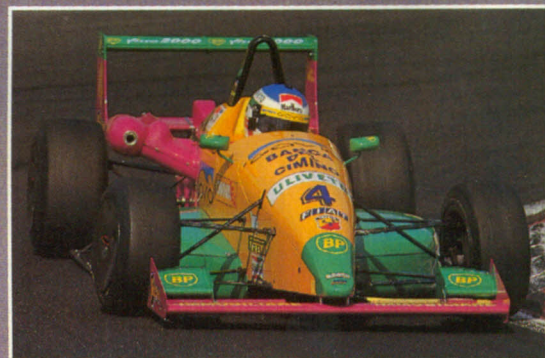
FABIO RAVAIOLI

Gran bella cosa la parità! Fa-
sce sociali,
gruppi etnici, sessi, fa-
zioni politiche, sette reli-
giose, hanno lottato da
sempre e continuano a
lottare per raggiungerla.
Che tutti godano degli
stessi diritti e abbiano le
stesse possibilità è la co-
sa più auspicabile per
l'umanità. A quel punto,
per emergere, si deve far
conto solo su se stessi.
Volente o nolente il tri-
colore di F.3 la sua pari-
tà l'ha raggiunta con
l'affermazione del telaio
Dallara e del motore
Fiat Abarth che mono-

polizzano gli schiera-
menti. Un equilibrio tec-
nico che può essere rotto
solo da alcune variabili:
il pilota e in ultima ana-
lisi, il lavoro di sviluppo
che il team compie sulla
monoposto. La parola
d'ordine è cercare il pelo
nell'uovo, «grattar» via
quella manciata di cen-
tesimi di chi fa la diffe-
renza tra partire in pole
position e ritrovarsi a
metà schieramento. Si
interviene su assetti e ae-
rodinamica, con un la-
voro minuzioso che
prende il via nelle prove
invernali e va avanti si-
no a fine stagione. Qual-

cuno azzarda modifiche
alla vettura, intervenen-
do sulle ali e sulle so-
spensioni. Altri si affida-
no alla sensibilità dei pi-
loti, ingaggiando collau-
datori esperti, quando
hanno in squadra solo
debuttanti. È un lavoro
di cesello interminabile,
che permette di progredire
lentamente sulla
strada della competitiv-
tà. Ma se s'imbocca la
via sbagliata, le presta-
zioni peggiorano di col-
po, il team va in para-
noia e diventa difficile
recuperare.

STRAFARE. Ne sanno



OLIVER



ACTION

Sopra, la Dallara di Coloni con il muso standard. A sinistra, quello Tatuus con i due deviatori di flusso. A destra, quello tipo Benetton della Pre Ma e infine quello divergente stile Tyrrell adottato dal team Ghinzani a Pergusa. Come si nota ci sono diverse variazioni sul... tema



OLIVER



OLIVER

qualcosa Pacchioni e la Tatuus, dagli altari di Montecarlo alla polvere di Vallelunga in due settimane. «Siamo vittima di una forma mentis rischiosa — dice il team manager Artico Sandonà — che ci porta a voler sempre strafare per umiliare gli avversari. Nelle libere di Vallelunga Pacchioni era a 2 decimi dai migliori, ma non ci bastava. Analizzando le risultanze dei test invernali abbiamo deciso di abbassare la vettura, facendolo senza criterio. La Dallara è sensibile e l'alterazione del parametro altezza ci ha sviato e mandato nel pallone. È stata un'esperienza che ci ha insegnato ad aver più fiducia nel nostro lavoro che deve essere affinato e non stravolto». Il caso opposto è quello della Bvm, team di mezza classifica, risalito nelle prime file a Montecarlo. Quello che poteva essere un risultato attribuibile all'esperienza di Schiattarella, è stato invece confermato da Mediani a Vallelunga. «I consigli di Mimmo ci hanno indicato la via — spiega il team manager Giuseppe Mazzotti — Non abbiamo trovato l'uovo di Colombo, ma solo cercato di ottimizzare il prodotto di base eccellente che ci dà Dallara. Un piccolo intervento oggi, uno domani, sommati insieme ti permettono di migliorare e risalire la corrente».

INVENZIONI. A Vallelunga la Pre.Ma. Racing è tornata ad usare l'alettone anteriore tipo Benetton già provato a Pergusa e Binetto. Un'appendice aerodinamica autocostruita che si è mostrata efficace, aiutando De Simone ad ottenere la vittoria. «È una soluzione che ci permette di avere più

carico sull'avantreno — chiarisce il direttore tecnico Angelo Rosin — ma non è nulla di trascendentale. A mio avviso non abbiamo ancora esplorato del tutto il potenziale della Dallara 393, per cui è inutile cercare di inventare l'acqua calda. E poi, a voler fare di testa propria si rischia di rimetterci. Abbiamo fatto disegnare ali posteriori con profili differenti, sono state sperimentate in una galleria del vento tedesca e scartate». Sandonà aggiunge: «Anche noi abbiamo costruito una sospensione anteriore e dei baffi, ma l'abbiamo fatto senza ribaltare la macchina. I vantaggi sono minimi, ma con questo equilibrio di prestazioni ogni piccolo incremento è ben accettato. La nostra ala non ci fa andare più veloci, ma ci offre una gamma leggermente più ampia di regolazioni». La morale è che si può intervenire con piccoli accorgimenti, ma non vale la pena di spendere tanto per riprogettare, almeno in parte, un prodotto studiato e collaudato come la Dallara 393. ■

DALLARA SCONSIGLIA LE RIVOLUZIONI Si potrebbe risparmiare!

Secondo Ron Tauranac, progettista della Ralt: «Il problema dei team italiani di F.3 è che vogliono a tutti i costi modificare le monoposto, invece di utilizzarle in configurazione standard». Ma cosa ne pensa l'ingegner Giampaolo Dallara, non è geloso che si mettano le mani sulle sue creature?

«Non si può parlare di gelosia — esordisce — quel che mi spiace è veder consumare tempo, energie e soldi quando c'è ancora molto da lavorare nella direzione della messa a punto. A mio avviso i migliori risultati per il rapporto costo/benefici si ottengono nella ricerca degli assetti. In questo campo la situazione varia di ora in ora; bastano 10 gradi in più o in meno nella temperatura dell'asfalto per dover ricominciare da capo. La rincorsa alle condizioni ottimali della messa a punto è il punto focale».

— Quindi lei è contrario a chi interviene sulla monoposto modificando il prodotto che voi fornite.

«Chi ritiene di aver fatto il possibile nella messa a punto può tentare altre strade. Esistono campi che offrono margini di miglioramento: aerodinamica e sospensioni. Tuttavia le modifiche aerodinamiche costano molto ed è difficile azzeccarle subito, progettare una sospensione è anche più complicato. Sconsiglio di avventurarsi in simili imprese se non si hanno attrezzature di controllo adeguate che dicano in che direzione si va. Cambiare non basta, si deve farlo con metodo e capire perché una determinata soluzione offre più vantaggi di un'altra».



— E dal punto di vista di Tauranac, cosa ne pensa?

«I team tedeschi sono scrupolosi nella messa a punto, i britannici tendono a lavorare sull'efficienza meccanica. I nostri spaziano di più, ma ciò dipende dal fatto che in Italia ci sono diverse piccole aziende che offrono prodotti aerodinamici di buona qualità a prezzi ragionevoli, invogliando la sperimentazione e ciò gioca anche a nostro favore. Noi facciamo molti studi, ma a volte le idee dei team sono interessanti e ci offrono utili suggerimenti». □

foto: OLIVER



La Dallara «squalo» del team Super Cars sul veloce adotta questa pinna

L'abruzzese vive un momento di buona forma. Nella partita di beneficenza piloti contro cantanti si è messo in grande evidenza, mentre con l'Alfa 155 sta sfatando il luogo comune che lo vuole veloce ma mai vincente. E il Super Turismo per lui non è solo un «parcheggi» pensando alla F.1...

DIEGO FORTI ■

V

ive un momento di grande popolarità. Grazie alla sua notevole abilità come.. calciatore, Gabriele Tarquini si è conquistato la simpatia di 8 milioni di telespettatori italiani, che hanno ammirato le sue doti di bomber messe in mostra nella partita di beneficenza fra la nazionale piloti e quella dei cantanti, disputata alcune settimane fa allo stadio di Palermo. Ma è soprattutto in pista che il pilota abruzzese sta facendo faville: con l'Alfa 155 vince e convince. Pur avendo saltato una gara, l'abruzzese si è portato a ridosso del battistrada del campionato italiano Super Turismo, Ravaglia, e non dispera di aggarciarlo presto. Soprattutto se sui circuiti veloci le vetture del Biscione mostreranno progressi analoghi a quelli evidenziati nelle piste tortuose. Tarquini è fiducioso, concede all'avversario un po' di vantaggio a Imola e a Monza, ma per il resto non nutre timori di sorta. Ma andiamo a scoprire questo momento magico di Tarquini, che potrebbe servirgli come vetrina per un prossimo rientro in quella F.1 abbandonata per forza...

— Bomber sui campi di calcio ma anche vincitore nel campionato italiano Super Turismo. Quali sono i segreti di questo momento di grande forma?

«Mah. La forma fisica c'è sempre stata e a calcio me la cavo sin da quando ero ragazzino. Alla base ci sono un'abitudine e una buona educazione sportiva. Essere bomber sui campi di calcio, giocando con persone che fanno due o tre partite in un anno, è una cosa piuttosto semplice visto che mi alleno con una squadra "vera" e sono abbastanza abituato a disputare partite regolari».

— E il buon momento che stai vivendo nelle corse turismo?

«Lo si deve anche alle super prestazioni dell'Alfa 155. Una vettura è partita male, visto che all'inizio sembrava non volerne sapere di andare forte. Poi è cresciuta come rendimento, mano a mano che abbiamo trovato la strada giusta per la messa a punto. Ci siamo fermati per una gara e abbiamo effettuato dei test. È stato così possibile individuare due o tre modifiche utili a migliorare le prestazioni. Le nostre Alfa si sono davvero trasformate, sino a diventare le regine dei circuiti lenti. Il tutto è avvenuto molto in fretta, tanto

IL PERSONAGGIO

GABRIELE TARQUINI

Ho fatto g



oal



mta

irttilavori



Gabriele Tarquini impegnato in pista con l'Alfa Romeo 155 D2. Nel Super Turismo italiano l'abruzzese ha sinora vinto due volte, a Misano e a Binetto, prendendosi i galloni di capitano fra i piloti del Biscione. E adesso in campionato, nonostante due gare in meno rispetto ai rivali, è in seconda posizione, in compagnia di Ayles. Ravaglia non è troppo lontano...

«che abbiamo vinto dominando a Magione, due volte, a Misano e Binetto».

— Il tuo rapporto con la vittoria sembra finalmente avere avuto una inversione di tendenza. Eri infatti un pilota che faceva vedere delle ottime cose, ma non riusciva mai ad arrivare primo. Cosa è successo, come hai preso confidenza con la vittoria?

«Qualche cosa è cambiato. Probabilmente non mi ritenevo io stesso un vincente. Ero un eterno piazzato: un pilota che in F. 3000 con la monoposto dell'anno prima o comunque con una vettura non particolarmente competitiva faceva vedere delle buone cose, lottava, ma non riusciva mai a vincere. Il salto di qualità che c'è stato quest'anno, penso sia coinciso con la possibilità che ho avuto di scendere in pista alla guida di una vettura in grado di puntare al successo. È chiaro che il mio obiettivo si è dovuto modificare: non bastava più che mi piazzassi per fare bella figura o per accontentare la gente del team. Quest'anno lo scopo è diventato arrivare primo il maggior numero di volte possibile. Credo che abbia influito anche la mentalità vincente dell'Alfa. Nella prima gara, ad esempio, non aveva una vettura per puntare al successo. Io, alla fine, ero contento di essere arrivato terzo, ma quelli della squa-

«In F.1 correvo con l'imperativo di essere veloce ma senza far danni. Nel Super Turismo devo gestire l'impegno pensando al successo finale. All'Alfa non sono contenti quando arrivo terzo...»

dra non lo erano affatto, loro volevano vincere. Certo io conoscevo i problemi della vettura e arrivare comunque sul podio rappresentava una soddisfazione, sia pur piccola, per il team che voleva vincere e che aveva l'abitudine ad imporsi sugli avversari. Il terzo posto era invece un risultato insufficiente».

— Visto che solo il successo è premiante tu pensi di poterti aggiudicare il campionato Super Turismo?

«Sì, le possibilità di conquistare il campionato ci sono tutte. Anche l'aver disputato una gara in meno può non risultare determinante. Indubbiamente l'avversario è di quelli molto pericolosi. Ravaglia è il pilota che ha vinto di più con le ruote coperte. In più è tatticamente molto intelligente. Finora ha preso punti in tutte le manche del Civt disputate e anche quando tutto gli va storto riesce a strappare un quinto o sesto posto, come ha fatto a Misano, vale a dire punti

preziosi per il campionato. Adesso la situazione è sicuramente migliorata: mantenendo questo passo possiamo puntare a raggiungerlo. Penso che rivestirà molta importanza poter disporre di compagni di squadra di valore. Io posso contare sull'aiuto di Morbidelli e della Vidali mentre lui ha un solo "aiuto", che sino ad ora non si è mai inserito nella lotta al

vertice. E questo nel finale di stagione può rappresentare un vantaggio importante».

— Quali sono i pregi e quali, invece, i punti da migliorare sulla tua Alfa 155?

«Cominciamo con i pregi. Sulle piste lente è eccezionale perché ha una notevole trazione, che la rende davvero superiore in uscita di curva. Molto buona anche la stabilità e l'aderenza nelle curve lente. Il punto forte, nei circuiti misti, è tuttavia il motore. A partire da 5500 giri la potenza non manca e si arriva sino ad 8500 giri con una progressione invidiabile. Forse manca ancora qualcosa sotto il profilo della potenza massima, in previsione delle piste veloci: sul veloce dobbiamo migliorare anche la stabilità nei curvoni da quinta piena, dove accusiamo problemi di saltellamento. Inoltre, c'è ancora da lavorare per ottimizzare il rendimento dei freni».

— Qual è il tuo rapporto con gli altri piloti nel campionato turismo? È diverso da quello con i colleghi della F. 1?

«Il rapporto con i piloti del Civt è molto diverso da quello che avevo in F. 1. Qui sono in una squadra al top, con una organizzazione perfetta. In questo momento sono probabilmente l'uomo da battere e quindi mi ritrovo nella posizione di chi incute un po' di timore reverenziale, anche se in pista le botte e le sportellate non te le risparmia nessuno. Nel giro della F. 1 le cose erano completamente diverse poiché erano altri a fare la parte del leone, mentre io, assieme alla maggioranza dei piloti appartenenti a piccoli team, mi ponevo su un piano differente da quello dei predestinati alla vittoria. Il mio compito era fare bella figura, essere veloce, ma senza fare danni. Le cose, insomma, erano ribaltate rispetto alla mia situazione».

ne nel turismo, dove devo vincere o comunque gestire le cose in funzione del successo in campionato. Nel turismo c'è sicuramente più umanità, i contatti sono più frequenti, ma questo è legato alla dimensione di tale campionato, molto più contenuta rispetto a quella del "Circus" di F. 1. È diverso il contesto, non tanto la sensibilità delle persone. La rivalità, il sano spirito competitivo, sono gli stessi.

— Tu potresti chiedere ai tuoi compagni di squadra di aiutarti già da adesso in funzione della conquista del campionato?

«No. È ancora troppo presto. Il discorso non è stato ancora affrontato, credo sia veramente prematuro. Secondo me, se a due gare dalla fine ci sarà un pilota del nostro team in lotta per il titolo, non necessariamente io, potrebbero anche essere la Vidalì o Morbidelli visto che con 200 punti ancora in palio i giochi sono ancora molto aperti, gli altri lo aiuteranno. Per far vincere l'Alfa...».

— La F. 1 ti manca?

«Sì, mi manca, moltissimo. guidare una monoposto di F.1 è un'altra cosa, anche sotto il profilo dell'impegno fisico. Non ho nostalgia dell'ambiente del Circus, decisamente stressante, ma sento il desiderio di guidare una vettura con tanti cavalli, che ti dà sensazioni irripetibili, che ti permette di effettuare curve a velocità incredibili».

— Hai conti in sospeso con la F. 1, con le



ORSI

tue ex-squadre? Come ti sei lasciato con la Fondmetal? Rumi ha sempre detto che se ritornerà ai Gp lo farà con Gabriele Tarquini come pilota...

«L'unico vero conto in sospeso l'ho con l'Ags. Non hanno rispettato il contratto che avevo con loro, devono ancora pagarmi 900 milioni di lire! La questione è comunque in mano ad un avvocato francese. Spero che presto i miei diritti trovino soddisfazione. Con la Fondmetal ci siamo lasciati in ottimi rapporti. Io e Rumi ci sentiamo, scambiamo ancora le nostre idee e valutiamo le situazioni. Ma chiaramente Rumi è liberissimo di fare le sue scelte senza sentirsi vincolato. Non gli telefono per-

Tarquini impegnato a Magny-Cours al volante della Fondmetal, la vettura che il patron Rumi ha ritirato dal Circus alla fine del '92. Il pilota abruzzese ha disputato in F. 1 37 Gp, ottenendo come miglior risultato un 6. posto in Messico, nel 1989

ché spero rientri nel Circus, ma perché è una brava persona».

— Hai un piano per rientrare in F. 1? I buoni risultati nel turismo potrebbero in qualche modo agevolarti?

«No, non ho un piano. Credo che servano anche circostanze favorevoli. In passato per me è stato così, vedi la chiamata dell'Ags nel 1989 dopo che la First aveva dato forfait. Sì, penso che molto dipenderà dalla buona sorte. Cercare soldi per avere un volante non è una cosa facile e forse nemmeno opportuna. Mettersi in luce magari nel Civt, invece, penso possa essere un buon metodo per aiutare un po' la fortuna...».



CACCIA ALLA FACCIA.

Ti stiamo cercando. Per mare e per monti. Perché sospettiamo che proprio tu sia perfetto per la Campagna Pubblicitaria di Cornetto Algida 1994. Se sei pronto a collaborare, scegli la tua foto migliore e spediscila a:

LA MIA FOTO CON CORNETTO

L'importante è che, oltre al tuo irresistibile sorriso, al cielo, al mare, ai monti, ai laghi, agli amici e ai parenti, nella foto ci sia lui: il "Cuore di Panna" in tutto il suo splendore. Se invece sei molto pigro, o negato per la fotografia, non fare assolutamente niente, tranne mangiare tonnellate di Cornetto. In tutta Italia, sguinzagliati nei punti strategici, ci sono fotografi in agguato per riprenderti non appena addenti il tuo "Cornetto Algida". Auguri!

Occhio! La foto deve essere una diapositiva. Inoltre devi comunicare nome, cognome, età e indirizzo sia del "fotografo" che del "modello" (o dei modelli). Spedisci subito il tutto in busta chiusa a: "La mia foto con Cornetto" C/O CEMIT, Casella Postale 1140 CA - 10100 Torino. Se la tua foto verrà selezionata, sarai contattato al più presto. Le foto inviate non saranno restituite.





domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

La «bomba» è arrivata in redazione a notte fonda, quando già Autosprint stava andando in macchina. La soffiata di Senna ai suoi amici brasiliani è di quelle da far saltare le coronarie: in Spagna la benzina prelevata dalla Williams di Prost sarebbe risultata irregolare. Vero? Falso? Il tam-tam ha varcato di corsa l'Atlantico mentre le prime ammissioni a denti stretti che qualcosa di sospetto potrebbe esserci sono cominciate ad arrivare anche da esponenti della Fisa e da gente del giro e la bella corsa di Alain è passata immediatamente in secondo piano. E subito sono saliti in cattedra gli altri professori con le prime allusioni, più o meno tutte su questo tono: «Prost in Spagna volava, poi, saputo che c'era puzza di marcio, ecco che ha rimesso la benzina regolare e, guarda caso il suo vantaggio sulla concorrenza si è subito ridotto, anzi ridimensionato». Sospetti che non provano niente, ma è indubbio che questo campionato si consuma sempre più in un clima di caccia alle streghe. In ballo ci sono troppi bracci di ferro, troppe guerre incrociate (Senna-Prost sul campo e fuori dal campo, Williams e McLaren contro tutti gli altri, Williams e McLaren contro la Federazione e via di questo passo) perché tutto non

sia un buon pretesto per patteggiamenti sotterranei. Di sicuro il Canada ha mostrato una Williams un po' alle corde, ma salvata dal grande mestiere di uno straordinario Prost. Fosse per Hill, adesso si parlerebbe già di squadra allo sbando, ombra di quella che fu appena un anno fa, capace di dominare con Mansell, ma anche di farsi sempre rispettare con Patrese.

Il dubbio più grosso che tormenta al momento di scrivere queste righe, mentre viene buttato a mare un po' di rivista in seguito al giallo post-Montreal, è però relativo alla fonte della notizia-shock. Ayrton Senna, infatti, sa essere allo stesso tempo estremamente attendibile, ma anche estremamente abile a manovrare le situazioni per indirizzarle su canali prestabiliti che rispondono sempre ai suoi interessi personali. È vero che lui spesso ne sa di più degli altri e che i suoi macigni si rifanno a fonti estremamente attendibili, ma è anche dimostrato che spesso parla a nuora affinché suocera intenda. Un esempio quanto mai lampante è venuto dallo scorso week-end e dal pronunciamento in favore della Ferrari. Sono state parole, le sue, che non aggiungono nulla a una telenovela che si ripete ogni anno quando è tempo di rinnovare i contratti. Se alla Ferrari non ci fossero (esterne e interne) tante correnti di pensiero, si potrebbero dormire sonni tranquilli. Ma un Senna che si mette sul mercato, che ammicca, che si offre platealmente, di sicuro destabilizza un ambiente che va faticosamente cercando una sua serenità. Niente di nuovo, dunque. Quello che è chiaro è che il campionissimo brasiliano, forte della convinzione di essere l'indiscusso numero uno in circolazione, sta cercando una squadra competitiva e un contratto faraonico come sua abitudine. Purtroppo per lui oggi sono solo tre le squadre in un certo qual modo in grado di accontentarlo in un senso o nell'altro, oppure in entrambi. Ma la Williams ha le mani legate dal contratto siglato con Prost e che per due anni prevede il veto nei suoi confronti. La McLaren non è in grado di offrire motori all'altezza (nemmeno in prospettiva) e forse stanno finendo anche i soldi. La Ferrari ha Berger già sotto contratto e quello di Alesi in via di chiusura. Quest'ultimo è il solo spiraglio possibile e Senna ci si è gettato a corpo morto, magari poi tirandosi indietro se solo si aprisse una prospettiva migliore. Riparte allora la telenovela, ma questa volta noi di Autosprint ci tireremo fuori. Di Senna, e la Ferrari, del loro possibile matrimonio, abbiamo già detto troppo in passato e non vogliamo più prestarci al gioco di nessuno. Ne riparleremo quindi, solo quando arriverà un comunicato ufficiale.

PENSERO ALLA F.INDY
SOLO A FINE CARRIERA...
... DOPE ESSERMI ASSICURATO
UNA BUONA PENSIONE
CON LA FERRARI!



FORMULA UNO
GP CANADA

PROST PRIMO COL GIALLO



Quarta vittoria stagionale: Alain torna in testa al mondiale. Secondo SuperSchumacher. Poi Hill con una Williams mai quest'anno così poco «siderale». E a fine gara Senna fa esplodere il dubbio: Prost irregolare al Gp di Spagna?

■ DIEGO FORTI

MONTREAL — Il favorito ha vinto e senza troppi problemi. Tuttavia nel dopo corsa sul suo trionfo si sono addensate delle preoccupanti nubi legate alla regolarità delle benzine da lui utilizzate a Barcellona. Per ora si tratta solo di voci e di sospetti, sufficienti però ad avvelenargli un week-end per il resto trionfale. In Canada, infatti, Prost, rischiando il minimo, è stato in grado di portare a casa il massimo risultato. Gli avversari, indirettamente, lo hanno aiutato e quella canadese per Alain è stata una trasferta decisamente proficua. Infatti ha riguadagnato la testa della classifica iridata, che ora capeggia con 5 punti di margine sul più temibile dei suoi avversari nella corsa al titolo, Senna. Questo anche se sino a sette giri dalla fine il brasiliano era riuscito a

mantenere una importantissima seconda piazza che gli avrebbe consentito di conservare la leadership della classifica. Poi il cedimento dell'alternatore ha cambiato il corso della «storia». Chi più di ogni altro ha servito al «professore» francese una gara tutta in discesa è stato quasi sicuramente Schumacher. Uno Schumacher per altro bravissimo sia in qualifica sia in gara, ma purtroppo per lui e per lo spettacolo, protagonista di una partenza infelice. Il tedesco, che già in qualifica era stato davvero bravo, è incappato in una partenza assolutamente negativa. Poi ha saputo recuperare in maniera formidabile, coadiuvato da una Benetton che oggi appare la vettura più pericolosa per le Williams. Certo che, senza i secondi persi al via, a cui si devono sommare quelli bruciati nei sorpassi che si potevano evitare se non si fosse fatto infilare in partenza dai vari Brundle, Patrese,

BARCELLONA: ELF SOTTO TIRO

E ora Alain ha paura!

A rovinare la festa a Prost nel giorno del suo quarto trionfo stagionale ci ha pensato Senna. Il brasiliano a fine corsa ha rilasciato dichiarazioni letteralmente esplosive. Rivelandoci che sulla stagione del francese ora grava una minaccia: *«Fate attenzione, la benzina prelevata sulla Williams al termine del Gp di Spagna non è conforme. Sono già state effettuate delle analisi ed entrambi i laboratori hanno fornito lo stesso esito»*. Ancor più preoccupante per Prost è che le parole di Senna non sono state smentite dal delegato tecnico della Fisa per la F.1, Charlie Whiting: *«Ho già sentito parlare di qualcosa del genere. Però ritengo che non sia corretto parlare di illegalità di un carburante sin tanto che non è stato pubblicato un rapporto ufficiale. Per stabilire la regolarità di una benzina occorrono analisi complicate e lunghe che per ora non sono concluse»*. Whiting ha precisato che ad esempio ad Imola è stato comunicato il referto (negativo) relativo a Donington. Stupisce quindi che non sia uscito quello di Barcellona. Fonti molto vicine al pilota francese hanno poi ammesso che il problema è concreto e che la Fisa avrebbe effettivamente comunicato alla Williams che il carburante di Barcellona ai primi accertamenti non è risultato conforme. Bisogna precisare che alla Elf pare sia contestato l'uso di componenti che non sono presenti nelle benzine abitualmente in commercio. Non è escluso che anche altre benzine prelevate nelle ultime gare possano essere oggetto di analoghe contestazioni.

(p.b.)



◀ Alesi e Berger, il tedesco avrebbe sicuramente effettuato tutta un'altra pressione su Prost. Ma le cose non sono andate così e a parte una fiammata iniziale di Hill, andato in testa all'apparire del semaforo verde e leader della corsa per tre tornate, Alain non ha avuto altro problema che quello di controllare che tutto funzionasse a dovere. Nei primi giri, con la sua Williams più carica di benzina delle vetture con gli 8 cilindri Ford, non ha dovuto prendere alcun rischio, né controllare attacchi di sorta con Ayrton troppo lontano sulla griglia per essere un pericolo e Michael vittima di un sistema antipattinamento che ancora non conosce bene. Questo gli ha consentito di usare i freni con il massimo rispetto. Tenuto conto di quanto sia importante su una pista come quella di Montréal non mandare in crisi freni, il vantaggio è stato sicuramente notevole anche perché i Brembo a quattro pastiglie montati sulle monoposto avversarie sono con ogni probabilità più efficienti degli Ap utilizzati dalla Williams.

SPETTACOLO. Le fasi iniziali del Gp del Canada sono in ogni caso state davvero emozionanti. Hill ha avuto una fiammata e ha bruciato il suo compagno-padrone dando l'impressione di poter correre senza timori reverenziali. Peccato che l'illusione sia durata solo cinque giri. Poi Damon è rientrato nell'ombra sino a quando un cambio gomme nella peggior tradizione Williams gli ha definitivamente tagliato le gambe. Poi davvero straordinari sono stati i due ferraristi e Senna. Gerhard ha effettuato una partenza da manuale; lo stesso dicasi per Jean con Senna, se possibile ancora più audace di loro. I sorpassi nelle fasi iniziali della gara non sono mancati e il circuito di Notre Dame ha dimostrato che se una pista offre lo spazio e le situazioni opportune, ai piloti non manca il coraggio per buttarsi nella speranza di sopravanzare l'avversario. E in questo caso lo spettacolo non manca. La battaglia prima fra Senna e Alesi è stata tanto maschia quanto entusiasmante. Eccitante anche il duello fra il brasiliano e Berger. Per non dire poi della lotta in famiglia fra i piloti del Cavallino. Non si è arrivati alla toccata come a Montecarlo, tuttavia i due non si sono fatti reciproche concessioni. Alla fine il solito generosissimo e funambolico Alesi è riuscito ad avere la meglio di un Berger che, in difficoltà con i freni, non è stato in grado di contenere un attacco all'interno. Va detto che per riuscire nel suo intento Jean non ha esitato ad andare oltre il cordolo, dimostrando una sensibilità di guida e un controllo della vettura davvero unici.

FERRARI. Alla fine tanto ardore non è stato premiato in maniera proporzionale ai meriti: vedere Alesi fermo a bordo pista con il motore arrosto per una perdita d'ac-



fotografieORSI



qua del radiatore ha fatto davvero tristezza. Le Ferrari comunque incominciano ad essere più competitive. In una pista dove sapevano di non essere particolarmente sfavoriti con problemi di consumo maggiori degli avversari (Berger è stato costretto a gestire con molta attenzione l'acceleratore per non correre il rischio di finire anzitempo a secco di carburante), i piloti del Cavallino non hanno sfigurato evidenziando miglioramenti sia per quello che riguarda il comportamento della vettura sia per il rendimento del motore. Non è poi escluso che per il debutto a Magny Cours del nuovo direttore generale della squadra Jean Todt, ci siano altri progressi tecnici. Sono infatti in arrivo alcune nuove soluzioni aerodinamiche e non è escluso che anche le nuove sospensioni miste studiate da Barnard possano arrivare in tempo. L'unico rammarico, e non solo per la Ferrari, è che la pista di Magny Cours è uno dei feudi della Renault e conseguentemente della Williams. Ben difficilmente Prost e compagni faranno regali su un circuito che conoscono benissimo e sul quale probabilmente hanno provato meno solo della Ligier che è la squadra padrona di casa.

PROTAGONISTI. Tra i protagonisti della gara canadese oltre ai molti top driver citati meritano un posto anche J.J. Lehto e Brundle. Il primo ha condotto una corsa magistrale in cui ad un certo punto gli è riuscito di viaggiare di un secondo più veloce del compagno di squadra Wendlinger, alla fine classificatosi sesto. Se il cambio non fosse andato in crisi lasciando il finlandese senza terza e seconda, un 4. posto per la Sauber era assolutamente prevedibile. Per l'inglese trapiantato alla Ligier, finalmente una giornata senza intoppi e un risultato in grado di rilanciarlo all'interno della squadra che stava guardando al collaudatore Eric Bernard con attrazione fatale...

BERGER. Il quarto posto soddisfa l'austriaco specie dopo che ha accusato noie ai freni che lo hanno costretto a rallentare

ALESI. È stato protagonista di una gara arretrante finché non ha ceduto il motore

SCHUMACHER. Dopo un avvio stentato, il tedesco si è arrampicato fino al posto d'onore

HANNINO



COLOMBO

Ayrton Senna

«Stavo facendo una gara molto più bella di quello che potevo aspettarmi partendo così indietro. Il secondo posto sarebbe stato un grande risultato anche se continuo a pensare di non avere possibilità per il campionato. Purtroppo a pochi giri dalla fine mi sono fermato per un problema elettrico. Con Schumacher comunque non mi sono toccato».

Gerhard Berger

«Ho fatto un'ottima partenza, ma poi dopo cinque giri la macchina ha avuto un problema ai freni ed è diventata pesantissima da guidare, così ho dovuto pensare a una gara tattica, un giro veloce e uno tranquillo. Il quarto posto, oltretutto doppiato, non può certo soddisfarmi, ma almeno possiamo consolarci coi punti conquistati. La strada per tornare alla vittoria comunque sarà ancora lunga».

Jean Alesi

«Quello che si rompe oggi non si romperà più domani. Ero sicuro di poter fare una buona gara, ma la temperatura dell'acqua ha cominciato a salire e ad un certo punto il motore si è fermato».

Harvey Postlethwaite

«Siamo sempre un giro dietro alle Williams. Ma qui prevedevamo di avere grosse difficoltà perché dovevamo imbarcare molta più benzina del solito. Purtroppo questa pista è terribile per un dodici cilindri».

COLOMBO

Michael Schumacher

«Peccato per quel problema alla partenza. Pensavo di poter superare subito una delle due Williams e invece mi sono ritrovato al settimo posto rischiando pure di non partire. Dobbiamo migliorare qualcosa nel controllo elettronico della trazione. Fossi partito bene probabilmente avrei potuto anche attaccare Prost. Sarà per la prossima volta».



Riccardo Patrese

«Quando i crampi che già mi davano fastidio alla gamba destra sono peggiorati non ho potuto fare altro che ritirarmi».

Karl Wendlinger

«Finalmente sono riuscito a fare un punto, il mio primo punto per la Sauber. Pensavo di poter fare la gara senza cambiare gomme, ma quando ho capito che non sarebbe stato possibile, forse era già troppo tardi. Ho perso posizioni e Brundle mi ha staccato. Così ho deciso di tenere la mia posizione».

Damon Hill

«Quando ho visto Prost che mi attaccava all'interno mi sono preoccupato soltanto di fare la mia curva. Il mio compito è di far arrivare più in alto possibile le due Williams. Anche per questo alla fine, quando ho sentito un suono strano nel motore, ho pensato che era meglio finire terzo che non finire del tutto».

COLOMBO



Alain Prost

«È stata una vittoria più dura e faticosa del previsto. McLaren e Benetton sono state più vicine di quanto non fossero state in prova e dal punto di vista fisico questa non è certo una gara riposante, nonostante la macchina non mi abbia dato problemi. È la prima volta che vinco in Canada e voglio dedicare il successo a Villeneuve. Un amico vero, una persona onesta».

a cura di
Umberto Zapelloni

DETTO





LA CRONACA □ UN FINALE DA THRILLING

Schumacher supera Senna col brivido

A sette giri dalla conclusione il brasiliano viene piantato in asso dal motore e deve così cedere il secondo posto al tedesco. I due però non si capiscono e la collisione viene evitata solo dalla prontezza del pilota della McLaren. Berger porta al quarto posto la Ferrari, mentre Alesi si ferma con il motore in fumo

PAOLO BOMBARA

MONTRÉAL — Ancora prima del via c'è già una corsa sul rettilineo di partenza. È quella di tutti i meccanici addetti alle vetture che devono correre tirando le bombole dell'ossigeno e i cric per tutta la lunghezza del muretto dei box, poiché non ci sono aperture. Gli ultimi, quelli della McLaren di Andretti che s'è avviata con difficoltà fanno appena in tempo a togliersi prima che il plotone dei concorrenti si rischieri per il via. Per i meccanici di Andretti la rincorsa non è comunque finita: lo statunitense si è infatti fermato con noie elettriche all'altezza dell'uscita dei box. Viene portato dentro la corsia box e partirà con

scatena un duello che avrà ricordato a molti quello che nel '79 oppose a Digione Arnoux e Villeneuve. Per diverse curve la Ferrari e la McLaren rimangono appaiate, lottando ruota a ruota. Alla fine, Senna ha la meglio. Nelle retrovie, intanto, si sono toccati Warwick e Katayama che rientrano ai box per effettuare le riparazioni. Al 2. passaggio, Senna passa Berger al secondo tornante, mentre Schumacher che il giro precedente aveva già superato Brundle infila anche Patrese. Il giro seguente, Prost si fa sotto a Hill il cui vantaggio è sceso in una sola tornata da 1"2 a mezzo secondo, mentre Senna è già a 3"892. Intanto, continua la rabbiosa rimonta di Schumacher, che supera Alesi. Katayama rientra di nuovo ai box. Schumacher è in scia a Berger e tra i due la lotta è accisissima. Alla 6. tornata, Prost passa senza colpo ferire Hill all'interno del secondo tornante e l'inglese non accenna a nessuna manovra intimidatoria. Qualche secondo dopo, nella stessa curva, a Schumacher riesce la stessa manovra ai danni di Berger. All'8. giro, Prost ha già 1"7 di vantaggio nei confronti di Hill, che precede Senna, Schumacher, Berger e Alesi. Due giri dopo, Alliot apre una lista di ritiri che sarà alla fine stranamente scarna per un Gran Premio solitamente molto selettivo. Sulla Larrousse del francese si è rotta la leva del cambio. All'11. giro si ferma Barrichello, il cui motore si spegne improvvisamente. Senna intanto si è avvicinato (a circa 1") a Hill. Al 14. passaggio Blundell va in testacoda in un curvone veloce e urta il muro. Due giri dopo, Alesi passa Berger al secondo tornante con una manovra molto decisa e implacabile in cui ha anche dovuto mettere due ruote sull'erba oltre il cordolo per evitare l'austriaco che ha chiuso la

due giri di ritardo. Quando scatta il verde, Hill parte meglio di Prost e prende il comando, mentre Patrese e soprattutto Schumacher (che per poco non spegne anche il motore, forse per colpa del suo antispin) partono malamente lasciandosi superare dalle Ferrari e il tedesco anche da Senna, Patrese e Brundle. Berger e Alesi sono scattati meravigliosamente, così come Senna che dalla quarta fila si accoda subito a Patrese, quinto, e lo supera. Al termine del primo giro, Hill precede Prost, Berger, Alesi, Senna, Patrese, Brundle, Schumacher e Wendlinger. Subito Senna passa all'attacco nei confronti di Alesi, che non cede e tra i due si



RUOTATE. Senna Berger e Alesi nei primi giri hanno fatto scintille sfiorandosi più volte con le ruote. Nella pagina a fianco, Ayrton supera Jean all'esterno!

PODIO. Prost e Hill festeggiano il 1. e 3. posto (in alto). Con loro sul secondo gradino del podio è salito un fantastico Schumacher, autore anche del giro più veloce

HILL. Per cinque giri è rimasto in testa alla corsa davanti al suo compagno di squadra, Prost Poi gli ha dato strada assumendo il ruolo del fedele scudiero



fotografie ALLSPORT/IBM



PARTENZA. È stata entusiasmante. Hill e Prost sono scattati al comando ma dietro di loro è successo di tutto, con le Ferrari in scia e Senna al grande attacco

porta. Meno veloce di Alesi, l'austriaco fa un po' da tappo in questa fase e dietro di lui si accodano Patrese e Brundle, a loro volta in lotta, e poi anche Wendlinger. Al 22. giro, Suzuki compie un'escursione fuori pista che lo costringe a rientrare ai box e cede il 14. posto a Barbazza. Ancora due giri, e arriva la doccia fredda per i tifosi del Cavallino: sulla F93A di Alesi si rompe un raccordo del circuito di raffreddamento e fuoriesce tutto il liquido. Il motore non resiste e Alesi si ferma lungo il circuito. Comincia intanto il balletto delle soste ai box per cambiare i pneumatici. Tra gli uomini di testa, Schumacher è il primo al 29. giro. Alla tornata seguente tocca a Hill e — ancora una volta — i meccanici della Williams pasticciano: l'operazione gli costa 16"93 e definitivamente il secondo posto perché oggi le vetture anglo-francesi non sono sufficientemente superiori rispetto a McLaren e Benetton. Nello stesso giro si ferma anche Berger (5"05) e in quello seguente Senna (5"42) e Brundle. Poi, al 32. passaggio, è la volta di Patrese (5"71) e due giri dopo di Prost (8"34). Si è ritirato intanto, con il cambio bloccato, Barbazza che era dodicesimo dopo un brillante avvio di gara. Al termine dei vari cambi gomme, Senna scopre di aver guadagnato 4" nei confronti di Prost da cui è separato di 10"2 al 36. giro. Senna continua nella sua progressione rimontando decimo dopo decimo a Prost, al contempo però Schumacher risale altrettanto velocemente battagliando a colpi di record sul giro con Senna. Il tedesco avrà poi l'ultima parola staccando il giro più veloce in gara. Intanto Fittipaldi è arrivato in scia a Comas con cui ingaggia un duello serrato, ma ben presto il suo cambio comincia a



COMAS. Il francese ha portato all'ottavo posto la Larrousse dopo un serrato duello con Christian Fittipaldi

MINARDI. Una sola vettura faentina ha visto il traguardo, quella di Fittipaldi che, rallentato dalle bizze del cambio, ha ceduto a Comas

HILL. Il britannico della Williams è salito ancora una volta sul podio, ma è stato protagonista di una gara incolore

WENDLINGER. L'austriaco ha colto il suo primo punto stagionale mentre Patrese, alle sue spalle, è stato costretto alla resa

ALBORETO. Il milanese discute con Stanzani dei problemi della Lola-Bms



far le bizze, con le marce che saltano in curva, e il brasiliano deve lasciare filare Comas. Al 45. giro, Patrese che è pressato da Berger finisce in testacoda e urta il muretto. Il padovano è, in effetti, vittima già da parecchi giri di terribili crampi alla gamba destra che lo inducono poi a ritirarsi. Due giri dopo, de Cesaris che aveva danneggiato una sospensione urtando Suzuki in partenza, e che ha dovuto lottare con un notevole sottosterzo per tutta la gara, finisce in testa-

codà alla prima curva. A cavallo tra il 48. e il 49. giro, Senna ha qualche difficoltà a sbarazzarsi d'un gruppo di doppiati in lotta tra loro (Warwick, Boutsen e Badoer tra cui cerca di zigzagare anche Wendlinger) e perde in un solo giro 3" nei confronti di Prost, che ne approfitta per staccare il giro più veloce provvisorio. Quattro tornate dopo, il francese doppia la Ferrari di Berger. La gara sembra avviarsi verso un finale scontato, ma di colpo Schumacher rimonta

sino a trovarsi a ridosso di Senna, che resiste per dieci giri. Al 63. giro, infatti, il motore della sua McLaren si ammutolisce: si è rotto l'alternatore che ha causato l'arresto di tutte le centraline elettroniche. Senna istintivamente si sposta a destra per lasciare la traiettoria ideale a Schumacher. Non si è accorto che il tedesco lo aveva già affiancato proprio a destra e i due sfiorano la collisione evitata solo all'ultimo grazie al colpo d'occhio del brasiliano. ■



ALBORETO SI SFOGA DOPO L'ESCLUSIONE

«Ora basta con gli esperimenti»

MONTRÉAL — Va su e giù come un leone in gabbia. Michele Alboreto non ce la fa a digerire la terza mancata qualificazione. Montréal fa seguito a Barcellona e Imola, ma quel che più irrita il milanese è che la ragione, la causa intrinseca è sempre la stessa. Dopo aver consumato l'asfalto e smaltito un po' di rabbia, con questo camminare nervoso, Alboreto si rivolge all'ingegnere Stanzani: «È l'ultima volta che accetto di modificare le regolazioni della vettura durante le qualificazioni. Basta». Ma cosa vuol dire con ciò il pilota della Lola-Bms? «Semplice — spiega — ne ho abbastanza di fare esperimenti empirici durante le prove di qualificazione. Specie nelle nostre condizioni, dovremmo arrivarci senza più possibili variabili da collaudare. Queste dovrebbero servire soltanto a cercare di fare il miglior giro possibile.



Invece durante le sessioni di qualificazione cerchiamo di cambiare molle o ammortizzatori sapendo che abbiamo il 90% delle possibilità di sbagliarci, perché procediamo nel vuoto, per tentativi». Alboreto non lo vuole dire, ma implicitamente accusa la squadra bresciana di piegarsi alle esigenze dei tecnici della Lola senza far pesare la loro esperienza. Ma a trentasei anni, dopo aver nell'85, rischiato di vincere il mondiale, dove trova Alboreto le risorse per non cedere allo scoramento e abbassare le braccia? «Sarà l'allenamento perché tutta la mia carriera è sempre stata così, non ho mai avuto la vita in discesa, ho sempre avuto le difficoltà in tutte le squadre, eccetto proprio alla Ferrarari nell'85, quando la mia prima parte di stagione era andata proprio bene. In fin dei conti però la situazione di due anni or sono alla Footwork Porsche era ben peggio, se son riuscito a venire fuori da quella situazione siate certi che verrò fuori anche da questa». Ma non corri il rischio, di fronte a tutto ciò, di lottare con mino-

re determinazione di un giovane arrembante come Badoer, chiaramente disposto a prendere tutti i rischi anche solo per qualificarsi? «No, perché in F.1 non si deve mai regalare niente a nessuno. Non si può perdere nemmeno un briciolo di motivazione e rimane sempre valido il motto che il primo avversario in pista per un pilota è sempre il compagno di squadra». La situazione di continua lotta per l'ultimo posto tra te e Badoer non rischia però di alterare i vostri rapporti e soprattutto creare una rivalità troppo esasperata anche tra le due differenti équipe tecniche? «No, assolutamente, tra di noi c'è totale collaborazione e armonia, è così e basta, finché non ne veniamo fuori. Luca tra l'altro è molto veloce, ma anche lui ha i suoi problemi a causa di questa situazione. Lo scorso anno ha vinto il campionato di F.3000 suonando gente come Barriello che oggi è portato in auge come rivelazione. Non è piacevole per lui. Non è mai bello esordire in F.1 con una vettura che assolutamente non va, e io lo so bene. ■





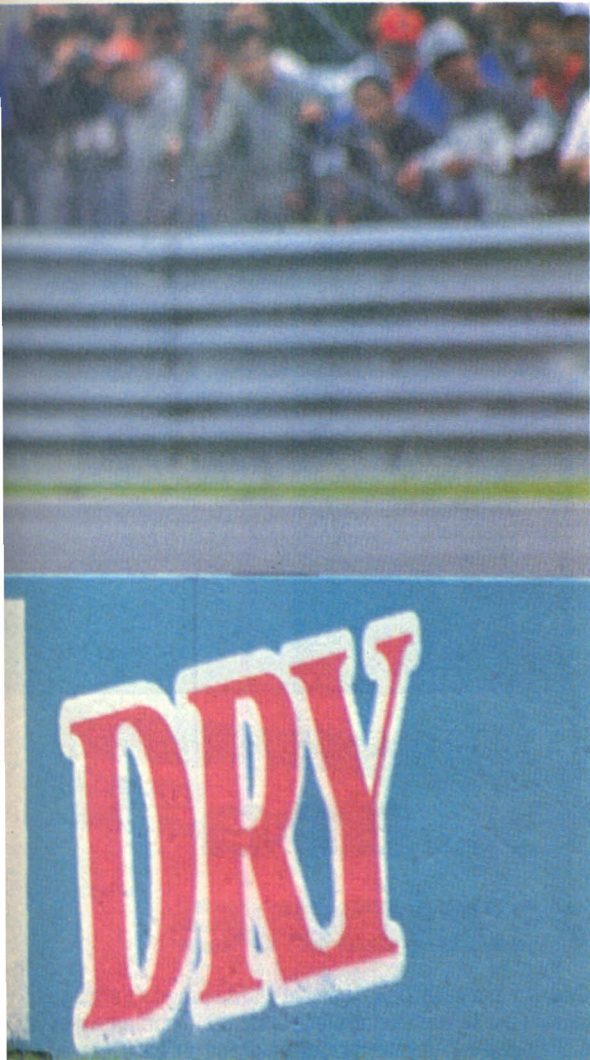
DIVENTA GROTTESCA LA GUERRA DEI CHIP

Tutti a piedi?

Ventiquattro monoposto su ventisei in odore di squalifica a Montréal: questo il risultato dello scontro fra team e potere sportivo riguardo all'elettronica. Ma davvero Mosley, dall'alto della sua posizione rafforzata dal Consiglio Mondiale, arriverà alle estreme conseguenze di questo ennesimo scontro già in Francia? Tutte le ipotesi sono aperte. Ma quella più probabile dice che...

DIEGO FORTI

MONTRÉAL — I commissari di Montréal hanno emesso un comunicato, sottoscritto da Roger Pert, J. Gordon Betz e Roberto Causo, secondo cui 24 delle 26 vetture presenti al Gp risultavano irregolari. In pratica le sole vetture della Scuderia Italia secondo gli «stewart» risulterebbero conformi ai regolamenti. Nel dettaglio Williams, Tyrrell, Benetton, McLaren, Lotus Minardi e Ferrari sarebbero fuori regola perché utilizzano sospensioni attive e correttori d'assetto, vale a dire che infrangono l'articolo 3.7 in cui si richiede che le parti della vettura in grado di influenzare l'aerodinamica rimangano fisse rispetto al corpo della vettura. Non solo, ma i commissari hanno anche dichia-



SE SI TORNASSE ALLE «PASSIVE»...

Benetton comunque favorita

MONTRÉAL — Come fece lo scorso anno con le benzine, Max Mosley vuole imporre la sua volontà senza mezzi termini. Questa volta però la dichiarazione di irregolarità di quasi tutte le monoposto visionate dai commissari tecnici (pur se con errori clamorosi, perché la Minardi di Barbazza non aveva più il sistema di controllo della trazione visibilissimo perché ottenuto con un circuito addizionale sui freni posteriori, mentre una delle Lola-Bms aveva l'antispin che non è stato rilevato) non potrebbe sortire al-

cun effetto immediato. Non è infatti praticamente attuabile da parte della maggior parte dei team la riconversione in passive delle monoposto costruite per essere attive. La rivolta sarebbe quindi garantita da una impossibilità materiale di schierare vetture competitive se non prima di parecchi mesi. Siamo quindi convinti che non succederà nulla nell'immediato futuro se non una «pressione» per ottenerne lo scopo del bando delle sospensioni attive e dell'antispin (più acceleratore elettronico, Abs e 4 ruote sterzanti) per il '94. L'unica squadra che potrebbe schierare anche in Francia una vettura passiva abbastanza competitiva è guardacaso la Benetton, cui basterebbe rispolverare la 193 utilizzata nelle due prime gare con le sospensioni dello scorso anno. La McLaren potrebbe facilmente far diventare passiva meccanicamente la sua Mp4/8, di cui un esemplare in questa configurazione girerà questa settimana, con il grosso problema, uguale per tutti, di rifare completamente l'aerodinamica, ovviamente studiata in funzione delle condizioni di utilizzo che le sospensioni attive permettono. La Williams dovrebbe ritornare indietro di due anni e ripresentare il telaio della

Fw14 dato che sull'attuale scocca non c'è spazio all'avantreno per i classici ammortizzatori. Per la Ferrari sarebbe ancora peggio perché dovrebbe realizzare per lo stesso motivo un telaio completamente rifatto all'avantreno. Ovviamente poi ci sarebbe sempre il discorso dell'aerodinamica da rifare sia per Williams che per Ferrari, ma la prima potrebbe attingere a quella, efficientissima, di 2 anni fa. Nei guai anche la Lotus che da due anni si sta concentrando soltanto sulle sospensioni attive. I piccoli team si troverebbero forse meno svantaggiati perché nella maggior parte dei casi hanno delle vetture passive adattate in attivo o con sistemi antispin. Una situazione che potrebbe fare comodo soprattutto alla Sauber che ha un'ottima monoposto convenzionale e che troverebbe ben piazzate Minardi (le sue sospensioni sono più idrauliche che attive), Jordan (che ha introdotto il correttore di assetto soltanto qui in Canada). Un improbabile schieramento del Gp di Francia con vetture passive vedrebbe quindi probabilmente in prima fila le Benetton con le Sauber, le Minardi, le Ligier e le Jordan avvantaggiate nei confronti di squadre come McLaren e Ferrari...

Giorgio Piola

rato non regolamentari Williams, Tyrrell, Benetton, McLaren, Footwork, Ferrari, Minardi (ma solo quella di Barbazza) per aver fatto ricorso all'antispin. In questo caso ad essere infranti sono gli articoli 1.3 e 2.4 del regolamento tecnico di F.1, secondo i quali la propulsione deve essere sotto il totale controllo del pilota. Cosa che non avviene in presenza di un dispositivo in grado di ottimizzare autonomamente la trazione. Oltre alle monoposto delle squadre sopra citate sono state giudicate irregolari, sempre per aver fatto ricorso a sistemi di controllo della trazione anche Jordan, Larrousse, Ligier e Sauber. Insomma, dodici squadre su tredici. Di fatto non è successo nulla poiché i commissari, vista

PHOTO 4

FORMULA UNO
ULTIME NOVITÀ

Attive subito fuori!

Max Mosley minaccia Dennis e Williams nel caso portino la Fisa in tribunale E a Parigi c'è il Consiglio Mondiale...

■ DIEGO FORTI

California... elezioni nei vari Consigli Mondiali, Fia e Fim, in programma questa settimana a Parigi, da martedì 8 (giorno questo sabato di As) va nelle edicole il 10 gennaio 1994. Pare che Mosley abbia minacciato i due team ancora nell'occasione. Williams e McLaren, di recente sventati da subito le sospensioni attive se venivano presentate avanti le sessioni finali che da tempo Ron Dennis e Frank Williams minacciano nei confronti della Federazione. Il Presidente, facendo una netta ipotesi esplicita, dal 1° gennaio 1994 la Federazione Italia pubblica sul numero 15 di Autopoint a carico di un'incisione sull'abitacolo dell'abitacolo in F.1) senza la possibilità che le vetture possano essere considerate irregolari. In questo argomento una situazione in

originare un problema maggiore che non minacciare di Giustizia dal prossimo anno, anche dal 1995. In pratica, a Williams e McLaren è stato fatto arrivare un messaggio di questo tipo: antispin, ambiente all'articolo della Corte di Louvain per la decisione illegittima i provvedimenti della Federazione che vietano il bando l'elctronica, vi esortiamo al meglio che le monoposto con le attive vengono considerate fuori regola da subito. Siamo sinceramente in presenza di un macabro spettacolo, continua Mosley in più di una occasione. In caso il peggio di fatto e nessuno può escludere che non lo faccia ancora. È invece possibile che il Consiglio Mondiale autorizzi 16 circuiti di scorta per ogni team: nel '94 (anziché 12, come attualmente previsto) e consenta di nuovo l'uso della propulsione per monoposto.

ANTICIPAZIONE. Così As, la settimana scorsa, anticipava la decisione di Mosley di continuare a oltranza la sua guerra contro l'elettronica facendo forza sul regolamento sportivo anziché su quello tecnico. Nella pagina accanto uno sconsolato Senna sembra meditare su quelle che potrebbero essere le conseguenze di una messa al bando di sospensioni attive e antispin...

la situazione decisamente anomala, hanno ritenuto di dover consentire a tutte le vetture incriminate di prendere parte al Gp, riservandosi però di trasmettere tutta la pratica alla Fisa per eventuali ulteriori provvedimenti. Come deve essere letta questa presa di posizione dei commissari in Canada? Secondo il parere della totalità degli addetti ai lavori interpellati, non si tratta altro che di una misura volta a ribadire l'autorità della federazione e scoraggiare ogni tentativo di «ribellione» nei confronti del regolamento 1994. In particolare si è lanciato un monito a Williams e, in particolare, McLaren affinché si astengano dall'andare all'arbitrato per ottenere il ripristino dell'elettronica. Eventualità che da tempo Ron Dennis e Frank Williams stanno ventilando. Insomma, è stata prospettata la possibilità che dalla prossima gara tutte le vetture (Lola-Ferrari escluse) siano considerate irregolari, se non si presenteranno senza attive e senza controllo della trazione. Non solo, ma su 24 vetture pende il rischio, sulla base del comunicato dei commissari di Montréal (il n. 3 per la precisione), di una possibile squalifica. L'operazione messa in atto ricorda molto nei modi e nei tempi quella relativa alle super benzine. Mosley cercò un anno fa di vietarle attraverso un accordo di tutte le squadre, ma alla fine riuscì a eliminarle solo attraverso un colpo di mano messo in atto in occasione del Gp di Ungheria, proprio «strumentalizzando» i regolamenti. La Williams, in relazione alla vicenda, ha emesso un comunicato (riprodotto a parte) in cui non solo dichiara di ritenere le sue vetture conformi al regolamento, ma anche che ritiene assolutamente inopportuno il provvedi-

mento dei commissari dato che da due stagioni (22 Gp per la precisione) le sue monoposto dispongono delle attive e del controllo della trazione. In ogni caso, la Federazione ha giocato le sue carte e una volta ancora si è avvalsa del principio caro a Macchiavelli, per cui il fine giustifica i mezzi. Non si può dire comunque che Mosley abbia agito con rigore formale. Minardi ad esempio ha tenuto a sottolineare che lui non ha né sospensioni attive né correttori d'assetto (i pulsanti che compaiono sul volante servono ad uno spurgo dell'olio e non a comandare elementi attivi) e che il sistema di antipattinamento applicato ai freni è usato solo nelle prove libere. Difficile poi per i commissari dimostrare che le vetture incriminate abbiano veramente usato l'antispin, tenuto conto che non è illegale averlo a bordo a patto di non utilizzarlo (è capitato in più di una occasione che il sistema sia stato volutamente disinserito perché non dava vantaggi). A questo proposito vale la pena sottolineare che proprio a Montréal la Scuderia Italia non ha fatto mistero di aver utilizzato su una delle sue vetture un sistema di controllo della trazione messo a disposizione della Marelli. Nessuna irregolarità è stata tuttavia contestata alla squadra italiana. Possibile che commissari tanto solerti nell'individuare apparati illegali su ben 24 altre vetture non si siano invece accorti che una delle Lola aveva l'antispin? Il dubbio è che il comunicato n. 3 sia sostanzialmente stato scritto sotto dettatura e in anticipo, ancora in ossequio a Macchiavelli e soprattutto a reali esigenze delle F.1, ma non in osservanza dei principi legali. Un dubbio per concludere: cosa succederà a Magny

Course? Le squadre si adegueranno, presentandosi con vetture passive e senza controllo della trazione o rinunciando Williams e McLaren ad andare in causa, tutto passerà sotto silenzio fino alla fine della stagione? Correttezza vorrebbe che tutte le squadre per non ritrovarsi squalificate adeguassero le loro monoposto. E il presidente federale Mosley dovrebbe farsi carico del rispetto della osservanza delle regole. Tuttavia, come detto, sono tutti convinti che se Dennis e Williams rinunceranno alla guerra le cose resteranno come prima di Montréal. E la legalità? Questo è un'altro discorso... ■



SEMIAUTOMATICI E TELEMETRIA

Si prepara la reazione

Da una parte c'è il rigore di Mosley nei confronti di attive e antispin, dall'altra però si sta prendendo in considerazione la reintroduzione di alcune tecnologie messe al bando. L'idea è quella di trovare l'unanimità per avallare un aumento dei motori di scorta ammessi in un anno da 12 a 16, con la clausola però che non possano essere tutti utilizzati da un solo pilota (4 o 6 devono andare all'altro). Questo per evitare che qualcuno possa disporre di un propulsore di scorta per ogni Gp. C'è anche la richiesta di riammettere la telemetria dalla vettura al box. Soprattutto però, e questa è la novità, si punta a conservare il cambio semiautomatico. Come ha precisato il delegato Fisa Charlie Withing, le marce dovrebbero in ogni caso essere inserite dal pilota e non dovrebbero esserci automatismi in grado di correggere eventuali errori da parte di questi.

(d.f.)

La F.3000 «SMASCHERA» L'ANTISPIN

Colpo dal basso

MONTREAL — Se a fornire il destro per una messa al bando delle sospensioni attive in base all'articolo 3.7 del regolamento tecnico, che vieta le appendici mobili, è probabilmente stata una contestazione mossa a suo tempo dagli uomini della Scuderia Italia (che tuttavia non hanno fatto ricorsi di sorta, ma solo sottolineato il problema) a individuare la possibile illegalità dei sistemi di controllo della trazione sono forse stati gli uomini della Cosworth. Una loro ricerca tra le pieghe del regolamento, nata per contrastare l'impiego dell'antispin da parte dei team di F.3000 motorizzati Judd-Zytek, alla fi-

ne si è rivelata «utile» anche per la F.1, visto che l'articolo a cui si fa riferimento è lo stesso per le due categorie. La norma in questione, la 1.3 del regolamento tecnico, sia di F.3000 che di F.1 recita, nella definizione di «veicolo terrestre», che questi per essere tale deve avere, oltre che lo sterzo, anche la propulsione completamente sotto il controllo del pilota. Con l'antispin inserito questo non avviene. Tuttavia per analogia si potrebbe sostenere che anche il limitatore di giri svolge una funzione simile e toglie al pilota il completo controllo della trazione, sia pure con finalità diverse.



il GP per modo di dire

GIORGIO TERRUZZI

Il circuito sorge su un'isola circondata da un po' di fiume.

Andrea De Adamich, «Italia 1», venerdì 11
A Montreal si lavora e non si fa l'amore.

Daniele Dallera, «Il Giorno», venerdì 11

Gerhard Berger è una mosca bianca.

Daniele Dallera, «Il Giorno», venerdì 11

Quattro omaccioni in maglietta nera hanno preso in consegna l'idolo austriaco e se lo sono portato lontano.

Daniele Dallera, «Il Giorno», venerdì 11

Invece del warm-up propongo il barm-up. Macché pista: alle 9 e mezza ci troviamo in un bel bar e facciamo colazione.

Raffaele Dalla Vite, «La Gazzetta dello Sport», sabato 12

Tempo fa ho parlato con Barnard e una volta sono persino andato a casa sua.

Ayrton Senna, «Il Messaggero», sabato 12

Con Senna non parlo da due o tre mesi.

John Barnard, «La Gazzetta dello Sport», sabato 12

Sono andato più volte a trovarlo in Inghilterra.

Ayrton Senna, «la Repubblica», sabato 12

Figuriamoci se gli ho fatto vedere i miei programmi per il '94.

John Barnard, «Corriere della Sera», sabato 12

La Ferrari invece avrà una grande macchina. Me lo spiega Barnard che sento tutte le settimane.

Ayrton Senna, «Il Giornale», sabato 12

Di certe cose non parlo neppure con mia moglie.

John Barnard, «Il Giornale», sabato 12

Barnard mi ha convinto, sta preparando una monoposto vincente.

Ayrton Senna, «Tuttosport», sabato 12

Ma è robbetta, quisquiglie, punzillacchere, almeno per ora.

Sante Ghedini, «Il Messaggero», sabato 12

La Ferrari ha poi invitato Di Pietro a seguire il Gran Premio dai box.

Pino Allievi, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 11

Non so se il regalo di compleanno me lo ha fatto Senna o la Ferrari.

Jean Alesi, venerdì 11

Ti auguro di invecchiare con noi alla Ferrari.
Luca di Montezemolo, fax ad Alesi, «La Stampa», sabato 12

Dunque, o il presidente della Ferrari è un impudente bugiardo o è vero che c'è tutta l'intenzione di confermarlo.



COLOMBO

Cristiano Chiavegato, «La Stampa», sabato 12

Quella che ad inizio settimana avevamo descritto come una minaccia è ora realtà.

Paolo Bramardo, «Tuttosport», domenica 13

Tagliatelle al melone, una cosa raccapricciante. Ebbé, non è più come una volta quando alle cene della Ferrari si andava sul sicuro.

Marco De Martino, «Il Messaggero», sabato 12

È come se fosse esplosa una bomba.

Pino Allievi, «La Gazzetta dello Sport», domenica 13

Tagliatelle col melone: è come fare una bicicletta con le ruote quadrate.

Raffaele Dalla Vite, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 11

Una mossa dittatoriale che Mosley ha probabilmente imparato da papà Oswald, il fondatore del partito fascista inglese.

Umberto Zapelloni, «Il Giornale», domenica 13

Ha fatto benissimo, è ora di finirla con certe manfrine.

Flavio Briatore, «Tuttosport», domenica 13

Roba da Federazione delle banane.

Daniele Dallera, «Il Giorno», domenica 13

Canon
Williams

RENAULT

STATEMENT BY THE CANON WILLIAMS TEAM

We refer to the Stewards Bulletin No 3 issued today following a report from the FISA Formula 1 Technical Delegate concerning the legality of certain team's cars in the 1993 World Drivers' and Constructors' Championship.

We consider this document to be regrettable in its content and regrettable in its timing.

We sincerely hope the validity of Nigel Mansell's World Drivers' Championship and the Williams-Renault World Constructors' Championship are not called into question by the contents of this document. The team's suspension system has been identical for the past 22 Grands Prix, that is since the beginning of the 1992 World Championship, and its conformity with the regulations has never been called into question until today.

12th June, 1993.

For further information: Canon Williams, Alex Brackley, Team Press Officer, CIS Promotions, CIS House, 12 Great Newport Street, London WC2H 7JA, Tel: 071-379 7989 Fax: 071-414 0206
Pour informations complémentaires: Renault F1, Jean-Lucien Delarivière, Renault Press, 34 quai de Fécamp de Jour, 92079 Boulogne-Billancourt, France. Tél: (1) 41 04 63 36 Tél: 203220 8540+ Fax: (1) 41 04 52 89



Barricata Williams

Quello che vedete riprodotto qui sopra è il comunicato emesso dalla Williams in risposta al bollettino dei commissari di Montréal. La decisione di questi ultimi viene definita criticabile non solo nei contenuti, ma anche nella tempestività. Al punto che la squadra si augura che non venga messo ora in discussione anche il titolo '92 conquistato da Nigel Mansell a bordo di una monoposto dotata di sistemi elettronici. Le sospensioni attive, si legge, si basano sullo stesso concetto da 22 Gp! La polemica sembra quasi sterile, ma alla luce del «giallo» benzina emerso in Canada appare come una reazione preventiva. Dal canto suo anche Dennis ha ironizzato contro la Federazione: «Perché non vietano il Renault, visto che è superiore?»



La principale novità è costituita dall'uso ormai definitivo anche per la gara dell'acceleratore elettronico, che garantisce anche un maggiore comfort di guida ai piloti della vettura più efficace, ma non certo più «comoda» della F.1. Questa volta, Prost è invincibile sin dalle prime prove anche per il suo compagno di squadra ed ottiene la settima pole position consecutiva. Un record. Il francese è del resto stato in quest'occasione il più veloce in ogni sessione di prova, migliorando il record della pista sin dal primo turno delle libere. Entrambi i piloti hanno stabilito i loro tempi di qualificazioni al venerdì non riuscendo a migliorare l'indomani: per colpa del maggior caldo secondo Hill, mentre per Prost è il vento ad aver cambiato direzione. Hill ha anche compiuto uno spettacolare testacoda all'uscita della variante che immette sul rettilineo di partenza scivolando sull'olio lasciato da Wendlinger.



HILL	●●●●
PROST	●●●●●●
TEAM	●●●●●●



Ritorno di fiamma, nonostante molti problemi, per le Ferrari che conquistano la terza fila dello schieramento, confermando d'essere in fase di progressione. Tanto Berger quanto Alesi hanno realizzato le loro migliori prestazioni al venerdì, quindi con i motori tradizionali. Entrambi avrebbero dovuto disporre di un nuovo propulsore dotato del sistema d'iniezione TT e dei tromboncini ad altezza variabile. Questo motore ha soddisfatto Berger, ma su quello di Alesi il comando meccanico dell'altezza dei tromboncini si è bloccato dopo un solo giro nelle prove libere ed il motore ha dovuto essere sostituito con uno normale. L'austriaco ha invece avuto un problema con l'elettronica del cambio, bloccatosi nel corso del primo turno di prove libere. Nel primo (e più veloce) turno di qualificazione, entrambi i piloti non hanno potuto sfruttare appieno il secondo set per via dell'olio in pista.



ALESI	●●●●
BERGER	●●●●
TEAM	●●●●



AMADUZZI



Cosa succede alla McLaren? Da anni la squadra non aveva ottenuto risultati così poco incoraggianti nelle prove ufficiali e lo stesso si deve dire di Senna. I problemi e la scarsa competitività della vettura hanno probabilmente influito anche sulla motivazione del brasiliano. Al termine della prima giornata di prove, Senna ha accusato problemi al motore e l'indomani anche al comportamento della vettura, che poi si è scoperto derivare da un errore nella programmazione del software di gestione della trasmissione e del suo controllo. Senna ha anche avuto venerdì mattina un problema con l'impianto elettroidraulico di gestione delle sospensioni e del cambio, che lo ha costretto a fermarsi lungo la pista. Anche Andretti ha avuto un problema simile l'indomani mattina ma è riuscito a rientrare ai box. Sabato pomeriggio, Senna ha avuto un contatto con Fittipaldi che usciva dai box.



ANDRETTI	●●●
SENNA	●●●
TEAM	●●●



Dopo che Schumacher aveva già tenuto dietro Senna a Montecarlo, questa volta è la Benetton al completo a posizionarsi compatta alle spalle dell'imprendibile Williams. Patrese sembra ormai aver trovato il giusto feeling con la vettura e le sue prestazioni sono sempre più convincenti ed allineate su quelle del velocissimo tedesco. E ciò benché il padovano abbia avuto qualche difficoltà al cambio, i cui innesti gli sono parsi lenti, e poi abbia rotto un motore nel secondo turno di qualificazione. Da quando (GP di Monaco) le B193 sono dotate di antipattinamento, le prestazioni sono migliorate, ma apparentemente a scapito dell'affidabilità dei motori, come temuto dalla Ford. Anche Schumacher ha avuto qualche problema col cambio nella prima giornata di prove, poi risolto sabato quando il tedesco ha avvicinato il tempo realizzato alla vigilia, quando la pista era più scorrevole.



SCHUMACHER	●●●●
PATRESE	●●●●
TEAM	●●●●



Ultima apparizione per la O20 visto che la nuova O21, recentemente presentata, non ha potuto essere approntata in tempo per questa trasferta. Katayama e De Cesaris dispongono comunque di due unità del nuovo motore Yamaha evoluzione F. Su questo tracciato, dove già lo scorso anno si mise in evidenza, Katayama è parso in difficoltà e ha effettuato un vero festival di testa-coda, terminando in questo modo anticipatamente tutte e quattro le sessioni di prove, tranne quella di venerdì pomeriggio che ha potuto continuare sulla vettura di De Cesaris dopo che il romano aveva terminato i giri a sua disposizione. Il giapponese ha accusato un sottosterzo troppo pronunciato. De Cesaris è invece riuscito a trovare un buon bilanciamento della sua vettura ed è rimasto molto soddisfatto delle prestazioni dell'ultima versione del suo propulsore che per la prima volta sarà usato anche in gara.



KATAYAMA	●●
DE CESARIS	●●●
TEAM	●●●

LE PROVE □ BATTUTO UN RECORD

Il settimo sigillo di Prost

Il francese centrando tutte le pole '93 ha superato il primato di Mansell e Senna delle partenze al palo consecutive. Bene le Ferrari entrambe in terza fila...

■ PAOLO BOMBARA

MONTREAL — Sembra proprio che contro il cocktail Williams-Renault-Prost almeno nelle prove quest'anno non ci sia davvero nulla da fare. Il francese tre volte campione del mondo ha infatti colto a Montréal la sua settima pole position consecutiva, migliorando così il primato stabilito lo scorso anno da Mansell e interrotti proprio in Canada. Lo scorso anno fu Senna ad arrestare l'egemonia dell'inglese, quest'anno il brasiliano è stato quanto mai poco conforme a se stesso. Ottavo, una prestazione non abituale e mediocre per lui, favorita da qualche errore in uno dei tanti software che controllano ormai le F.1. Se l'elettronica può anche servire a far andare piano Senna in qualificazione, allora è proprio ora di eli-

minarla. Il brasiliano non era comunque al meglio della forma, come ha dimostrato urtando inutilmente l'incolpevole Fittipaldi nel secondo turno di qualificazione. Si sono invece dimostrate in grande forma le Benetton e le Ferrari che hanno confermato i piacevoli sintomi di ripresa evidenziati a Montecarlo. Ha sorpreso tutti invece la prestazione di Brundle e della Ligier. Entrambe le sessioni di qualificazione sono state disputate in condizioni d'asciutto, ma quella del sabato è risultata globalmente più lenta per via del maggior caldo. Quella del venerdì invece è stata perturbata nel finale da un incidente occorso a Wendlinger che ha irrigato la pista d'olio, vanificando ogni tentativo di miglioramento cronometrico. ■

Sfortunatissimo al via della gara, dove è rimasto fermo al box per due giri, Andretti si è tolto la sua prima soddisfazione in prova: per la prima volta ha fatto segnare un tempo meglio di Senna. Il suo 1'21"6 nelle prove libere del sabato è stato migliore di tutti i tempi più veloci di Ayrton...



Un vero disastro, che contrasta coi brillanti risultati ottenuti in prova a Montréal, lo scorso anno. Quest'anno entrambi i piloti si ritrovano relegati nelle retrovie. Non tanto per mancanza di competitività, quanto per una somma di vari problemi. Venerdì, Zanardi è alle prese con problemi d'inconsistenza della frenata che vengono risolti solo a qualificazioni già iniziate. A quel punto, tanto il bolognese quanto Herbert (che dopo aver effettuato un testacoda al mattino ha tardato a trovare un buon assetto) trovano la pista sporca d'olio. L'indomani, Zanardi ha problemi d'assetto al mattino e al pomeriggio è tradito sin dal primo giro dalla sospensione attiva che dà problemi anche a Herbert. L'inglese deve far cambiare la centralina di gestione e trascorre molto tempo ai box tanto che non può cedere la vettura a Zanardi e restituire il favore di Imola.



Team	ZANARDI	● ● ●
	HERBERT	● ● ●
	TEAM	●



Le cose sono cominciate male alla Jordan, che presentava non poche novità. La 193 è stata dotata finalmente del suo correttore d'assetto, ma anche di nuovi convogliatori di flusso sull'alettone anteriore e di un sistema antispin modificato. Sono anche state sperimentate venerdì mattina nuove pinze freni con risultati disastrosi, almeno sul piano cronometrico. Al pomeriggio, poi, dopo aver dato l'impressione col primo treno di gomme di potersi inserire nel gruppo di testa, Barrichello si è fermato in panne di batteria col secondo treno. Boutsen intanto ha continuato ad arrancare, non riuscendo a trovare aderenza. Sabato, Barrichello è tra i piloti che riescono a migliorare più consistentemente nonostante la maggior scivolosità della pista. Il brasiliano è infine rimasto soddisfatto della frenata ed anche del correttore d'assetto, mentre non è migliorata la situazione per Boutsen.



Team	BARRICHELLO	● ● ● ●
	BOUTSEN	● ●
	TEAM	● ● ●



Promettente all'esordio e soddisfacente anche a Montecarlo, la Footwork Fa14 ha deluso profondamente a Montréal dove né Suzuki né Warwick sono mai venuti a capo dei gravi problemi di bilanciamento. La squadra ha, in effetti, sbagliato totalmente la definizione iniziale dell'assetto e ha poi rincorso per tutto il fine settimana una soluzione di ripiego, cambiando regolazioni, molle e carichi aerodinamici senza ottenere un riscontro positivo. Suzuki si lamenta di un comportamento variabile della sua vettura, sottosterzante nelle curve a destra e sovrasterzante in quelle a sinistra; mentre Warwick accusa una totale mancanza d'aderenza e di motricità. Sabato pomeriggio, Warwick compie anche uno spettacolare dritto in una veloce variante e danneggia lievemente la sua monoposto saltando sugli alti banchi di ghiaia, sagomati per rallentare le vetture, riuscendo comunque e rientrare ai box.



Team	WARWICK	● ●
	SUZUKI	● ● ●
	TEAM	● ● ●



Le nuove modifiche di tipo meccanico, studiate per migliorare il comportamento della vettura sui salti e nell'inserimento nelle curve lente, dà i suoi frutti, anche se la squadra ha ancora qualche difficoltà nel trovare il buon compromesso. Il motore Lamborghini continua invece a dare piena soddisfazione tanto a Comas quanto a Alliot, anche se questi perde la seconda sessione di prove libere proprio per via di un cedimento sul V12 modenese. Alliot ha anche avuto un momento di grande emozione venerdì pomeriggio, quando si è sfilato un nottolino d'attacco della sospensione posteriore sinistra facendolo finire fuori pista in un tratto molto veloce, ma fortunatamente nella ghiaia di una via di fuga. «Mi è andata bene» ha commentato poi il francese «perché se mi fosse successo in un altro punto del circuito avrei potuto finire ad alta velocità contro un muro».



Team	ALLIOT	● ● ●
	COMAS	● ● ●
	TEAM	● ● ●



Lunga o corta, il risultato non cambia. Come per le gomme, anche per i telai la lunghezza dell'abito non fa... il monaco. La Lola a passo corto (meno 6 cm), che aveva dato risultati incoraggianti nelle prove svolte a Monza, si è rivelata un fiasco sul medio-lento circuito canadese. Ancora una volta la lotta per la qualificazione si è ristretta proprio a Badoer e Alboreto e, contrariamente a Montecarlo, questa volta è rimasto fuori l'incolpevole milanese. Da notare che sulla vettura di Badoer è stato collaudato un antispin la cui esistenza è sfuggita anche ai commissari tecnici della Fisa. Questo sistema ha sicuramente agevolato Badoer, vista la conformazione del tracciato; ma non gli ha comunque impedito di effettuare un testa-coda sabato mattina. Alboreto, che era stato più veloce di Badoer venerdì, non è riuscito a migliorare sabato, a causa delle errate scelte d'assetto imposte dai tecnici della Lola.



Team	ALBORETO	● ● ●
	BADOER	● ● ●
	TEAM	● ● ●



Esordio ufficiale per il nuovo sistema di anti-pattinamento della Minardi che si basa sul controllo della frenata, sulla sola vettura di Barbazza. Il sistema è però ancora troppo giovane e venerdì mattina sulla vettura del monzese esplose un disco freno posteriore. Poi, rimontando il circuito, l'impianto si danneggia e viene allora smontato per il resto delle prove e della gara. Barbazza collauda anche una diversa sospensione, con doppio ammortizzatore anteriore studiato per migliorare il comfort e la stabilità sui salti. I risultati non soddisfano e si decide di ritornare al monoammortizzatore per la gara. Fittipaldi è contento della propria vettura, ma nel primo turno di qualifica si gira subito e deve poi utilizzare quella di Barbazza. L'indomani invece, quando monta il secondo treno di gomme, viene urtato da Senna che gli danneggia la sospensione anteriore destra.



Team	FITTI PALDI	● ● ●
	BARBAZZA	● ● ●
	TEAM	● ● ●



Torna sugli scudi la Ligier con una grande prestazione di Brundle, settimo sullo schieramento di partenza. Merito del cocktail vettura-motore Renault, ma anche del pilota britannico che apprezza particolarmente il tracciato canadese dove ha spesso brillato. Indubbiamente il nuovo fondo piatto realizzato dalla squadra ha sensibilmente migliorato l'efficacia della Js39, anche se la monoposto francese è ancora troppo instabile sui salti. Anche Blundell, dopo un inizio travagliato dovuto ad un'errata scelta d'assetto, conferma il potenziale della Js39 qualificandosi in decima posizione. L'ex collaudatore della McLaren non è comunque soddisfatto, perché dopo aver migliorato l'aderenza e la motricità che gli avevano dato problemi al venerdì, nelle curve lente, pensava di poter migliorare sensibilmente nel secondo turno di qualificazione; ma il caldo ha parzialmente soffocato la resa del V10 Renault.



Team	BRUNDLE	● ● ● ●
	BLUNDELL	● ● ●
	TEAM	● ● ● ●



A prima vista si potrebbe credere che la Sauber sia in calo di forma dopo lo straordinario inizio di stagione in cui si era imposta come quarta forza del campionato. In realtà il distacco cronometrico rispetto ai primi è rimasto stabile anche in quest'occasione. Se le vetture elvetiche hanno perso qualche posizione è quindi solo merito di chi, come la Ferrari, ha migliorato. Wendlinger e Lehto non hanno lamentato particolari problemi se non, al venerdì, un'eccessiva nervosità della vettura sui salti, problema accusato in particolare dal finlandese. Alla situazione è comunque stato posto rimedio l'indomani ed entrambi i piloti si sono dichiarati soddisfatti. Solo Wendlinger è riuscito, unico tra i primi dieci, a migliorare la propria prestazione. Venerdì pomeriggio, l'austriaco aveva del resto interrotto anzitempo, dopo un testacoda in cui aveva rotto il radiatore dell'olio, inondando la pista d'olio.



Team	WENDLINGER	● ● ● ●
	LEHTO	● ● ●
	TEAM	● ● ● ●

box

■ **RINO.** Alessandro Zanardi si è presentato a Montréal con una nuova decorazione del suo casco, sulla cui calotta superiore è stato dipinto un rinoceronte che carica col suo corno prominente. «L'ho fatto dipingere — ha commentato il pilota bolognese — in onore di certi commentatori televisivi...».

■ **HOOLIGANS.** La città di Montréal ha vissuto ore di follia alla vigilia delle prime prove. Nella notte tra mercoledì e giovedì, immediatamente dopo il successo della squadra locale di hockey nella Coppa Stanley (in pratica il titolo supremo nordamericano nella specialità) migliaia di tifosi festanti sono scesi in strada per celebrare il successo. Tra questi qualche centinaio di hooligans che ne hanno approfittato per mettere a sacco i negozi del centro causando un totale di 10 milioni di dollari di danni.

■ **TRIS.** Terza vittoria consecutiva per la Jordan a Montréal. Non nel vero Gran Premio, certo, ma nel tradizionale attraversamento del bacino olimpico su imbarcazioni di fortuna costruite dai meccanici delle squadre con materiale di recupero delle corse. I meccanici della Jordan hanno vinto precedendo l'equipaggio della Goodyear e quello della Benetton, mentre la Sauber è naufragata dopo pochi metri. Non hanno partecipato Ferrari e Scuderia Italia.

■ **FIA.** Proprio mentre a Parigi veniva ufficialmente rimodellato il volto e la struttura stessa della Fia, Bernie Ecclestone si è eretto a paladino difensore della stessa a Montréal dimostrando i limiti del famoso humour britannico. Anche i tecnici dell'Olivetti avevano infatti realizzato una zattera per la famosa traversata su cui avevano applicato anche un adesivo della Fia a mo' di bandiera. Forse temendo che la cosa potesse nuocere all'immagine della Federazione internazionale, lo stesso Ecclestone si è precipitato per strapparla.

■ **PESCA.** Fabrizio Barbazza ha sbalordito tutti i suoi colleghi dimostrando grandi attitudini di pescatore. Nel corso del fine settimana, tra una sessione di prove e l'altra, il pilota della Minardi ha infatti preso all'amo una buona decina di carpe di ragguardevoli dimensioni, poi immediatamente rigettate in acqua. Tra i molti spettatori ammirati dall'abilità e la fortuna di Barbazza, uno in particolare non nascondeva la propria stima ed invidia: Daniel Tremé, responsabile Elf e grande appassionato di pesca, che nella settimana precedente la gara aveva organizzato con alcuni ospiti, in battuta di pesca a Lunan, vero paradiso della pesca nel Québec. Una settimana rivelatasi piuttosto infruttuosa. «È incredibile — ha commentato Tréma — dovevamo venire a pescare qui, nel bacino del circuito...».



RENAULT NEL '94, POI LAMBO

McLaren ha un fu...Toro

Continua la contesa fra McLaren e Benetton per il motore da utilizzare non soltanto in questa stagione, ma anche nel '94. Oggetto della disputa è questa volta il 10 cilindri Renault; e Ron Dennis l'anno prossimo non avrà più il blocco del contratto con la Shell. «Il 10 cilindri Renault è la soluzione a breve termine per la McLaren — ha ammesso Udo Zucker della Tag — ma è ovvio che Ron sta cercando prospettive a lungo termine». Il tecnico tedesco ha spaziato poi su tutti i punti della questione motori. «La Ford non spinge abbastanza, è difficile lavorare così, non c'è sviluppo. Potrebbe anche smettere di dare un supporto ufficiale. Noi abbiamo chiesto anche il motore alla Ferrari, sono convinto che il loro 12 cilindri possa essere competitivo. In cambio avremmo potuto fornire la nostra elettronica, traendone entrambi vantaggio. Non è stato però possibile. Lo scorso anno abbiamo sondato un po'

tutti i costruttori tedeschi, ma l'attuale situazione in F.1 non li attira. C'è bisogno di stabilità e di maggiore libertà tecnica». La possibilità più concreta per la McLaren resta la Lamborghini. Daniele Audetto e Udo Zucker si sono parlati molto in Canada: «Il 12 cilindri Lamborghini è un buon motore ha quasi le stesse dimensioni dell'Honda che

utilizzavamo lo scorso anno. Tutto però dipende dal coinvolgimento della Chrysler». In questa settimana dovrebbe esserci una decisione. La McLaren con Senna come pilota potrebbe indurre la Casa americana a spingere di più sulla F.1, ma il solito gioco al rialzo messo in atto dal brasiliano in questi giorni non aiuta i piani di Dennis.

BLOCCATO IL «PACCHETTO»

Stop elettronico Marelli polemizza

La Marelli ha accolto con molta perplessità la messa al bando dell'elettronica relativa alle sospensioni, al cambio e ai sistemi di controllo della trazione. «Togliendo l'elettronica si sono perse di vista le reali esigenze dell'auto di serie», ha spiegato a Montréal il responsabile della comunicazione Marelli, Luigetti. «Per la Marelli la F.1 era una autentica palestra e le esperienze maturate sul campo di gara avevano una importante ricaduta sulla produzione di serie. L'elettronica come fonte di aumento dei costi è un falso problema; in realtà grazie ad essa si possono ottimizzare certe spese. Con il nostro programma di attive, cambio e anti-spin offerti in un unico pacchetto non si andava assolutamente incontro a costi enormi. Arrivare a un controllo elettronico della vettura, analogo a quello che abbiamo ottenuto nella gestione dei motori, era una sfida interessante, sia per noi che per l'intera F.1».



NAUFRAGIO. Qui a sinistra, i poveri «vichinghi» della Sauber vedono sfilare l'equipaggio Jordan ancora una volta vittorioso nella gara fluviale riservata ai meccanici a bordo di imbarcazioni di fortuna

BESTIALE. Così si presenta, qui sotto, il nuovo casco di Zanardi...

fotografie ORSI



COLOMBO

Ligier insiste sulle attive

Fra tanta confusione in merito alle sospensioni attive e la loro messa al bando, c'è chi continua visibilmente a credere in questa soluzione. La Ligier continua infatti lo sviluppo della sua Js39 «semi-attiva» con un intenso programma di prove a Magny-Cours nella prossima settimana col collaudatore Bernard e con Brundle. Non è escluso che un esemplare venga schierato al Gp di Francia. «Non certo per disputare la gara — precisa Gérard Ducarouge — perché, anche se avessimo riscontri positivi dalle prove comparative che effettueremo a Magny-Cours con una vettura tradizionale, non abbiamo fatto consistenti prove di distanza. Potremmo però farle disputare una giornata di prove». Da notare che nei prossimi tre Gran Premi il ruolo lasciato vacante da Maurizio Nardon sarà provvisoriamente occupato da Steve Clark, attualmente in forze al reparto sviluppo della sospensione attiva.

BRIATORE RILANCIA L'IDEA

Che bello il rabbocco in corsa!

La difficoltà a reperire sponsor preoccupa sempre di più le squadre. Flavio Briatore, responsabile della Benetton, nonostante disponga di un ufficio marketing imponente e ben organizzato, non nega che trovare finanziatori, con la crisi economica in atto, sia decisamente difficile. Secondo lui occorrono gare più emozionanti e un maggior numero di situazioni televisivamente «utili». Per questo ha rilanciato la proposta di rendere obbligatorio il rifornimento durante la gara. La cosa darebbe suspense offrendo ai team la possibilità di ricorrere a tattiche diverse, giocando sulla quantità di benzina in partenza oltre che sul numero e la durata delle soste per rifornire. Nel contempo si avrebbe la garanzia di riprese televisive di

pregio, con molti uomini in tuta ignifuga e le scritte degli sponsor in bella evidenza. Per evitare che le squadre si lancino nella progettazione di monoposto diverse dalle attuali (studiate cioè per imbarcare al massimo 80-100 litri di benzina) i serbatoi dovrebbero rimanere gli stessi di oggi. Il rovescio della medaglia è legato alla pericolosità delle operazioni di rifornimento.



STESSE GARE NEL '94?

Calendario in fotocopia

La Federazione ha pubblicato il calendario relativo alla prossima stagione di F. 1. In pratica la fotocopia di quello 1993: le stesse gare, in analogia successione tra loro. Unica variabile la data del Gp d'Europa, in programma a Donington, o il 10 o il 17 di aprile. Rimangono tuttavia alcune perplessità sui Gp di Kyalami e di Donington legate alle pressioni che sta facendo l'Argentina per ottenere una sua gara. Non si possono poi trascurare sia la volontà di avere una corsa negli Usa che il grande sforzo dei cinesi volto a realizzare al più presto il loro impianto, onde essere in grado di ospitare la F. 1. Stesso discorso può poi essere fatto per Jakarta, in Indonesia, che è pronta a soddisfare i desideri di Ecclestone. Calendario quindi già stilato, ma con possibilità di variazioni. Ecco le date:

DATA	CIRCUITO
13 marzo	Kyalami (Sud Africa)
27 marzo	Interlagos (Brasile)
10 o 17 aprile	Donington (Europa)
24 aprile	Barcellona (Spagna)
1 maggio	Imola (San Marino)
15 maggio	Monaco (Montecarlo)
12 giugno	Montréal (Canada)
3 luglio	Magny Cours (Francia)
10 luglio	Silverstone (Inghilterra)
31 luglio	Hockenheim (Germania)
14 agosto	Budapest (Ungheria)
28 agosto	Spa (Belgio)
11 settembre	Monza (Italia)
25 settembre	Estoril (Portogallo)
23 ottobre	Suzuka (Giappone)
6 novembre	Adelaide (Australia)



AMADUZZI

ALTRI TEST

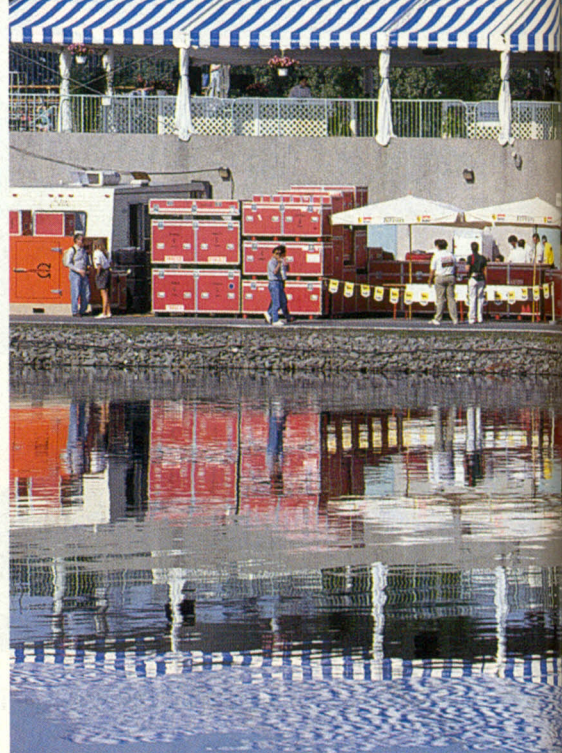
Non solo per Ferrari le gomme 15 pollici

In un prossimo futuro le ruote da 15" saranno testate anche da altre squadre oltre alla Ferrari. Gli uomini della Goodyear lo hanno precisato, pur sottolineando che dispongono di poche coperture di questo tipo. L'esperimento non è fatto solo in ottica Ferrari e per un eventuale inserimento delle sospensioni all'interno del cerchio. Uno dei punti da verificare è la spalla visto che la sua rigidità assume un importantissimo ruolo nella messa a punto. Poiché le ruote da 15" consentono una spalla più rigida, è presto spiegato il lavoro che stanno facendo in Goodyear. A stimolarli una serie di esperimenti, positivi, portati avanti dalla Michelin su ruote di questa misura: meglio prevenire la concorrenza...

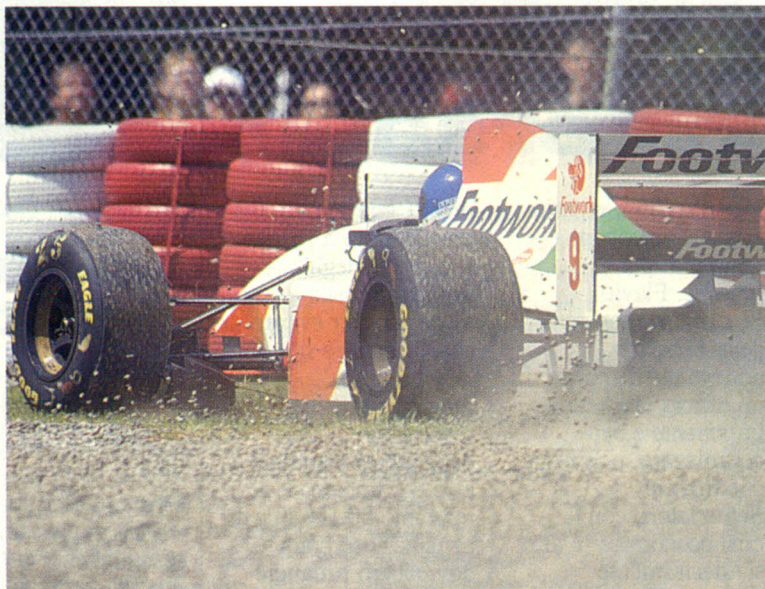
TAGLIATI I FONDI F.1

La Footwork in pericolo

Dense nuvole sul futuro della Footwork. Il consiglio di amministrazione del colosso giapponese, che controlla anche la squadra, preoccupato della recessione ha deciso di tagliare molte spese. Tra queste anche gran parte dei finanziamenti relativi alla F.1. In più, il patron Oishi è tutt'altro che soddisfatto dei risultati sin qui ottenuti (sotto, una Fa14 insabbiata in prova). Circola voce che la squadra potrebbe essere messa in vendita. Fonti inglesi danno l'ex proprietario e attuale general manager Oliver pronto al riacquisto, ovviamente a prezzi di liquidazione. Intanto c'è già stata una marcia indietro sulle attive acquistate dalla McLaren. Ufficialmente sono difficili da far funzionare e in sospetto di illegalità, ma più probabilmente risultano semplicemente troppo costose.



RIFFLESSI. L'ambientazione unica di Montréal, sopra, dà un fascino particolare anche alle attrezzature dei team



PESCA. In alto a sinistra, Barbazza mostra trionfante il risultato di... gara

CAOS. Nell'altra pagina, la bandiera rossa esposta insieme a quella a scacchi per un incidente alle termine delle qualifiche

PHOTO4

NUOVO OLIO DALL'AGIP

Una Minardi ben... condita

La Minardi, in accordo con la Cosworth, ha utilizzato un nuovo tipo di lubrificante Agip per i motori Ford 8 cilindri della serie Hb. Questo nuovo olio assicura una maggior protezione, a parità di viscosità, alla parte alta del motore, in particolare degli alberi a cammes. L'elevato numero dei giri, la massa delle valvole e l'estrema verticalità delle stesse, negli attuali motori Cosworth, del resto rendono critici proprio l'usura e i contatti di tutte le parti rotanti della distribuzione dei motori Hb. E l'affidabilità è strettamente legata proprio all'efficacia elastoidrodinamica della lubrificazione.



ORSI

AL GP FRANCIA LA 021

E la Tyrrell spiega le ali

La nuova Tyrrell 021 che Autosprint ha già presentato nel numero 23 e che è stata realizzata appositamente in funzione del motore Yamaha-Judd V10, non è stata schierata in Canada dalla squadra del boscaiolo dopo i primi, soddisfacenti giri a Silverstone. Il motivo essenziale è che essendo la vettura stata finita, in un solo esemplare, la settimana precedente il Gran Premio, non è stato possibile effettuare il necessario crash-test. D'altra parte mancavano alcuni pezzi fondamentali di ricambio e soprattutto le nuove soluzioni aerodinamiche. Già nella breve prova svolta in Inghilterra prima di partire, mancavano le nuove ali anteriori e posteriori e il nuovo fondo piatto. La 021 esordirà sicuramente a Magny Cours, anche perché i responsabili vogliono forzare i tempi.



COLOMBO

SPONSOR... ALCOLICI

L'ebbrezza di Larrousse

La Larrousse sembra sulla buona via per accordarsi con un nuovo sponsor principale che dovrebbe risolvere gran parte dei problemi di budget della squadra con un investimento a lunga durata, (si parla di cinque anni). La trattativa dura da tempo ormai e dapprima sembrava che l'accordo dovesse addirittura essere annunciato a Montréal; tutta la squadra del resto era preparata e Gérard Larrousse è giunto in ritardo, proprio perché rimasto in Europa per finalizzare i dettagli. Invece l'annuncio è rinviato anche perché in extremis è entrato in ballo anche uno sponsor concorrente. Trattandosi però in entrambi i casi di bevande alcoliche, sembra compromessa la possibilità che la sponsorizzazione inizi a partire dal prossimo Gran Premio, essendo in Francia vietata la pubblicità agli alcolici.

PROVE SOSPENSE PER IL RECUPERO, POI...

L'autogru salva Senna

La prima sessione di prove libere è stata interrotta due volte da... tre bandiere rosse. La prima volta per 16' per permettere di recuperare la monoposto di Senna, fermatasi lungo la pista col circuito elettroidraulico delle sospensioni e del cambio in tilt. Una procedura piuttosto anomala e criticata, visto che la vettura del brasiliano era ferma da diversi minuti e parcheggiata in una zona non pericolosa. Senna ha così potuto proseguire le prove una volta riparata la sua Mp4/8. La seconda interruzione è stata invece effettuata per recuperare la Ferrari di Berger, a sua volta fermatosi lungo il circuito, ma in una zona effettivamente più pericolosa. A fine sessione, si è fermata anche la Minardi di Barbazza in una nube di fumo, dopo aver rotto il motore. Immediatamente il direttore

di gara ha esposto la bandiera rossa, poi si è riveduto e ha esposto anche quella a scacchi. Molte squadre, tra cui la Ferrari, hanno protestato per l'interruzione delle prove che ha favorito il recupero della vettura di Senna in panne. È stato allora deciso che per il seguito del week-end, le prove sarebbero state interrotte solo se una vettura si fosse trovata veramente in zona

AMADUZZI



pericolosa e comunque la suddetta vettura non sarebbe stata riportata ai box. Forse scottati da quanto accaduto, i commissari sono però caduti nell'eccesso opposto e venerdì pomeriggio hanno lasciato tranquillamente continuare le prove di qualificazione nonostante la Minardi di Fittipaldi fosse ferma di traverso in piena traiettoria di un veloce curvone.

box

■ **MARMOTTA.** Emozione per Comas nel primo turno di prove libere quando in uno dei tratti più veloci del circuito ha schivato d'un soffio... una marmotta che ha deciso d'attraversare la pista proprio davanti alla sua Larrousse. Il fatto non è strano perché la colonia di marmotte è molto numerosa sull'isola dove sorge il circuito canadese. In passato accadde anche a Nannini in gara.

■ **SALA STAMPA.** Le installazioni della sala stampa di Montréal sono decisamente sempre più inadeguate ad accogliere la totalità dei giornalisti internazionali accreditati e l'organizzazione della stessa sala stampa non è certo tra le più efficaci. Il circuito canadese divide probabilmente con quello dell'Estoril e quello ungherese la palma per le strutture meno apprezzate.

■ **COMPLEANNO.** Jean Alesi ha festeggiato venerdì 11 il suo ventinovesimo compleanno. Per l'occasione gli erano state preparate due torte giganti, una dalla Ferrari ed una dalla Marlboro.

■ **NUDA.** Alla Benetton hanno invece festeggiato ben diversamente i quarant'anni dell'ingegnere Pat Simmons, che cadevano anch'essi il venerdì 11. Flavio Briatore & Co. hanno infatti invitato una provocante modella che si è esibita in uno strip-tease integrale nei box della squadra, ovviamente presente al gran completo. Indubbiamente questo regalo s'inserisce perfettamente nella nuova strategia di comunicazione inaugurata dalla marca di filati veneta con una doppia pagina a colori sul quotidiano francese «Libération», che illustra una settantina di sessi maschili e femminili di ogni razza e... colore.

■ **SEMAFORO.** Il progetto di una struttura unificata e mobile per il semaforo di partenza dei Gran Premi di F.1 procede a gonfie vele. A Montréal, Valerio Maioli, titolare dell'omonima ditta che cura già tutta la trasmissione dati della F.1, ha presentato a Roland Bruynseraede i disegni del suo progetto, che lo starter della F.1 ha approvato. «Ormai l'idea è approvata nella sostanza — ha commentato — e speriamo di riuscire ad utilizzare questo nuovo semaforo sin da quest'anno. Per quanto concerne i vari sistemi per controllare tutte le vetture schierate e sanzionare eventuali partenze anticipate, la scelta e l'applicazione del sistema definitivo è meno immediata e dipende anche dal budget disponibile.

■ **VILLENEUVE.** Un boato della folla ha salutato sabato pomeriggio la vittoria di Villeneuve sull'omonimo circuito canadese. Si tratta di Jacques, figlio di Gilles, che ha vinto la gara di contorno riservata alla F. Atlantic. Una vittoria carica di sentimenti e d'emozioni per lo stesso Villeneuve che per la prima volta tra l'altro correva sul circuito intitolato a suo padre.

GP CANADA



**Settima gara
del mondiale di F.1
13 giugno 1993**

Circuito:
Gilles Villeneuve

Distanza:
305,670 km

Organizzatore:
Ans Canada

Direttore di prova:
Roland Bruynseraede

Partenza:
ore 20,03 italiana

Spettatori:
70.520

Organizzazione: 6

Sicurezza: 6

**Condizioni
atmosferiche:**
soleggiato per tutti i
tre giorni



**Gilles
Villeneuve**
m. 4430



AMADUZZI

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nuovo
Alain Prost
(Williams Fw15C)
ha stabilito il nuovo record
con il tempo di 1'18"987
alla media di 201.907 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo
Michael Schumacher
(Benetton B193B)
percorrendo il suo 57. giro
in 1'21"500
alla media di 195.681 kmh.

SULLA DISTANZA


Nuovo
Alain Prost
(Williams Fw15C)
percorrendo 69 giri
pari a km 305,670
in 1.36'41"822
alla media di 189.667.





IN 25 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA

- | | |
|--|--|
|  2 Alain Prost
(Williams Fw15C)
1'18"987 (201,907) |  0 Damon Hill
(Williams Fw15C)
1'19"491 (200,626) |
|--|--|

2. FILA

- | | |
|---|--|
|  5 Michael Schumacher
(Benetton B193B)
1'20"808 (197,357) |  6 Riccardo Patrese
(Benetton B193B)
1'20"948 (197,015) |
|---|--|


3. FILA

- | | |
|--|---|
|  28 Gerhard Berger
(Ferrari F93A)
1'21"278 (196,215) |  27 Jean Alesi
(Ferrari F93A)
1'21"414 (195,888) |
|--|---|

4. FILA

- | | |
|---|---|
|  25 Martin Brundle
(Ligier Js39)
1'21"603 (195,434) |  8 Ayrton Senna
(McLaren Mp4/8)
1'21"706 (195,188) |
|---|---|

5. FILA

- | | |
|---|---|
|  29 Karl Wendlinger
(Sauber C12)
1'21"813 (194,932) |  26 Mark Blundell
(Ligier Js39)
1'22"097 (194,258) |
|---|---|

6. FILA

- | | |
|---|--|
|  30 J.J. Lehto
(Sauber C12)
1'22"198 (194,019) |  7 Michael Andretti
(McLaren Mp4/8)
1'22"229 (193,946) |
|---|--|

7. FILA

- | | |
|--|---|
|  20 Erik Comas
(Larrousse Lh93)
1'22"263 (193,866) |  14 Rubens Barrichello
(Jordan 193)
1'22"509 (193,288) |
|--|---|

8. FILA

- | | |
|---|--|
|  19 Philippe Alliot
(Larrousse Lh93)
1'22"819 (192,565) |  10 Aguri Suzuki
(Footwork Fa14)
1'22"891 (192,397) |
|---|--|

9. FILA

- | | |
|--|--|
|  23 Christian Fittipaldi
(Minardi M193)
1'23"119 (191,869) |  9 Derek Warwick
(Footwork Fa14)
1'23"185 (191,717) |
|--|--|

10. FILA

- | | |
|--|---|
|  4 Andrea De Cesaris
(Tyrrell 020C)
1'23"185 (191,715) |  12 Johnny Herbert
(Lotus 107B)
1'23"223 (191,630) |
|--|---|


11. FILA

- | | |
|--|---|
|  11 Alessandro Zanardi
(Lotus 107B)
1'23"240 (191,591) |  3 Ukyo Katayama
(Tyrrell 020C)
1'23"824 (190,256) |
|--|---|

12. FILA

- | | |
|---|--|
|  24 Fabrizio Barbazza
(Minardi M193)
1'23"946 (189,979) |  15 Thierry Boutsen
(Jordan 193)
1'23"960 (189,948) |
|---|--|

13. FILA

- | | |
|--|--|
|  22 Luca Badoer
(Lola Bms T93/30)
1'24"357 (189,054) | |
|--|--|

NON QUALIFICATO

- | | |
|---|--|
|  21 Michele Alboreto
(Lola Bms T93/30)
1'24"382 (188,998) | |
|---|--|

**VELOCITÀ
IN PROVA**

venerdì

N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	312.950
2	Prost	310.920
7	Andretti	303.430
28	Berger	302.610
25	Brundle	302.340
20	Comas	302.070
3	Katayama	302.070
6	Patrese	301.530
5	Schumacher	301.440
27	Alesi	300.720
26	Blundell	300.720
4	De Cesaris	300.360
8	Senna	300.270
12	Herbert	299.380
21	Alboreto	299.110
29	Wendlinger	298.310
22	Badoer	298.140
15	Boutsen	297.960
30	Lehto	297.350
14	Barrichello	297.350
9	Warwick	296.560
19	Alliot	295.430
10	Suzuki	295.430
11	Zanardi	295.340
23	Fittipaldi	291.840
24	Barbazza	289.160

sabato

N.	PILOTA	KM/H
2	Prost	306.850
0	Hill	302.070
5	Schumacher	301.530
25	Brundle	301.350
28	Berger	300.450
30	Lehto	300.360
26	Blundell	299.820
22	Badoer	299.730
20	Comas	299.020
14	Barrichello	296.470
27	Alesi	296.300
12	Herbert	295.250
15	Boutsen	294.740
3	Katayama	294.560
4	De Cesaris	294.390
6	Patrese	294.050
8	Senna	292.940
10	Suzuki	292.770
7	Andretti	291.410
29	Wendlinger	291.160
9	Warwick	291.160
21	Alboreto	290.990
23	Fittipaldi	290.490
11	Zanardi	290.160
19	Alliot	289.660
24	Barbazza	287.100

domenica

N.	PILOTA	KM/H
27	Alesi	301.800
5	Schumacher	299.020
0	Hill	298.670
6	Patrese	297.960
2	Prost	297.870
8	Senna	297.170
25	Brundle	296.910
30	Lehto	296.300
22	Badoer	295.080
28	Berger	294.820
12	Herbert	294.310
14	Barrichello	293.620
10	Suzuki	292.000
29	Wendlinger	291.920
20	Comas	291.080
4	De Cesaris	290.990
21	Alboreto	290.990
11	Zanardi	290.740
9	Warwick	290.660
19	Alliot	290.320
15	Boutsen	289.740
26	Blundell	287.430
24	Barbazza	285.960
3	Katayama	283.940
23	Fittipaldi	282.510
7	Andretti	268.660

Velocità rilevate sul rettilineo principale



PHOTO4

ALLIOT. Weekend nero per il pilota della Larrousse: dopo l'uscita in prova si è pure ritirato in gara

BRUNDLE. È finito a punti con il quinto posto: eccolo davanti a Herbert

VILLENEUVE. Sulla pista intitolata al padre, Jacques ha vinto la gara di F. Atlantic

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
2	Prost	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'19"747	1'18"987	1'19"376	1'19"135	1'23"200
0	Hill	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'20"349	1'19"491	1'20"133	1'20"145	1'23"485
5	Schumacher	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'21"862	1'20"808	1'21"175	1'20"945	1'23"454
6	Patrese	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'22"018	1'20"948	1'21"450	1'23"268	1'24"596
28	Berger	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'23"863	1'21"278	1'21"312	1'21"513	1'25"587
27	Alesi	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'21"809	1'21"414	-	1'21"660	1'23"705
25	Brundle	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'22"861	1'21"603	1'22"080	1'22"026	1'24"919
8	Senna	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'22"221	1'21"706	1'22"020	1'21"891	1'24"170
29	Wendlinger	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'22"744	1'21"936	1'21"605	1'21"813	1'24"252
26	Blundell	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'24"739	1'22"097	1'22"345	1'22"622	1'25"900
30	Lehto	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'24"162	1'22"198	1'23"318	1'22"428	1'24"448
7	Andretti	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'23"555	1'22"751	1'21"659	1'22"229	1'41"879
20	Comas	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'24"083	1'22"263	1'22"170	1'22"977	1'25"136
14	Barrichello	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'25"039	1'23"152	1'22"298	1'22"509	1'25"062
19	Alliot	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'23"675	1'22"983	1'23"162	1'22"819	1'25"149
10	Suzuki	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'24"767	1'22"891	1'22"854	1'22"999	1'26"124
23	Fittipaldi	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'23"372	1'24"559	1'22"700	1'23"119	1'26"252
9	Warwick	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'25"027	1'23"518	1'23"048	1'23"185	1'26"621
4	De Cesaris	Tyrrell 020C	Yamaha V10	Goodyear	1'23"974	1'23"268	1'24"105	1'23"185	1'27"110
12	Herbert	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'24"127	1'23"341	1'22"580	1'23"223	1'25"119
11	Zanardi	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'24"372	1'23"240	1'23"101	1'25"027	1'25"845
3	Katayama	Tyrrell 020C	Yamaha V10	Goodyear	1'24"193	1'24"391	1'24"152	1'23"824	1'27"390
24	Barbazza	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'24"648	1'23"946	1'24"803	1'24"375	1'26"497
15	Boutsen	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'25"500	1'24"632	1'23"459	1'23"960	1'25"906
22	Badoer	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'25"785	1'25"212	1'25"307	1'24"357	1'26"322
21	Alboreto	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'24"726	1'24"382	1'24"918	1'24"391	-



COLOMBO

**AUTO
SPRINT**

la nostra classifica

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/11	TOTALE PUNTI
1. Prost	22	1	11	22	21	10	21										108
2. Senna	14	20	21	-	14	20	-										89
3. Hill	-	14	14	-	-	14	10										52
4. Schumacher	-	11	-	14	11	-	15										51
5. Fittipaldi	8	-	4	-	3	6	2										23
6. Brundle	-	-	-	10	-	5	6										21
7. Blundell	10	6	-	-	4	-	-										20
Herbert	-	8	8	3	-	-	1										20
9. Berger	5	-	-	-	5	-	8										18
Lehto	6	-	-	8	-	-	4										18
11. Patrese	-	-	6	-	8	-	-										14
12. Alesi	-	3	-	-	-	10	-										13
13. Zanardi	-	5	3	-	-	4	-										12
14. Alliot	-	4	-	6	-	-	-										10
Barbazza	-	-	5	5	-	-	-										10
16. Andretti	-	-	-	-	6	3	-										9
17. Comas	-	1	2	-	2	-	3										8
18. Warwick	4	2	-	-	-	-	-										6
19. Wendlinger	-	-	-	-	-	-	5										5
20. Badoer	-	-	-	4	-	-	-										4
21. Barrichello	-	-	1	-	-	2	-										3
Suzuki	-	-	-	2	1	-	-										3
23. De Cesaris	-	-	-	-	-	1	-										1

N.B. Nell'ordine, dal 1. al 10. classificato, viene attribuito il seguente punteggio: 20, 14, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Inoltre viene assegnato 1 punto rispettivamente all'autore della pole position e del giro più veloce.

■ **PROST.** Al 12. tentativo finalmente Alain Prost è riuscito a vincere anche in Canada dove in precedenza era terminato secondo per 2 volte, nel 1986 e nel 1988; il francese ha ottenuto il 48. successo in 190 presenze. La Williams invece è alla 5. vittoria in terra canadese e alla 65. in 304 presenze, mentre per i motori Renault questo è il 2. successo in Canada e il 45. in 211 partecipazioni. Dopo 7 Gp Prost è tornato al comando della classifica provvisoria alla media di 6,71 punti/gara e la Williams è in testa alla graduatoria costruttori con 4,92 punti/partecipazione di media.

■ **PRIMATI.** Prost ha ottenuto la 7. pole position consecutiva stabilendo un primato in materia perché per la prima volta un pilota è stato il più veloce in prova in 7 Gp di fila nella stessa stagione. Ayrton Senna, infatti, è arrivato a 8 pole consecutive ma dal Gp di Spagna del 1988 al Gp degli Usa nel 1989 e anche le 7 pole di seguito del brasiliano sono a cavallo di 2 annate: dal Gp di Spagna del 1990 al Gp di Monaco del 1991.

■ **SCHUMACHER.** A Michael Schumacher è andato il giro più veloce in gara, il 5. per il giovane tedesco che conta appena 29 presenze; Schumacher è anche salito sul podio per la 12. volta. La Benetton è al 13. giro veloce in corsa.

■ **ALLIOT.** In Canada Philippe Alliot è arrivato alla 100. presenza ed è il 6. francese a raggiungere questo prestigioso traguardo. Il pilota della Larrousse ha esordito nel Gp del Brasile 1984, è terminato in zona punti in 6 occasioni collezionando però 62 ritiri. Il miglior risultato di Alliot è il 5. posto a Imola nello scorso aprile. Tra i francesi Prost è il primatista di presenze (190), davanti a Jacques Laffite (176) e René Arnoux (149).

■ **McLAREN.** A Montréal le McLaren Ford non hanno brillato nelle qualificazioni. Senna era 8. sulla griglia di partenza e per trovare il re della pole position così indietro si deve risalire fino al Gp di Austria del 1986, quando il brasiliano era alla Lotus. Michael Andretti (13.) ha ottenuto il peggior posto al via della sua breve carriera in F.1. Ricordiamo però che nel 1983 a Long Beach la vittoria è andata a un pilota della McLaren Ford — John Watson — che era stato soltanto 22. nelle qualificazioni: è il primato per il successo conseguito partendo dalla posizione più arretrata. In Canada invece anche la gara è stata negativa per la casa di Ron Dennis.

■ **TYRRELL.** Soltanto la Tyrrell tra le case in attività ha debuttato in Canada: nel 1970 con Jackie Stewart che, partito dalla pole position, era costretto al ritiro. Da allora le monoposto di Ken Tyrrell hanno vinto 23 Gp, un titolo costruttori e per 2 volte hanno portato il loro pilota al titolo mondiale.

a cura di **MAURO MORI**

MONTRÉAL — Le polemiche suscitate dal comunicato dei commissari tecnici hanno purtroppo tenuto banco ai box di Montréal, dove peraltro si sono viste interessanti novità e non soltanto nei garage delle grandi squadre. Ci riferiamo al sistema di controllo della trazione mediante la gestione elettronica dei freni posteriori, dispositivo sperimentato dalla Marelli sulla Minardi ricca fra l'altro di altre novità sulle sue monoposto. C'è stato poi il debutto della versione «Tb» del 12 cilindri Ferrari, nonostante qualche problema alla vigilia sulla vettura di Alesi.

FERRARI. Erano 4 i motori in versione «Tb» portati in Canada. Autosprint ne ha già ampiamente parlato sin dal primo debutto a Montecarlo con un esemplare montato sulla vettura di Berger. In Canada è stato possibile verificare che la posizione del flauto centrale è simile a quello utilizzato dalla Renault, con gli iniettori che spruzzano dall'alto al centro dei tromboncini. Questo flauto dovrebbe essere fisso e quindi la distanza dai tromboncini variare in funzione del loro movimento, che ora permette una gamma notevole di posizioni e non più soltanto le due estreme. Il secondo gruppo di iniettori dovrebbe essere subito sotto la farfalla ed entrare in funzione ai bassi regimi, mentre quello superiore è per gli alti regimi. Si sono visti i deflettori dietro le ruote anteriori, che sono però molto più piccoli di quelli introdotti dalla McLaren e utilizzati dalla



La Ferrari non aveva in Canada il nuovo musetto rialzato, né l'aerodinamica modificata. C'erano invece due piccoli deviatori «stile McLaren», in basso, davanti alle prese d'aria delle fiancate

LA TECNICA □ TENGONO BANCO I MOTORI DEL CAVALLINO

Concerto di tromboncini

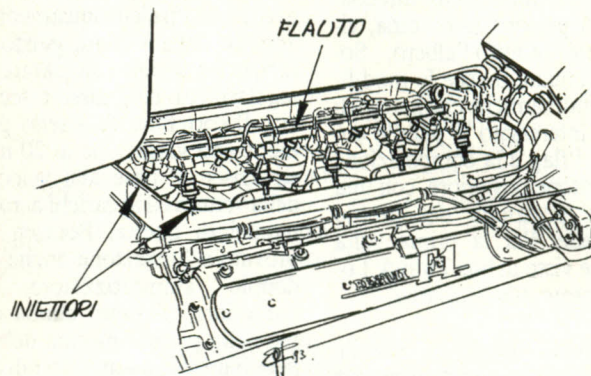
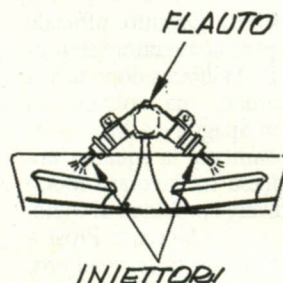
È finalmente arrivato il momento del collaudo in gara per i V12 Ferrari dotati del sistema di aspirazione variabile. Si tratta di un notevole passo avanti rispetto alla versione precedente. Non si sono viste invece le modifiche all'aerodinamica della F93A

GIORGIO PIOLA



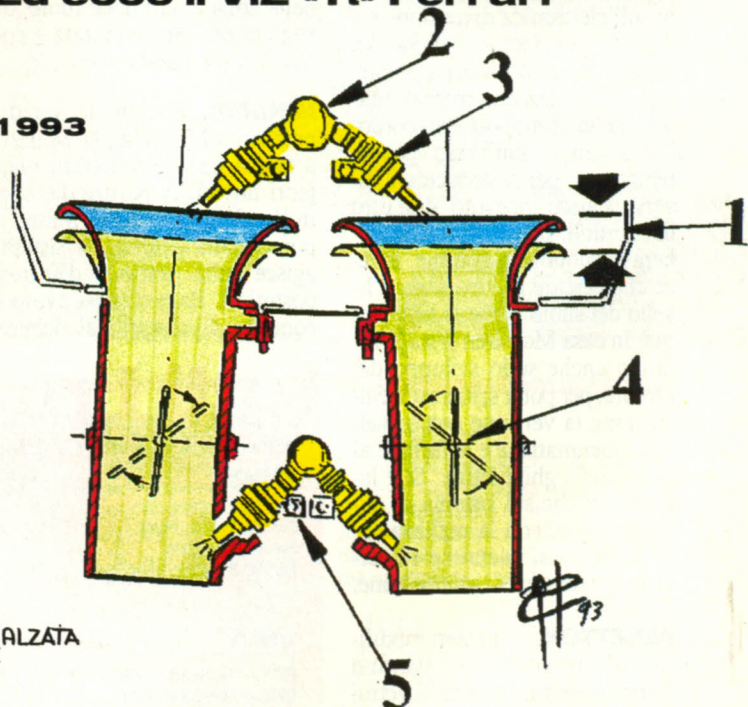
Così il V10 Renault...

I tecnici della Honda erano arrivati primi. Poi era toccato alla Ferrari. Dopo è stata la volta della Renault; che però, a differenza del V12 del Cavallino, ha già ottenuto grandi risultati in corsa con i motori dotati di tromboncini ad altezza variabile. Tali unità sono quelle siglate Rs4 e Rs5, con un unico flauto centrale di comando.

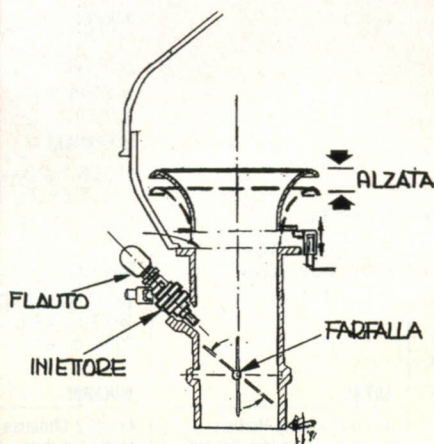


Ed ecco il V12 «Tt» Ferrari

1993



1992



Benetton. Il loro scopo è quello di evitare che entrino dentro le fiancate detriti di gomma. Per questo stesso motivo è stata messa una griglia a fisarmonica a protezione dei radiatori. Non era della partita invece il nuovo muso leggermente rialzato, che dovrebbe quindi debuttare in Francia insieme alle altre novità aerodinamiche. Nei prossimi giorni dovrebbero anche essere provate le nuove sospensioni messe a punto da Barnard, il cui debutto però è legato ai progressi che l'attuale sistema sta facendo. Questo, tuttavia, è ritenuto non adatto alle piste ultraveloci. Presente ai box Ferrari Kenneth Hill, uomo di fiducia di Barnard e la cui compagnia, la Metalore,

Debutto ufficiale del motore versione «Tt», con i tromboncini telescopici per la Ferrari. La differenza con il sistema introdotto due anni fa consiste nella maggiore libertà di movimento (1) del tromboncino, che non ha più due sole posizioni come nel '92 (tutto basso o tutto alto, osservare il disegno piccolo a sinistra) ma è modulabile. Vi sono poi due gruppi di iniettori, di cui uno ha il flauto centrale (2) che spruzza dall'alto (3) ed è posizionato al centro dei tromboncini come sui Renault (vedi disegno in alto) sin dallo scorso anno. Sul V12 Ferrari il secondo gruppo di iniettori (5) è posizionato più in basso rispetto alle farfalle (4).

fornisce particolari ad alta tecnologia sia alla Ferrari che alla McLaren.

WILLIAMS. Debutto ufficiale in gara per l'acceleratore elettronico della Williams dopo la sua introduzione, ma soltanto in prova, in Spagna e a Montecarlo. Ovviamente la squadra anglo-francese ha lavorato molto per risolvere i problemi di frizione che hanno bloccato Prost a Monaco. Il suo riuscire ad arrivare a fine gara nel Principato è stato giudicato un vero miracolo dopo l'ispezione in officina, visto che si era rotto l'albero... Sono continuate invece le modifiche aerodinamiche che hanno di nuovo interessato le paratie anteriori, i flap e la composizione dell'alettone posteriore, con una diversa posizione del profilo principale. Per la prima volta non si è visto ai box Patrick Lowe, passato alla McLaren.

McLAREN. Nulla di visibile sulle McLaren, a parte il ritorno alle paratie anteriori incurvate e ai controllori di flusso ad esse applicati, del tipo più avvolgente, non utilizzato a Monaco. Molto lavoro, invece, è stato fatto sull'elettronica di gestione sia delle sospensioni attive che del motore. È stato risolto il problema delle reazioni troppo brusche della monoposto sui cordoli. Il sistema è stato reso «più intelligente», per riconoscere il diverso carico ricevuto dall'urto dei cordoli: ora il dispositivo libera la ruota in questione, invece che cercare di riportarla a livello del suolo come faceva prima. In casa McLaren si sta lavorando anche sullo sviluppo del motore, per poter schierare a Silverstone la versione con le valvole pneumatiche e le farfalle al posto delle ghigliottine. Si è lavorato anche sul sistema di alimentazione, con la realizzazione di 6 diversi iniettori e 10 versioni di condotti di ammissione.

BENETTON. Sono stati modificati gli attuatori che avevano avuto un cedimento sulla vettura di Schumacher a Monaco. Il sistema di antipattinamento, a Monaco affidato soltanto all'acceleratore elettronico, è stato abbinato anche al «taglio» dell'iniezione perché vi erano problemi di ritardo nella risposta legati al riempimento della presa d'aria del motore che rallentava

l'effetto della gestione elettronica dell'acceleratore.

LOTUS. Sono apparsi al retrotreno due vistosi piani orizzontali, all'altezza del restringimento della carrozzeria per la forma «a Coca Cola». Servono a «pulire» l'aria che va verso l'alettone posteriore. Novità anche sulle appendici aerodinamiche anteriori, con il profilo principale che era quello dello scorso anno abbinato al flap sia '92 che '93.

JORDAN. Il correttore di assetto controllato elettronicamente è apparso sulle Jordan, giusto in tempo per vederle dichiarate irregolari dai commissari tecnici... Il correttore di assetto permette una variazione di 20 mm ed agisce in base alla velocità della vettura ed ai carichi aerodinamici di questa. Boutsen ha provato a Silverstone anche un doppio ammortizzatore all'anteriore, piazzato chissà come nella piccola nicchia del telaio. Nuove le paratie laterali degli alettoni anteriori. Da rilevare la presenza di due piccole minigonne centrali, tipo Larrousse, nella parte inferiore del profilo. Modificato anche lo scivolo, nella zona ai lati delle ruote, diventata ora più squadrata e con due piccole paratie verticali.

MINARDI. Tra tutte le squadre presenti a Montréal, la Minardi è quella che ha schierato maggiori novità. A partire dal controllo della trazione, messo a punto dalla Marelli: il sistema agisce sulla gestione dei freni posteriori. Barbazza ha avuto il compito di portarlo al debutto

Sulla Lotus, a fianco, c'erano due alette, ai lati delle fiancate, dove queste si restringono: servono a «pulire» il flusso d'aria che raggiunge l'alettone posteriore. Le Lola della Scuderia Italia avevano il passo accorciato di circa 6 centimetri. Tale modifica è stata ottenuta variando il grado di inclinazione dei triangoli della sospensione anteriore, in basso a destra



venerdì mattina, con risultati però meno positivi di quanto era avvenuto al primo e incoraggiante test di Fiorano. I vantaggi del sistema, con l'antipattinamento ottenuto frenando le ruote posteriori e senza interferire con il motore, sono notevoli. Come contropartita vi è un surriscaldamento dei freni, facilmente ovviabile su piste come Silverstone, Hockenheim e Monza, dove c'è spazio fra accelerazioni e violente frenate. Il sistema è semplice, anche se allo stato attuale di prototipo è alquanto pesante (circa 7,5 kg). Allo studio anche l'utilizzo di un sistema messo a punto dall'americana Watlow per dare al

pilota la possibilità di tenere sotto controllo sul display di bordo le temperature di esercizio delle gomme. Il dispositivo funziona tramite un sistema basato sulla rilevazione ai raggi infrarossi. Il peso di tutta l'apparecchiatura è di soli 400 grammi. A livello vettura da notare una modifica all'ingresso delle fiancate che ha migliorato il Cx della 193 e una diversa sospensione anteriore, dotata di doppio attuatore sulla monoposto di Barbazza.

SCUDERIA ITALIA. Il passo accorciato, di circa 6 cm, mediante l'inclinazione dei triangoli anteriori, ha migliorato di poco l'efficienza aerodinamica

tutti i numeri di telaio

Queste le sigle delle vetture utilizzate nelle prove e in gara nel Gp del Canada a Montréal

WILLIAMS

Fw15C-2 Damon Hill
Fw15C-4 Alain Prost
Fw15C-5 muletto
Fw15C-3 scocca di scorta

TYRRELL

O20C-7 Andrea De Cesaris
O20C-3 Ukyo Katayama
O20C-11 muletto
O20C-6 scocca di scorta

BENETTON

B193B-5 Michael Schumacher
B193B-4 Riccardo Patrese
B193B-1 muletto
B193B-3 scocca di scorta

McLAREN

Mp4/8-6 Ayrton Senna
Mp4/8-7 Michael Andretti
Mp4/8-5 muletto
Mp4/8-3 scocca di scorta

FOOTWORK

Fa14-3 Derek Warwick
Fa14-4 Aguri Suzuki
Fa14-1 muletto

LOTUS

107B-3 Johnny Herbert
107B-1 Alessandro Zanardi
107B-2 muletto

JORDAN

193-5 Thierry Boutsen
193-2 Rubens Barrichello
193-1 muletto

LARROUSSE

LH93-5 Philippe Alliot
LH93-3 Erik Comas
LH93-4 muletto

SCUDERIA ITALIA

T93-1 Michele Alboreto
T93-3 Luca Badoer
T93-2 muletto

MINARDI

M193-2 Christian Fittipaldi
M193-3 Fabrizio Barbazza
M193-1 muletto

LIGIER

JS39-4 Martin Brundle
JS39-5 Mark Blundell
JS39-1 muletto

FERRARI

F93A-143 Jean Alesi
F93A-141 Gerhard Berger
F93A-142 muletto
F93A-139 scocca di scorta

SAUBER

C12-5 Karl Wendlinger
C12-3 J.J. Lehto
C12-4 muletto
C12-2 scocca di scorta

● telaio nuovo



LA RENAULT CONFERMA

A Monaco frizione ko

Anche la Williams e la Renault ora ammettono che Alain Prost ha accusato un cedimento meccanico della frizione nel Gp di Monaco, quando il francese ha perso molto tempo nel tentativo di ripartire dai box dopo lo «stop and go» che gli era stato inferto a seguito della partenza anticipata. I tecnici hanno potuto confermare che c'è stata la rottura solo dopo che i singoli pezzi sono stati esaminati con cura. A differenza di quanto avevano asserito gli uomini della Williams, che avevano negato qualsiasi intervento sulla frizione durante gli ultimi test svolti a Silverstone, i responsabili della Renault hanno confidato che si è verificato il cedimento che tanto ha fatto pensare Alain Prost a Montecarlo. Ora che il particolare incriminato è stato individuato, alla Williams sperano di riuscire a risolvere definitivamente un problema che sta assillando il pilota francese dall'inizio della stagione. ■

fotografie COLLINS

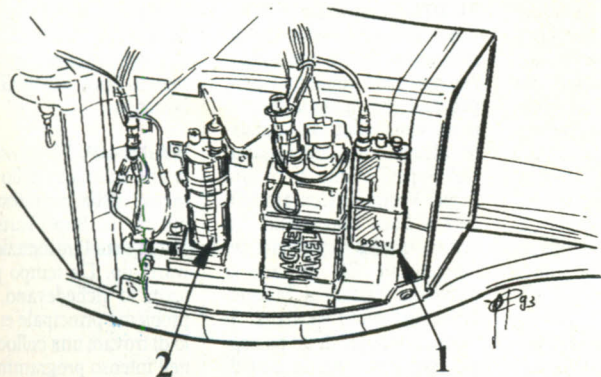
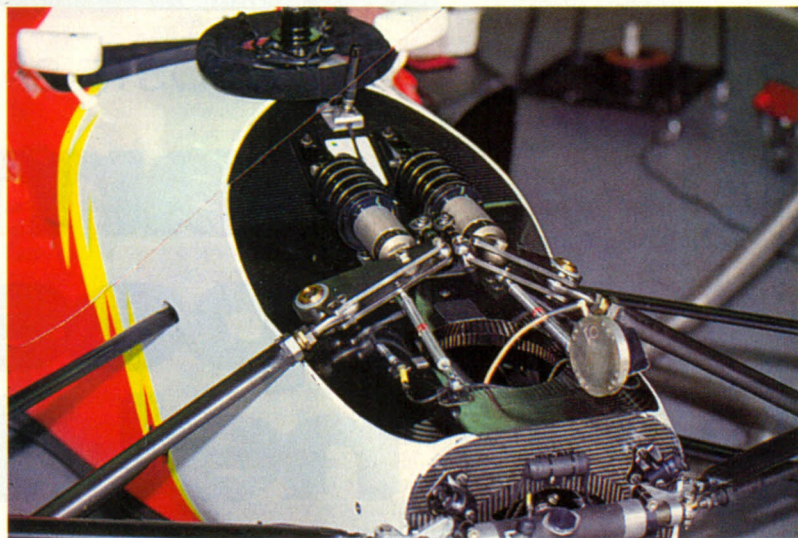
della Lola. Per la prima volta è stato provato il sistema antipattinamento. Per la Francia ci sarà un nuovo fondo piatto.

SAUBER. Positivi i primi test del nuovo motore Ilmor di cui esistono al momento tre esemplari. Mario Illien ne prevede il debutto per il Gp d'Italia.

LIGIER. Nuovo profilo estrattore, più lungo, per le Ligier e con una diversa carenatura del canale centrale. Nuovi anche gli schermi anteriori, simili a quelli della Williams. La prossima settimana verranno provate di nuovo le sospensioni attive collaudate a Imola da Eric Bernard.

LARROUSSE. Nei test del 21 e 22 giugno a Magny-Cours verrà riprovato il cambio sequenziale, che ha già coperto 460 km a Le Luc con Gounon alla guida. Questo cambio non dovrebbe comunque apparire prima di Monza.

TYRRELL. Contrariamente alle aspettative non c'era in Canada la nuova Tyrrell, la 021. Non è stato possibile affrontare in tempo le obbligatorie prove di omologazione, nella fattispecie il crash-test per il musetto. Mancavano, poi, i ricambi per le ali anteriori e posteriori e per il fondo piatto. La vettura sarà schierata in Francia. ■



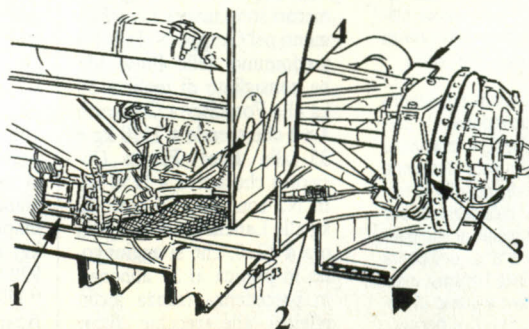
... e la centralina

Vi è una centralina addizionale (1) sulla fiancata di destra della Minardi '93 e un accumulatore di liquido idraulico necessario (2).

Minardi con il nolder...

La Minardi ha provato con Barbazza il sistema di antipattinamento, ottenuto con la gestione elettronica dei freni posteriori. Il sistema, molto visibile, pesa circa 7,5 kg. I vari elementi sono indicati con i numeri 1, 2, 3, 4. Ai lati

delle ruote, sull'estrattore della Minardi, è stato montato un piccolo nolder (indicato dalla freccia nel disegno sotto) che ha aumentato moltissimo il carico aerodinamico assicurato dall'estrattore stesso alla monoposto.



Faletti in monoposto nella F. Monza

Non contento delle esperienze nel Turismo, il comico Giorgio Faletti si dedicherà anche alle monoposto. La scelta per il debutto è caduta sulla F. Monza, la vettura che piloterà Faletti sarà una Spm 01 che gli verrà messa a disposizione dal pilota della F. 2 inglese, e costruttore Marco Spiga. La data della gara del battesimo formulistico nella categoria che impiega i motori Fiat Fire non è stata ancora fissata.

■ **VISITA.** Il valore di un club si desume anche dalle iniziative che è in grado di organizzare, il Nettuno Autostoriche di Bologna, fedele a questo spirito, ha così preparato per il prossimo 20 giugno un raduno sociale che prevede anche una visita alla Minardi. Per non trascurare anche arte e cultura è infine programmata poi una visita, sempre in occasione di questo raduno, al museo delle ceramiche di Faenza. Il numero di telefono del Nettuno Autostoriche è 051-367997.

■ **SOPER.** Il pilota britannico di Turismo sarà al via della prossima Bathurst 1000. Ovviamente Soper guiderà una Bmw, ma per l'occasione si tratterà di una M3 della Bmw Australia, compagno di Soper su questa vettura sarà lo specialista locale delle Turismo Tony Longhurst.

■ **LOLA.** Anche Jeff Krohnoff ha adottato per la propria Lola nella F. 3000 giapponese la soluzione ibrida vista sulla vettura di Roland Ratzenberger. In pratica sul telaio 93 viene impiegata l'ala posteriore tipo 92 e inoltre viene eliminato il cambio sequenziale.

■ **OPICINA.** Il 2. Stalom Trieste-Opicina, in programma il prossimo 20 giugno, farà rivivere i fasti della famosa gara di velocità in salita ammettendo anche le auto d'epoca. Altra grossa novità rispetto alla corsa dell'anno passato è la presenza delle vetture elettrosolari.

■ **SALA.** Maurizio Sandro Sala ha abbandonato le corse giapponesi. Il brasiliano ha preso questa decisione non essendo riuscito a trovare una collocazione per questa stagione, al suo paese natale ora si dedicherà alle gare della Turismo, ma il suo obiettivo è quello di andare a correre in America.



LE PROPOSTE SARANNO APPROVATE A IMOLA

Cambiano i pesi nel Turismo

Un nuovo intervento correttivo dovrebbe dare un nuovo equilibrio alle forze all'interno del Civt. Alcune modifiche ai pesi di fiche sono state infatti proposte alla Csa. Nel Gruppo A è stata appesantita di 30 kg la sola Alfa Romeo 75 Turbo che corre in A2 e che ora avrà un peso di 1030 kg. Numerosi sono invece i cambiamenti nel Gruppo N. In N1 il predominio delle Bmw M3 ha consigliato di togliere 30 kg alla Ford Sierra Cosworth 4x4 che scende a 1110 kg e 35 alla Ford Escort Cosworth che arriva a 1150 kg. In N2 sono stati imposti 40 kg alle Lancia Delta Integrali ora a 1210, che si aggiungono in pratica ai 37 abbonati in precedenza (senza alcun effetto) alle vecchie Bmw M3. In N3 ingrassano la

Mazda 323 Gtr (30 kg) che va a 1200 e l'Alfa 155 Q4 (20 kg) il cui limite è di 1190, mentre dimagrisce la Volvo 480 Turbo fino a 880 kg (-40). Mezzo quintale di handicap alla Honda Civic, che la porta a 940 kg, dovrebbe riequilibrare l'N5, anche se il beneficio a favore delle Alfa 33, che ora pesa 860 kg, si riduce a soli 20 kg per la contemporanea imposizione di altri 30 kg alle berline milanesi. Nella N4 cambia solo il peso della Peugeot 309 Gti 16V che, perdendo 20 kg, passa a 890. Del tutto stravolto risulta la mappa della N6. Handicap per l'Alfa 33 Permanent 4 920 di Naddeo (40 kg) e per le Toyota Corolla 920 (30 kg) e abboni per tutti gli altri: 20 kg a Fiat Ritmo Abarth, 840 Fiat tipo 1.8 880 16V e Peugeot 205 750 Gti,

30 a Fiat Uno Turbo 790 e 40 a Peugeot 309 850 Gti.

PILOTI. Le novità che il Turismo proporrà nella prossima gara di Imola non riguarderanno però soltanto i pesi, per quel che riguarda team e piloti sono infatti da segnalare alcune cose interessanti. Nel SuperTurismo si rivedrà l'Opel Vectra di Conrero affidata a Luca Maggiorelli. La vettura tedesca sarà dotata del differenziale Zf, provato la settimana passata a Misano, invece del solito Hewland. Si tratta comunque di un passaggio transitorio: per la gara di Varano del 18 luglio è infatti previsto l'arrivo sulla Vectra del giunto viscoso Fergusson. Altre novità del SuperTurismo sono rappresentate dal debutto stagionale della Bmw M3 dell'Ab Motorsport affi-

data a Marco Antonelli, dall'esordio dell'Alfa 155 Ts di Moreno Soli e del rientro delle Bmw 318i dell'Eurospeed. Infine nella classe N1 arriverà il Coloni Motorsport ad assistere la Bmw M3 di Giovanni Bonanno.

WARM-UP. La grossa novità che sul piano dello svolgimento della manifestazione offrirà il SuperTurismo a Imola sarà l'introduzione del warm-up. Da tempo piloti e team lo richiedevano, ma il problema principale era quello di trovare una collocazione nell'intenso programma delle gare di Turismo. Sulla pista del Santerno il «riscaldamento» delle vetture del SuperTurismo si svolgerà domenica mattina dalle 9.45 alle 10.00, tra la gara N4/6 e quella della N1/3.

PROVE AERODINAMICHE PER LE MANS

Anche Coulthard sulla Xj 220



La F. Opel continua anche nel '94

Sono state finalmente fugate le tante incertezze che si erano addensate sul futuro del campionato europeo di F. Opel. Nei giorni scorsi la Efda, la struttura che organizza questa serie, ha annunciato che anche nel '94 si correrà l'Euroseries. Il numero delle gare concomitanti con i Gp di F.1 sarà però diramato in luglio, in occasione della gara di Silverstone, o di quella successiva di Hockenheim. Il '94 dovrebbe comunque essere l'ultimo anno della serie europea delle monoposto della General Motors: infatti per il '95 la Efda ha ricevuto da Bernie Ecclestone la proposta di lavorare all'elaborazione del programma per una nuova F.2 (o Super F.3), questa serie dovrebbe avere, come già a suo tempo anticipato da Autosprint, telaio libero e motori di due litri derivati dalle Turismo D2.

La Jaguar Xj220C ha provato la scorsa settimana a Silverstone la veste aerodinamica per la 24 ore di Le Mans con David Coulthard. Il 22enne scozzese porterà in gara nella maratona francese la Gt britannica assieme a John Nielsen e David Brabham. La Xj220C vista nel test di Silverstone è

caratterizzata da un'ala posteriore la cui funzione è quella di trovare il bilanciamento aerodinamico ottimale sul tracciato della Sarthe. A Le Mans saranno tre le Jaguar Xj220C in gara, le altre due saranno pilotate da Win Percy-Armin Hahne-David Leslie e Paul Belmondo-Jay Cochran-Andreas Fuchs.



IL CIRCUITO È DI RON DENNIS

Ora Lydden è della McLaren

Si è risolta con un arbitrato favorevole alla McLaren la controversia che ha visto la Casa di Woking opposta alla famiglia Bissett per la proprietà del circuito di Lydden. Tutto era iniziato nell'agosto del 1989, allora la McLaren aveva intrapreso assieme alla famiglia Bissett un'operazione di ristrutturazione del circuito di Lydden. Nell'ottobre del 1991 le autorità locali avevano concesso tutti i permessi necessari per un nuovo circuito e uno stabilimento, successivamente vi è stata la disputa tra la McLaren e la famiglia Bissett per il controllo delle quote azionarie della Lidden Circuit Ltd. A questo punto Ron Dennis, unico proprietario di Lydden, prevede di realizzare in quest'area una base avveniristica per la McLaren.

NEI TEST DI F. 3000 A MONZA

Lamy veloce poi picchia

Alcuni tra i più importanti team del campionato internazionale di F.3000 si sono ritrovati la scorsa settimana per una serie di prove a Monza. Questa seduta è servita per preparare le vetture in vi-

sta del veloce tracciato di Pergusa, teatro della prossima gara della serie in programma il 18 luglio. Il più veloce è stato Lamy con la Reynard 93D-Cosworth della Crypton in 1'34"85; poi, verso la conclusione delle prove, il portoghese è stato protagonista di un'uscita di pista. Gli altri migliori tempi ufficialmente rilevati sono i seguenti: Bugatti (Reynard 92D-Cosworth) 1'13"49; Sospiri (Reynard 93D-Judd) 1'35"38; Simoni (Reynard 93D-Judd) 1'35"60; Panis (Reynard 93D-Cosworth) 1'35"80; Lagorce (Reynard 93D-Cosworth) e Beretta (Reynard 93D-Cosworth) 1'36"00.

PER LA GARA DI FORMULA 3000

Vallelunga si candida

Sfumata la candidatura di Misano, per la sostituzione della gara di F.3000 di Albacete, che è stata annullata, ora sono in lizza Vallelunga, che ha risolto tutti i vecchi problemi dell'agibilità della pista, il Mugello e Interlagos. Per quel che riguarda l'impianto romano, si sa che la questione è in larga parte legata alla ricerca di una copertura economica per affrontare un evento decisamente oneroso; ma, se tutto andrà per il verso giusto, a Vallelunga si potrebbe correre in settembre. L'ipotesi brasiliana prevede invece la possibilità di correre a dicembre. Quanto al Mugello si sa che per ora è stata inoltrata soltanto la richiesta all'autorità sportiva per organizzare la gara.

LA CONFERMA

Il responsabile della Erg, **Paolo Batini**, smorza definitivamente la polemica sulle benzine della Formula 3

■ ALESSANDRO COLLINA

È dall'inizio della stagione che regolarmente sorgono voci che accusano la Erg di praticare un prezzo della benzina di Formula 3 troppo elevato rispetto ai costi di produzione...



PHOTO4

«Partecipiamo alla promozione del campionato e c'è un monte premi per i piloti della F.3»

presenza nelle gare nazionali che contano».

— Le corse servono allo sviluppo del prodotto che va alla pompa?

«Non c'è dubbio, il cambiamento dei regolamenti per le benzine Turismo e Gt ci ha portato nuove problematiche che sono state risolte dall'equipe dell'ingegner Tessari. La verifica sui procedimenti di raffinazione e l'uso degli additivi ci ha molto stimolato portando benefici effetti anche sulla benzina commerciale».

— Avete ora lanciato un catalogo con benzine specifiche per ogni genere di corsa...

«È il massimo che si possa fare anche per i privati. È un grosso impegno tecnologico che ci permette di allargare la fiducia dei piloti nei nostri confronti. E sta dando ottimi risultati».

«Abbiamo messo a punto un carburante che, secondo quanto dicono i preparatori di motori, ha un'ottima resa sul piano della potenza. Il regolamento della categoria prevede una strozzatura sull'aspirazione, quindi questi propulsori hanno «fame» di ossigeno. Volendo determinate prestazioni occorre un carburante che possa compensare questa penalizzazione. Non è possibile, pertanto, usare la benzina normalmente in commercio. Per fare ciò abbiamo investito le nostre risorse tecniche facendo delle prove e continuamente cerchiamo di migliorare il nostro prodotto. Se a questo lavoro aggiungiamo i costi per il trasporto del prodotto sui campi di gara e lo stoccaggio, ritengo che il prezzo sia in linea con quello della concorrenza più qualificata. Comunque, a dimostrazione del nostro interesse nel non vedere estremamente gravati i costi dei team impegnati, abbiamo messo a disposizione della Csa, indipendentemente dal prezzo praticato, un contributo per la promozione del campionato e un monte-premi per il pilota».

— Il coinvolgimento della Erg nelle corse è iniziato l'anno scorso dopo aver avuto una presenza nel calcio...

«Siamo ancora sponsor della Sampdoria, ma un'azienda petrolifera non può prescindere dal mondo dei motori. L'avvicinamento è avvenuto con la Fiat che ci ha dato fiducia: nel mondiale rally i risultati sono venuti e poi si sono aggiunti i successi nel SuperTurismo con l'Alfa Romeo. Adesso al di là della F.1 che non vogliamo esplorare, abbiamo una buona

ACTION



Firestone per l'Honda in F. Indy

Continuano i collaudi del motore Honda di F. Indy. Mentre dal Giappone ancora non sono arrivati i finanziamenti richiesti dalla filiale americana, al più presto Mike Groff inizierà i test sugli ovali, mentre in precedenza il motore era stato provato solo sui circuiti stradali. Le prove si effettueranno a Indianapolis. Attorno alla squadra di Bobby Rahal sta poi crescendo un grande interesse da parte della Firestone. I proprietari del marchio americano sono i giapponesi della Bridgestone, che insieme all'Honda stanno per associarsi per dare vita ad una F. Indy «made in Japan». Il telaio come ha dichiarato Rahal sarà invece Lola con la Truesport che continuerà uno sviluppo parallelo. Dalla Firestone arriverebbero così quei finanziamenti per portare avanti il programma, che la Honda Japan ha sino ad oggi negato.

Montermini nel Super-T su Bmw

Un altro pilota proveniente dalle monoposto farà il proprio esordio nel tricolore Super Turismo in occasione della gara di Imola, in programma per questo fine settimana. È Andrea Montermini, che sostituirà Federico D'Amore al volante di una delle Bmw 318i dell'Euro-team. Per il momento non è stato ancora deciso se il pilota emiliano parteciperà anche alle altre prove della stagione, dipenderà dai suoi impegni con il team Euro-motorsport di Antonio Ferrari in Formula Indy.

Calestani più veloce in F. Opel

In vista della gara dell'europeo di F. Opel, in programma domenica prossima a Spa, alcuni importanti team della serie hanno fatto alcuni test la scorsa settimana a Silverstone. Il tempo incerto ha condizionato l'andamento dei test svolti con la pista che alternava l'asciutto al bagnato. Il più veloce è stato Matteo Calestani con la monoposto della Practice, autore di un 1'54"00, con alle spalle il connazionale Oliver Martini in 1'54"54, seguito dal britannico di origine italiana Franchitti (1'54"64), mentre Crinelli ha segnato il quinto tempo in 1'54"77.

Una delle gare che resteranno nel nuovo calendario della F.3000 del '94, ridotto a sole sei prove, sarà quella di Pau, vinta quest'anno dal portoghese Lamy con il team italiano Crypton, nella foto a lato. Le corse in terra francese il prossimo anno saranno ben tre, ovvero la metà



PHOTO4

ECCO COSA HA DECISO L'ASSEMBLEA DELLA FIA

La F.3000 nel '94 con sei gare

La notizia più rilevante emersa dopo le riunioni tenute dai vari organismi della Fia la settimana passata è la decisione di varare un calendario con sole sei prove per il campionato internazionale di F.3000. Di fatto l'autorità sportiva mondiale con un programma di sei prove riduce automaticamente anche il peso di questa serie, non a caso i movimenti verso la creazione di una F.2, o Super F.3 europea, con motori derivati dalle Turismo D2 per il '95 sono una realtà. Sempre a proposito della F.3000 è stato stabilito che il prossimo anno i soli motori ammessi saranno il Cosworth (sia nella versione Dfv che Ac) il Mugen Mf 308, il Judd-Zytek Kv e lo Zen Zf001.

TURISMO. La Fia non si è comunque pronunciata solo sulla F.3000, per quel che riguarda il challenge europeo, in prova unica della specialità, in programma a Monza il prossimo 17 ottobre, è stato deciso di portare a otto i piloti che potranno schierare Italia, Germania, Francia e Gran Bretagna, in luogo dei precedenti cinque. La quota di cinque resta comunque

valida per gli altri Paesi. Il challenge europeo si svolgerà anche nel '94 in prova unica, e avrà validità sia per i costruttori che per i piloti, la data è stata fissata per il 16 ottobre, mentre il circuito possibile organizzazione se ne riparerà soltanto nel '94. **DRAGSTER.** Di fronte all'arrivo di manifestazioni riservate ai Dragster, la Fia ha istituito un'apposita commissione per le gare di questi mezzi, a comporla sono stati chiamati dieci rappresentanti di altrettanti automobile club nazionali più Yvon Leon per la Fia.

ASSEMBLEA GENERALE. La scorsa settimana a Parigi si è tenuta anche un'assemblea generale straordinaria che aveva lo scopo di votare un nuovo statuto ed eleggere un nuovo presidente. In realtà si trattava di due operazioni in larga parte scontate. Non a caso i 125 delegati degli automobile club nazionali, in rappresentanza di 106 Paesi, hanno votato all'unanimità su entrambe le questioni.

Alla poltrona della presidenza è stato chiamato Max Mosley, che avrà un mandato di quattro anni a decorrere dal prossimo ottobre. Quanto alla nuova organizzazione della Fia, come da previsioni, sono stati istituiti due organi: il consiglio mondiale del turismo e dell'automobile e il consiglio mondiale dello sport automobilistico. A capo della sezione sportiva vi è, con la carica di presidente delegato, il portoghese Cesar Torres, mentre al vertice di quella del turismo vi è lo statunitense Paul Verkuil. Entrambi questi organismi sono formati da sette vice-presidenti e quindici membri. Tra i vice-presidenti del consiglio sportivo troviamo il neopresidente della Csa,

Marco Piccinini, mentre nella sezione Turismo, sempre nel ruolo di vicepresidente c'è il presidente dell'Automobile club d'Italia, Rosario Alessi. Infine è stata ratificata la già prevista istituzione del senato della Fia il cui compito sarà di prendere le decisioni necessarie per la gestione corrente e trattare gli affari urgenti. Del senato fanno parte il presidente uscente della Fia, Jean-Marie Balestre, il neoeletto Max Mosley, i presidenti delegati dei due nuovi consigli mondiali, Cesar Torres e Paul Verkuil, il vicepresidente incaricato della promozione Bernie Ecclestone, e altri tre membri nominati dall'assemblea generale che sono Rosario Alessi, Michel Boeri e Otto Flimm.

TRE CORSE IN FRANCIA

DATA	CIRCUITO	NAZ.
15 maggio	Nürburgring	(D)
23 maggio	Pau	(F)
17 luglio	Pergusa	(I)
21 agosto	Nürburgring	(D)
9 ottobre	Nogaro	(F)
16 ottobre	Magny-Cours	(F)

ACCORDI PER LA GARA USA NEL '95

Monza... ovale per la F. Indy

Nei suoi programmi di espansione, la F. Indy sta pensando anche ad una gara in Italia. Recentemente ci sono stati contatti tra gli organi della IndyCar e l'autodromo di Monza per organizzare una prova di campionato nel 1995. Il tracciato sarebbe un ovale ma non avrebbe nulla a che vedere con il vecchio anello di velocità. In sostanza si utilizzerebbe il rettilineo d'arrivo (nella foto Orsi), la curva Parabolica, il rettilineo opposto a quello dei box. Si modificherebbe poi la vecchia curva del raccordo, per conferirgli una curvatura a 180 gradi. Scaturirebbe così un ovale, con le curve piatte, di circa due miglia.



PROVATE CON MORBIDELLI

Nuove gomme sulla 155 Ts

Venerdì scorso l'Alfa Romeo ha portato in pista a Misano una 155 Ts, per effettuare alcuni test in vista della gara del Superturismo in programma questo week-end sull'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola. Al volante della vettura c'era Gianni Morbidelli; 82 i giri coperti dal pesarese nell'arco della giornata, il cui scopo era di mettere alla prova diverse soluzioni di freni e gomme. Per quanto riguarda l'impianto frenante, sono state collaudate delle nuove pinze e anche diversi tipi di pastiglie; ai test era presente anche un tecnico della Brembo. Sono state provate anche gomme Dunlop di mescole diverse, che nonostante il gran caldo hanno dato riscontri positivi; Morbidelli ha girato più che altro in assetto da gara, per verificare anche l'affidabilità dei materiali, e infatti il miglior crono è stato di 1'40"63, ben lontano dai tempi segnati nella gara dei primi di maggio. Ai test di Misano hanno partecipato anche il team Conrero e l'Euroteam; Luca Maggio-

relli non ha potuto girare regolarmente con la propria Opel Vectra a causa di numerosi problemi alla trasmissione, culminati nella rottura di un semiasse che ha posto fine anzitempo ai test del toscano. I problemi sembra siano derivati dall'adozione del cambio sequenziale, per sviluppare il quale il team Conrero ha dovuto saltare le ultime gare della serie. L'Euroteam ha invece portato in pista due vetture per Stefano Modena e Danilo Rossi. Modena ha compiuto circa 50 giri con la Bmw 318i effettuando soprattutto prove di durata, allo scopo di acquisire dati. Sono stati provati anche dei nuovi cerchi da 19 pollici, però con esito negativo, e dei nuovi tubi di scarico. Rossi invece ha compiuto solo una decina di giri «a puro scopo di curiosità»; il pilota di F.3 si è comunque trovato subito a proprio agio con la vettura tedesca, girando sul piede dell'1'45". A titolo di confronto, il miglior giro di Modena è stato l'1'41"8.

Innocenzo Bonelli



UNICO AZZURRO

Sfida europea per Bettin in F. Ford

Ci sarà solo un italiano al via del campionato europeo di F. Ford che parte domenica prossima con la gara di Spa. Si tratta di Omar Bettin (nella foto in alto), 21 enne udinese premiato lo scorso anno come pilota più promettente del Challenge F. Ford italiano di Henry Morrogh. Bettin piloterà una vettura che è gestita dalla Olimpic Motorsport di Londra. Dopo l'appuntamento di Spa le F. Ford che usano i nuovi motori di 1800 cc con testata a sedici valvole, si cimenteranno a Zandvoort, Nürburgring, Le Mans, Brands Hatch per chiudere con il Festival F. Ford.

LA NOVITÀ

Si chiama **Barrelli B093** l'ultima vettura di F. Europa Boxer. È opera di due fratelli da tempo impegnati in F. Monza

ARTURO RIZZOLI

Nei box dell'autodromo di Monza è stata presentata lo scorso fine settimana una nuova monoposto di F. Europa Boxer. La scelta del luogo e della data per la Barrelli B093, questo il nome della neonata vettura, non sono stati casuali. I costruttori, i fratelli Barrelli, sono da tempo dediti alla costruzione di F. Panda, prima, e F. Monza, ora, e non a caso in questo week-end erano appunto impegnati sulla pista brianzola nella F. Monza. La scelta di questo autodromo è poi motivata dalla volontà di fare debuttare questa vettura già nel prossimo appuntamento tricolore del campionato italiano di F. Europa Boxer, che appunto si disputerà sulla pista brianzola, in concomitanza con il Gp Lotteria il prossimo 27 giugno. A pilotare la Barrelli B093 nella gara del battesimo sportivo sarà Rovini, pilota che correva già con i fratelli milanesi nella F. Monza; comunque, per non lasciare dubbi a questo proposito, la neonata F. Europa Boxer ha già il nome di Rovini sulla carrozzeria. La vettura si presenta con una veste gradevole a vedersi: ha linee piuttosto filanti, il muso è a

punta e non si è ceduto alla diffusa tentazione di rialzarlo, ovviamente non si potevano evitare i due vistosi (quanto stonati) rigonfiamenti ai lati nella zona del motore, ciò è determinato dagli ingombri del propulsore dell'Alfa Romeo che ha un'architettura Boxer. Le pance laterali hanno una sagoma un po'... conosciuta nel mondo delle monoposto: la somiglianza con quelle della Reynard F.3 del '90 è davvero notevole. Il cofano posteriore ha poi un andamento tondeggianti. Passando agli aspetti meccanici, si nota che lo schema della sospensione anteriore è push-rod, mentre posteriormente la collocazione degli ammortizzatori in posizione verticale ha indotto a scegliere un pull-rod. Nel guardare il retrotreno salta all'occhio la pronunciata inclinazione dei semiassi determinata da un posizionamento del cambio piuttosto in alto. Questa soluzione ha consentito indubbiamente la realizzazione di una buona aerodinamica posteriore nella zona dello scivolo, ma in termini di funzionamento ci sarà da vedere quale sarà il comportamento della trasmissione.

foto grafie ALLARA



La Barrelli B093 di F. Europa Boxer ha un muso piuttosto appuntito, ma non rialzato, e le pance laterali ricordano molto la Reynard 903





FORMULA INDY
GARA A DETROIT

Montermini gioia e rabbia

Nella corsa vinta da Sullivan e caratterizzata da penalizzazioni e da incidenti, l'italiano è protagonista di una prestazione sensazionale: è quarto, ma senza un errore poteva addirittura vincere

CESARE MARIA MANUCCI

DETROIT — Ci fosse stato Lauda avrebbe detto «Grande Kasino». Danny Sullivan torna alla vittoria in una giornata dove è realmente successo di tutto: incidenti, penalizzazioni per partenza anticipata e per aver sconfinato oltre il limite della pista, collisioni multiple e piloti inviperiti. Una gara decisa negli ultimi tre giri, dopo che l'ennesima Pace-Car si era fatta da parte. Una serie di avvenimenti e colpi di scena che alla fine hanno scontentato tutti tranne, logicamente, Sullivan, Boesel e Mario Andretti che si sono ritrovati sul podio solo in virtù della scelta opportuna per effettuare l'ultimo rifornimento e il cambio gomme. Il principale responsabile di una corsa così caotica è stata la nuova pista di Detroit, che dallo scorso anno si sviluppa dentro un parco cittadino. Roba da far rimpiangere il vecchio tracciato in centro città.



in merito alle penalizzazioni di Fittipaldi e Unser, e all'ultima pace-car che è stata mandata in pista forse con un eccesso di prudenza. Ha vinto di esperienza, cogliendo un successo quasi impossibile considerando la superiorità tecnica che i telai Penske avevano palesato su questo tipo di tracciato e la perdita di pressione del turbo che ho afflitto nel finale. Emerson Fittipaldi ha terminato la sua gara contro un muro di gomme. Il brasiliano era stato al comando per i primi dodici giri, poi era stato fermato con la bandiera nera per aver anticipato la partenza. Fittipaldi ha contestato fortemente questa decisione: «Ero dietro Mansell, ho accelerato meglio di lui quando è uscita la bandiera verde. Nigel ha invece sbagliato in pieno la partenza, probabilmente ha fatto un errore nella cambiata, tanto che anche Tracy lo ha passato. È lui che ha improvvisamente rallentato. Se questa deve diventare la nuova procedura del via, la prossima volta lo faccio anche io, così chi è al mio fianco si prende la bandiera nera. Al briefing avevano detto che se ci fossero stati problemi in partenza, con situazioni discutibili, avrebbero neutralizzato tutto con una bandiera gialla. Se questa partenza viene considerata regolare, allora sono preoccupato per il futuro, perché potrebbero esserci gravi incidenti». Le lamentele su Mansell vengono anche da parte di Johansson: «Mi ha ostacolato per tutta la gara. Ero terzo, ma faceva di tutto per non farmi passare. Era ridicolo. Quando l'ho passato e mi sono accorto che c'erano le bandiere gialle per l'uscita di Fabi, ho subito rallentato. Lui non lo ha fatto, mi ha ripassato davanti rompendomi il musetto e facendomi urtare la macchina di Fabi che era in mezzo alla pista». Se le accuse di Johansson sono fondate in merito al «tampon» operato da Mansell ai danni dello svedese — che aveva causato una

lunga fila di vetture alle sue spalle — ci sembra che nell'incidente che lo ha eliminato dalla gara Johansson abbia comunque una certa responsabilità nell'urto contro la macchina di Fabi. Per i piloti di Penske una giornata disastrosa, con Tracy al comando per venticinque giri ma solo nono al traguardo, causata un errore nella tempistica dell'ultimo pit-stop e del cedimento dei pneumatici negli ultimi due giri. Alla fine, ha cercato anche di eliminare con una ruotata il nostro Montermini, autentico eroe della giornata; un comportamento che certo non depone a suo favore. Credete che i colpi di scena siano finiti? Nemmeno per sogno. Al Unser Jr. ha lottato per venticinque giri a stretto contatto con Sullivan. Ai box Gales hanno vissuto momenti di grande tensione, che ha raggiunto lo zenit quando al 69. passaggio i due si sono sfiorati. Unser ha dovuto allargare la traiettoria, sconfinando fuori pista e colpendo un cono di plastica che delimitava il percorso. Puntuale, dopo cin-

que giri e a tre dalla fine, è uscita la bandiera nera che lo penalizzava con uno «stop and go», in quanto il regolamento vieta di superare il margine della pista. Alla fine Al era furioso: «Conosco il regolamento, la penalty è giusta, peccato che le norme non specificano la pena per chi ti spinge fuori pista. Sullivan mi ha buttato contro i coni». Un autentico danno per Al Unser Junior, che comunque ha dimostrato di aver finalmente trovato una buona messa a punto, dopo che nelle gare precedenti aveva navigato nelle retrovie. Beffa atroce anche per Robby Gordon che negli ultimi due giri era in scia a Sullivan, ma all'ultimo passaggio a cedere sono stati i suoi pneumatici ormai al limite. Ci ha rimesso un secondo posto sicuro e forse anche la vittoria. Mario Andretti si è così ritrovato tra le mani un terzo posto del tutto inaspettato, mentre Mansell era estremamente provato: «Concordo con Fittipaldi che la partenza andava neutralizzata con la bandiera gialla. Ho commesso

un errore e gli altri mi hanno passato. Sono andato contro il muro perché la pista era in condizioni terribili. Ho messo le ruote due centimetri fuori traiettoria e mi sono ritrovato contro il muro. Sorpassare qui era però quasi impossibile». Sull'incidente con Johansson Nigel non ha detto nulla perché non ritiene di averlo propiziato. E veniamo a Montermini, quarto al traguardo e autore di una prestazione leggendaria. Per Andrea si trattava del debutto virtuale in F. Indy, dopo la breve presa di contatto a Surfer Paradise's. Partiva dalla terza fila e nelle prime battute ha controllato sempre con grande tranquillità gli attacchi di Andretti e di Al Unser. Al primo pit-stop ha commesso l'unico errore della giornata, fermanosi ai box di Luyendyk. Ha perso 42 secondi, inoltre il secondo set di gomme aveva un rendimento disastroso, e Andrea era precipitato nei bassifondi della classifica. In quel preciso momento è iniziato il suo capolavoro. Sempre attento a non commettere il mi-

La sezione stradale che più stretta non si può e il continuo susseguirsi di curve hanno impedito qualunque tentativo di sorpasso «pulito». In più, c'è da aggiungere il manto stradale che ha cominciato a sgretolarsi dopo pochi giri limitando così la pista ad uno stretto ed obbligato corridoio. Chi metteva due ruote fuori traiettoria, inesorabilmente finiva contro il muro. Ne sa qualcosa Mansell che ha sbattuto mentre si trovava al sesto posto senza poter effettuare nessuna correzione. In queste condizioni non è stata una gara ma una lotteria. Alla fine l'ha spuntata Sullivan che non vinceva da Long Beach '92. Il pilota del team Gales ha dimostrato una grande combattività quando si è trattato di duellare ruota a ruota contro il suo compagno Al Unser. Ha indubbiamente tratto giovamento dalle decisioni prese dalla direzione gara,



Nella foto grande, Danny Sullivan primo nella corsa di Detroit: il 43enne americano non vinceva dal Gp di Long Beach dell'anno scorso. Sopra, Fittipaldi che è stato leader nei primi 12 giri ma poi è stato costretto al ritiro per uscita di pista. A lato, Unser Jr giunto sesto

box

Quattro corse extra Usa nella serie '94

Nel 1994 il calendario della F. Indycar subirà notevoli modifiche. Ci sarà una gara a Houston e una a Miami; poi ci sarà il ritorno in Messico, nel circuito dove si correva una volta il Gp di F. 1. «È nostra intenzione» ha spiegato William Stokkan «uscire dal Midwest per avere dodici gare in tutte le aree dell'America. Il prossimo anno avremo dodici gare negli Stati Uniti e quattro negli altri Paesi. Andremo in Australia, Canada, Messico e forse in Brasile. La Fisa ha rotto il patto che aveva stretto con noi. Adesso la cosa è in mano agli avvocati. Gli accordi prevedevano che in Europa potevano esserci gare di ovali solo per F. Indy. Dopo pochi mesi hanno cambiato idea dicendo: "Vogliamo fare delle gare di F. 1 sugli ovali". Adesso siamo liberi di organizzare le gare che vogliamo, ecco perché possiamo andare anche in Brasile o in Giappone, paesi molto importanti per alcuni sponsor presenti in F. Indy. Come al solito intendersi con la Fisa o con la Fia è sempre molto difficile. Loro ci hanno contattato e proposto una soluzione che poi non hanno rispettato. La F. Indy non vuole essere la copia della F. 1 che mischia sempre politica, sport e business. Con i loro sistemi sono in profonda crisi mentre noi non siamo mai stati così bene. La F. Indy resterà sempre una categoria americana, ma non possiamo ignorare il crescente interesse che c'è in tutto il mondo per il nostro campionato».

■ **STIRPE.** La famosa stirpe degli Unser si arricchisce di un nuovo membro. Johnny Unser ha raggiunto un accordo con il team di Dale Coyne per disputare le gare di Portland, Toronto, Loudon e Vancouver. Il padre di Johnny era Jerry Unser, fratello di Bob e di Al. Pilota di buon valore, Jerry si uccise durante le prove di qualificazione ad Indianapolis, nel 1959.

■ **FISCO.** Il fisco americano non perdona. Impiegati e piloti di F. Indy uguali sono. Una realtà che anche Mansell ha dovuto conoscere. «Nel mese di aprile ho staccato il primo assegno per lo zio Sam» ha ammesso il pilota inglese «e durante l'anno credo che dovrò dargliene altri tre o quattro. Va bene così. In fondo per undici anni ho vissuto in una situazione di paradiso fiscale».

nimo sbaglio, e a non uscire e fuori traiettoria, Montermini ha rimontato giro dopo giro sorpassando di forza Paul Tracy e regalando una posizione finale ad Antonio Ferrari, titolare del team Euromotorsport, che mai e poi mai aveva raggiunto con tutti gli altri piloti che si erano alternati al volante delle sue vetture. Una prestazione maiuscola quella di Montermini, che dovrebbe consentirgli di iniziare una brillante carriera in questa categoria, facendogli dimenticare le inutili «sirene» della F.1, che per tre anni lo hanno sempre tentato non riconoscendogli però mai il suo reale valore. Il risultato finale dell'italiano ha lo stesso valore della vittoria di Mansell in Australia. Ha dovuto imparare tutto in meno di un'ora. Non conosceva la pista, la monoposto, i regolamenti e

la strategia di gara, eppure si è comportato con una tale perizia, degna dei veterani della F. Indy. Con il suo risultato Andrea ha anche demolito un'etichetta che troppo frettolosamente il mondo della F.3000 gli aveva affibbiato: quella di pilota veloce ma poco intelligente. Oggi Montermini ha ottenuto il massimo risultato possibile dalla sua vettura. La squadra lo ha ben assecondato, ma il suo rendimento è stato quello di un pilota completo, veloce, aggressivo e anche capace di gestire la corsa in ogni momento senza mai perdere il controllo. Se la situazione contrattuale lo consentirà, Antonio Ferrari vuole fargli disputare tutte le prossime gare su circuiti stradali. Speriamo che ci riesca. Vuoi vedere che la F. Indy ha trovato un altro Leone?

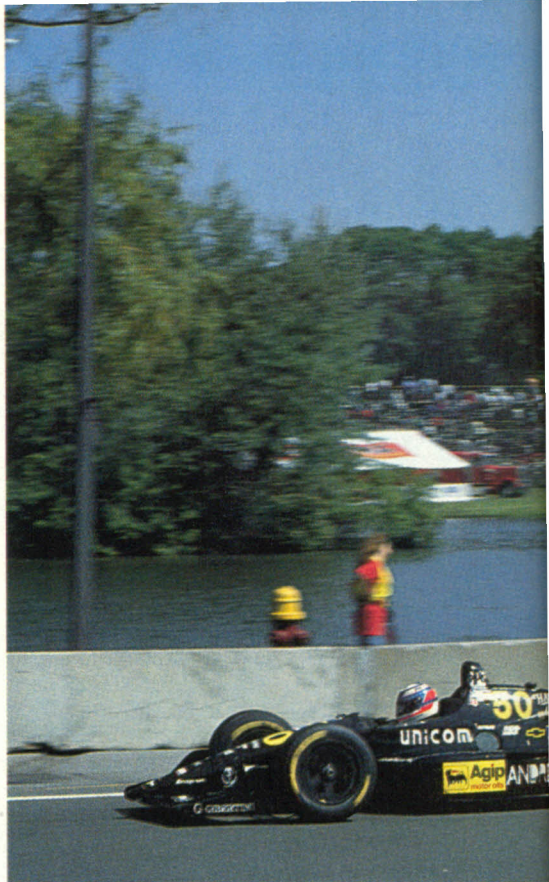


foto:grafica PHOTOD4



ANCHE LO STOP TRA LE OPZIONI DEL '94

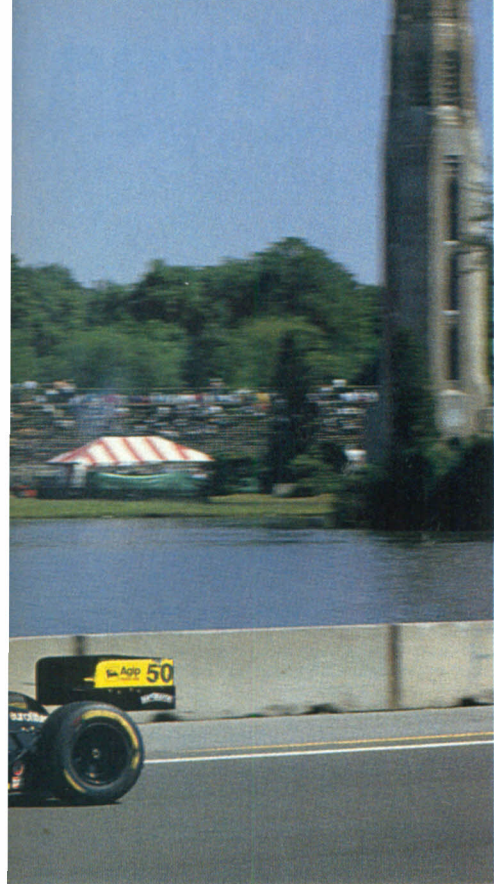
E se Mansell si ritirasse?

DETROIT — Quale sarà il futuro di Nigel Mansell? Oggi il pilota inglese davanti a sé ha tre opzioni, due delle quali sono legate a doppio filo con la Ford, che nel britannico vede l'unica possibilità per salvare una stagione altrimenti disastrosa. Mansell potrebbe continuare con la F.Indy e il team Haas. Per questa stagione Nigel ha firmato sulla base di cinque milioni di dollari, un ingaggio astronomico per l'automobilismo americano, ma tutto sommato

risicato per i livelli a cui il campione del mondo di F.1 era abituato negli ultimi anni. A differenza degli altri piloti americani, Nigel ha una percentuale molto bassa sui premi, ma il suo ingaggio supera quello di Fittipaldi, Unser Jr e Bobby Rahal messi insieme. Per restare anche nel '94, ha chiesto molti più soldi, che Carl Haas al momento non è in grado di dargli. Per pagargli il suo ingaggio attuale il manager di Chicago ha persino prelevato parte dei gua-

dagni che gli derivano dalla sua attività di concessionario Lola. In aiuto ad Haas potrebbe venire la Ford, che in Mansell ha l'unico pilota per cercare di vincere il campionato. Sconfitta a Daytona nelle Stock Car e ad Indianapolis, sempre dalla Chevrolet, la Ford, così come nel '92, si è accorta di aver puntato sui piloti sbagliati. Mansell è l'unico che può portare la vittoria alla Ford, e Krauseff farà di tutto per incentivarlo a dare il massimo risultato nel '93.

Sempre legata alla Ford c'è poi una possibilità che Mansell torni in F.1, questa volta con la Benetton. In questo caso sarebbe la Ford ad accollarsi buona parte delle spese, potendo presentare Mansell come «l'eroe dei due mondi». Nigel però non ha gradito il fatto che la Fia abbia abolito le sospensioni attive, soluzione che lui amava molto. C'è poi la terza ipotesi. Nigel ha ormai 40 anni, con il fisico acciaccato dai numerosi incidenti, le pressioni da parte dei familiari sono sempre per il ritiro, e se Carl Haas e la Ford non lo dovessero accontentare finanziariamente, potrebbe ritirarsi anche con il titolo di campione di F.Indy in bacheca.



A lato, Andrea Montermini nella corsa di Detroit con la Lola T92 a motore Chevy del team Euromotorsport. Alla sua seconda uscita in Formula Indy l'italiano ha ottenuto un eccellente sesto tempo in prova e il clamoroso quarto posto in gara. Sotto a sinistra, il californiano Mike Groff classificatosi undicesimo nonostante non abbia tagliato il traguardo per un incidente a due giri dalla fine. Sotto, il campione '92, Rahal con la Lola-Chevy è giunto quinto



TERZA POLE DEL BRITANNICO

C'è «Fitti» dietro Nigel

DETROIT — Terza pole position per Mansell. Il pilota inglese è sempre stato il più veloce in tutte e tre le gare disputate sui circuiti stradali. La prestazione di Nigel assume ancora più valore perché ottenuta davanti alle tre Penske di Tracy, Fittipaldi e Johansson, che su questo tipo di tracciato hanno dimostrato di avere una trazione e una motricità nettamente superiore alla Lola. Nel tentativo di strappare la pole a Mansell, i piloti Penske non si sono certo risparmiati; sia Fittipaldi che Tracy hanno picchiato contro i muretti, terminando anzitempo le loro prove. L'eroe della giornata è stato però Andrea Montermini, che senza aver disputato nessun test precedentemente, ha ottenuto il sesto tempo. Antonio Ferrari, titolare del team Euromotorsport quasi non credeva ai suoi occhi nel vedere la sua vettura in terza fila. Montermini non ha mai commesso il minimo errore, percorrendo le strette curve del circuito di Detroit con una aggressività del tutto inusitata per i piloti di F. Indy. Problemi, invece, per Mario Andretti: venerdì ha girato pochissimo per noie elettriche e la messa a punto ne ha risentito nel turno del sabato. In crisi anche il team di Jim Hall, incapace di mettere in pratica tutte le informazioni dategli da Fabi. Con 32 iscritti, non si sono qualificati Vitolo, Bentley, Wood e Lyn St. James. ■



DETROIT GRAND PRIX

Detroit (Michigan-USA), 13 giugno 1993
6. prova del campionato IndyCar

COSÌ (IN 28) AL VIA E (IN 19) AL TRAGUARDO

Nigel Mansell (Lola T93-Ford) 1'10"902	Emerson Fittipaldi (Penske Pc93-Chevy) 1'11"422
Paul Tracy (Penske Pc93-Chevy) 1'11"902	Stefan Johansson (Penske Pc93-Chevy) 1'11"944
Bobby Rahal (Lola T93-Chevy) 1'12"026	Andrea Montermini (Lola T92-Chevy) 1'12"122
Al Unser Jr. (Lola T93-Chevy) 1'12"191	Robby Gordon (Lola T93-Ford) 1'12"308
Mario Andretti (Lola T93-Ford) 1'12"354	Danny Sullivan (Lola T93-Chevy) 1'12"444
Raul Boesel (Lola T93-Ford) 1'12"529	Mark Smith (Penske Pc92-Chevy) 1'12"562
Arie Luyendyk (Lola T93-Ford) 1'12"885	Jimmy Vasser (Lola T92-Chevy) 1'12"996
Olivier Grouillard (Lola T92-Chevy) 1'13"075	Teo Fabi (Lola T93-Chevy) 1'13"277
Scott Brayton (Lola T93-Ford) 1'13"420	Roberto Guerrero (Lola T93-Chevy) 1'13"517
Scott Pruett (Lola T91-Chevy) 1'13"583	Eddie Cheever (Penske Pc92-Chevy) 1'13"589
Adrian Fernandez (Lola T93-Chevy) 1'13"655	Scott Goodyear (Lola T93-Ford) 1'14"033
Robbie Buhl (Lola T92-Chevy) 1'14"238	Mike Groff (Rh 01-Chevy) 1'14"605
Willy T. Ribbs (Lola T92-Ford) 1'14"608	Buddy Lazier (Lola T91-Chevy) 1'15"152
Hiro Matsushita (Lola T93-Ford) 1'15"327	Marco Groco (Lola T92-Chevy) 1'15"466

- Danny Sullivan** (Lola T93-Chevy) 77 giri pari a km 260,183 in 1'56"43" alla media di 133,733 kmh
- Raul Boesel** (Lola T93-Ford) a 12"206
- Mario Andretti** (Lola T93-Ford) a 15"571
- Andrea Montermini** (Lola T92-Chevy) a 17"353
- Bobby Rahal** (Lola T93-Chevy) a 17"633
- Al Unser jr.** (Lola T93-Chevy) a 27"091
- Adrian Fernandez** (Lola T93-Chevy) a 35"611
- Robby Gordon** (Lola T93-Ford) a 1'31"380
- Paul Tracy** (Penske Pc93-Chevy) a 1 giro
- Scott Goodyear** (Lola T93-Ford) a 1 giro
- Mike Groff** (Rh 01-Chevy) a 2 giri
- Willy T. Ribbs** (Lola T92-Ford) a 2 giri
- Hiro Matsushita** (Lola T93-Ford) a 3 giri
- Scott Brayton** (Lola T93-Ford) a 3 giri
- Nigel Mansell** (Lola T93-Ford) a 9 giri
- Jimmy Vasser** (Lola T92-Chevy) a 12 giri
- Arie Luyendyk** (Lola T93-Ford) a 19 giri
- Buddy Lazier** (Lola T91-Chevy) a 22 giri
- Marco Groco** (Lola T92-Chevy) a 27 giri

LA CLASSIFICA DOPO LA 6. GARA

FORMULA INDY	S. PARADISE 21/3	PHOENIX 4/4	LONG BEACH 18/4	INDIANAPOLIS 30/5	MILWAUKEE 6/6	DETROIT 13/6	PORTLAND 27/6	CLEVELAND 11/7	TORONTO 18/7	MICHIGAN 500 1/8	NEW ENGLAND 8/8	ELKHART LAKE 22/8	VANCOUVER 29/8	MID OHIO 12/9	NAZARETH 19/9	LAGUNA SECA 31/10	TOTALE PUNTI
1. N. Mansell	21	—	15	14	20	1											71
2. R. Boesel	5	16	1	12	18	16											68
3. M. Andretti	12	20	—	11	—	14											57
4. E. Fittipaldi	17	—	—	20	14	—											51
5. B. Rahal	8	—	16	—	12	10											46
6. A. Luyendyk	10	8	2	17	—	—											37
7. A. Unser jr.	—	12	—	5	10	8											35
8. T. Fabi	4	10	12	4	4	—											34
9. D. Sullivan	—	—	5	—	—	21											26
P. Tracy	—	1	21	—	—	4											26
11. R. Gordon	14	—	—	—	3	5											22
12. J. Vasser	—	14	—	—	—	5											19

12. R. Guerrero, S. Brayton 16; 15. S. Goodyear 13; 16. A. Montermini, S. Pruett 12; 18. Cheever 10; 19. Buhl 8; 20. M. Smith 7; 21. A. Fernandez 6; 22. D. Kudravo, H. Matsushita 5; 24. J. Andretti, S. Johansson, W.T. Ribbs 3; 27. M. Groco, M. Groff 2; 29. R. Bentley, O. Grouillard 1.

FIAMM
+ — — —
batterie-trombe

LA TECNOLOGIA
ITALIANA
NEGLI STATI UNITI



RALLY 1. SERIE

Griotti si ripete

CARMAGNOLA — Per il secondo anno consecutivo Griotti-Garnero su Ford Escort Cosworth hanno vinto il Rally di Carmagnola, prova d'apertura della Coppa Italia 1. Zona. Vedelago su Lancia Delta 16 Volve, in testa nelle prime p.s. ha terminato 2., davanti a Muller (Ford Escort) vincitore del Gr. N.

RALLY 1. SERIE

Carmagnola (To), 12-13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Griotti-Garnero (Ford Escort Cosworth) in 1'10'45"; 2. Vedelago-Nebiolo (Lancia Delta Hf) a 15"; 3. Muller-Giardano (Ford Escort Cosworth) a 1'33"; 4. Dissegna-Paganelli (Lancia Delta 16V) a 1'35"; 5. Minella-Castelli (Ford Escort Cosworth) a 3'57".

RALLY 1. SERIE

Cascone tranquillo

TARANTO — L'equipaggio campano di Cascone-Leone, su Lancia Delta 16V, si aggiudica il 7. Rally dello Jonio, gara valida per la Coppa Italia 6. zona coeff. 3. Seguono in ordine Aquilano-Picariello, su Ford Sierra Cosworth 4x4, ed Errico-Capoccia, su Lancia Delta Hf.

RALLY 1. SERIE

Taranto, 12 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Cascone-Leone (Lancia Delta 16V) in 54'23"; 2. Aquilano-Picariello (Ford Sierra Cosworth) a 53"; 3. Errico-Capoccia (Lancia Delta Hf) a 1'09"; 4. Fazio-Molendini (Ford Escort Cosworth) a 1'54"; 5. Schena-Guglielmi (Renault 5 Gt Turbo) a 4'27".

VST/SADURANO

Errani in casa

SADURANO — Il rallyman Riccardo Errani, su Lancia Delta Integrale, ha corso fra le vetture Sport, non essendoci altre turismo iscritte alla velocità su terra romagnola, ottenendo una vittoria netta e perentoria. Fra i prototipi successo di Tamburini.

VELOCITÀ SU TERRA

Sadurano (Fo), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Tamburini (Porsche). **Turismo e sport:** 1. Errani (Lancia Delta Integrale). **Sport 1000:** Benevelli (Fiat). **Junior:** 1. Turchi (Alfa Romeo). **Prometion:** 1. Ginori (Go-Pro Husqvarna).

TROFEO CADETTI

Roncoroni a tavolino

MONZA — Dopo l'esclusione del vincitore De Luca per irregolarità tecniche alla sua Corsini, la vittoria nella 5. prova del Trofeo Cadetti Agip è andata a Mauro Roncoroni che sul traguardo ha preceduto Alain Magro Malosso. De Luca era stato anche l'autore del giro più veloce a oltre 133 kmh di media.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 12 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Roncoroni (Ducsa); 2. Magro Malosso (Reggiani); 3. Barbieri (Dywa); 4. Pittaluga (Spiga); 5. Scialpi (Cavallini).

CHALLENGE CLUB

A Nappi la quinta

VARANO — Emigrato al nord il Challenge Italiano Club ha visto la vittoria assoluta di Piero Nappi con la Osella Bmw nella quinta prova della stagione. Il napoletano ha preceduto Casazza e Saccomanno. Nella F.3 vittoria di Baldazzi davanti a Lusuardi e Bolacchi.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Nappi (Osella Bmw) 15 giri in 12'08"079 alla media di 133,051; 2. Casazza (Lola Bmw) a 3"104; 3. Saccomanno E. (Lucchini Bmw) a 45"468; 4. Baldazzi (Ralt Rt 35) a 1'21"516; 5. Lusuardi (Dallara 389) a 1'21"665.

FORMULA NORD

Caldani sull'acqua

VARANO — Sotto una pioggia battente Gianluca Caldani ha dovuto far ricorso a tutta la sua esperienza per contenere Bettin. Terzo Legnaro, mentre Bergamaschi ha concluso quarto davanti a Signoretto, Locci, Bolognesi, Rizzoli, Gioli e Paverini.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Caldani 15 giri in 17'48"276 alla media di 90,987 kmh; 2. Bettin a 0"401; 3. Legnaro a 33"296; 4. Bergamaschi a 1 giro; 5. Signoretto a 1 giro.

SLALOM

La valle di Mozzone

BRUSSON — Gianni Mozzone, su Gmg Sport, ha vinto lo slalom aostano, precedendo il ligure Franco Cremonesi, su Federcar. 3. gradino del podio per Patete, che è così leader della classifica del SuperSlalom. Il Gr.N è andato a Lanteri e il Gr.A a Serembe. Problemi meccanici per Cesari.

SLALOM

Brusson (Ao), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Mozzone (Gmg Sport) 188,99; 2. Cremonesi (Federcar) 191,794; 3. Patete (Abarth Prototipo) 196,51; 4. Locatelli (Fiat 127 Sport) 197,20; 5. Pettenuzzo (Abarth Prototipo) 197,87.

SUPERCAR GT

Brand come da copione

SCARPERIA — Ancora una volta Marco Brand ha portato al successo la Ferrari F.40 precedendo Colombo e Cutrera con la Jaguar Xj 220. Larrauri quarto assoluto si è aggiudicato la vittoria nel 2. raggruppamento. Vittoria di Nurminen con la Mazda nel 3. e di Naddeo nel 4. raggruppamento.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Brand (Ferrari F.40) 20 giri in 40'47"302 alla media di kmh. 154,308; 2. Colombo (Ferrari F.40) a 8"380; 3. Cutrera (Jaguar Xj 220) a 16"947; 4. Larrauri (Ferrari 348 GT) a 55"780; 5. Olofsson (Porsche Rsr) a 1'18"891.

FORMULA 2000

Merendino uno e due

SCARPERIA — Prima vittoria in F.2000 per Francesco Merendino che al Mugello si è imposto davanti al fratello Michele, sempre leader in campionato. Rino Mastrodonardi, in testa nei primi giri, è uscito di pista; sul podio dietro ai Merendino è salito Federico Dubbini.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Merendino F. (Dallara 392-Vw Spiess) 21 giri in 38'36"810 alla media di 171,149 kmh; 2. Merendino M. (Dallara 392-Vw Spiess) a 2"163; 3. Dubbini (Dallara 392-Vw Spiess) a 9"284; 4. Rigoldi (Dallara 392-Alfa Romeo) a 28"744; 5. Meloni P. (Dallara 392-Vw Spiess) a 29"306.



Dopo il ritiro di Ragazzi, leader del Challenge Ferrari 348, Castellaneta ha centrato il primo successo nel monomarca del Cavallino al Mugello

MASERATI

Si rivede Nielsen

SCARPERIA — John Nielsen è riuscito finalmente a conquistare la prima vittoria stagionale nel Grantrofeo Barchetta Maserati. Il danese ha superato a metà gara il poleman Beppe Schenetti, che ha poi ceduto il passo anche a Bruno Corradi concludendo al terzo posto.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. John Nielsen 10 giri in 21'20"202 alla media di 147,492 kmh; 2. Corradi a 1"494; 3. Schenetti a 4"858; 4. Jorgen Nielsen a 45"642; 5. Bscher a 1'05"196.

PROTOTIPI

Martinello solitario

SCARPERIA — Senza troppi problemi Ermanno Martinello ha portato al successo la Lucchini P3/93 davanti a uno scatenato Ronca che, dopo una bella rimonta, ha preceduto sul traguardo Merzario con la prima delle Osella. Ottima la prova anche di Mancini e Francisci, mentre Gasparri ha chiuso sesto.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Martinello (Lucchini P3/93) 16 giri in 29'27"952 alla media di 170,882 kmh; 2. Ronca (Lucchini P3/93) a 29"995; 3. Merzario (Osella Pa18) a 30"681; 4. Mancini (Osella Pa18) a 38"800; 5. Francisci (Ti-ga Sp92) a 39"625.

SLALOM

L'assoluto a Catapano

CAPUA — Meritato successo di Catapano alla 9. edizione della Coppa città di Capua, valida per la Coppa Csai 4. zona e che ha visto 69 piloti al via. Catapano, con la sua Fiat X 1/9, ha preceduto Vittorio Insigne e Luigi Vinaccia, anche loro su X 1/9.

SLALOM

Capua (Ce), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Catapano (Fiat X 1/9) 121,91; 2. Insigne 123,62; 3. Vinaccia 125,64; 4. Bandino 125,64; 5. Puglisi 129,17. Tutti su Fiat X 1/9.

CHALLENGE 348

La spunta Saverio

SCARPERIA — Saverio Castellaneta si è imposto nella 4. prova del Challenge 348, passando anche al comando della serie grazie al ritiro di Roberto Ragazzi avvenuto nella 1. manche. Alle spalle di Castellaneta hanno concluso Giudici e Rossi. Le vittorie di manche sono andate a Castellaneta e Peroni.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 13 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Castellaneta 20 giri in 45'47"388 alla media di 137,454 kmh; 2. Giudici a 1"461; 3. Rossi a 5"041; 4. Benaduce a 6"671; 5. Ruhler a 11"417.



AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA COMMISSIONE SPORTIVA AUTOMOBILISTICA ITALIANA

FEDERAZIONE SPORTIVA DEL

MEMBRO DELLA FEDERAZIONE INTERNAZIONALE SPORTIVA AUTOMOBILISTICA (F.I.S.A.)

Roma, 10 Giugno 1993

Prot.: ES/ppc/A:

- Consiglio sportivo nazionale
- Delegati sportivi di Automobile Club
- S/Commissioni Csaì
- Giudice sportivo auto e karting
- Collegio dei probiviri
- Delegati italiani/Fia

LORO SEDI

Oggetto: Regolamentazione Nazionale 1994.

Consiglio Sportivo Nazionale

A causa dell'insediamento della Csaì avvenuto il 27 Maggio c.a., non è stato possibile organizzare la riunione relativa alla Regolamentazione Nazionale 1994, come lo scorso anno. Il Comitato Esecutivo della Csaì ha deciso di effettuare la riunione in oggetto, della durata di due giorni, nel periodo dal 20 al 24 Settembre p.v., in località da definire. Le riunioni saranno tenute in seduta congiunta e gli aspetti logistici saranno comunicati successivamente. Su proposta della Segreteria ed al fine di consentire la pubblicazione dell'Annuario Csaì/1994 entro il mese di Dicembre p.v., è prevista la seguente procedura:

1) entro l'11 Luglio devono pervenire alla Csaì/Roma tutte le proposte di modifica alla regolamentazione 1994.

2) La Segreteria provvederà a spedirle alle competenti S/Commissioni, che dovranno

far pervenire alla Csaì di Roma, entro il 3 Agosto prossimo, il testo completo delle norme pronto per la pubblicazione sull'Annuario 1994.

3) La Segreteria provvederà a spedire i suddetti testi ai membri del Consiglio Sportivo Nazionale e ad iniziare la preparazione delle prime bozze per la stampa dell'Annuario.

4) Entro il 5 settembre p.v., dovranno pervenire alla Csaì/Roma le eventuali osservazioni sui testi di cui al punto 3).

5) Nel corso del Consiglio Sportivo Nazionale, sarà distribuito il materiale necessario alla discussione.

6) Entro la prima metà del mese di Ottobre si terrà il Comitato Esecutivo per l'approvazione definitiva della normativa 1994.

SUL PUNTO 1):

I Delegati Sportivi di Ac dovranno tenere, previo coordinamento con il Delegato Regionale, le riunioni nella zona di competenza seguite poi dalla riunione regionale. Spetta unicamente al Delegato Regionale inviare le proposte alla Csaì di Roma, raccogliendole ed elaborandole per formulare un unico testo suddiviso nelle varie N. S., ecc. Le Associazioni e tutte le altre componenti del Consiglio Sportivo Nazionale, nonché i Giudici Sportivi Auto e Karting ed il Collegio dei Probiviri, devono inviare entro i termini previsti le eventuali proposte di modifica alla regolamentazione.

SUL PUNTO 2):

Le S/Commissioni dovranno, fin d'ora, prevedere la convocazione delle rispettive riunioni nel periodo che va dal 18 al 25 Luglio p.v. Dovranno esaminare le proposte e motivare quelle eventualmente non accolte.

Il testo completo delle norme che dovrà essere inviato alla Csaì di Roma nei termini previsti, dovrà essere così presentato:

— sul lato sinistro della pagina le norme 1993 con l'eliminazione «visibile» del testo che si intende depennare;

— sul lato destro del foglio le sole variazioni sostitutive;

— con foglio a parte le motivazioni delle proposte non accettate.

Il comitato Esecutivo, come linea di indirizzo, raccomanda di voler proporre le modifiche che si ritengono strettamente necessarie ed indispensabili, in quanto intende perseguire la stabilità dei Regolamenti.

Con i migliori saluti.

IL SEGRETARIO CSAI
(Erasmus Salati)

GIUDICE SPORTIVO AUTO

PROVEDIMENTI DISCIPLINARI

Sentenza n. 11

Aiello Antonio — Trofeo Città di Orvieto 9/5/93

Tre mesi di sospensione licenze sportive (decor. 7/6/93) per: «Aver abbandonato la vettura al parco chiuso rendendosi irreperibile».

Sentenza n. 12

Giordano Alfonso (conc.) — 4. Coppa dei Templi 23/5/93

Ammenda di L. 250.000 per: «non aver comunicato, quale concorrente della vettura n. 131, la partecipazione alla gara del conduttore di riserva».

Sentenza n. 13

Giordano Pietro Belfiore — 4. Coppa dei Templi 23/5/93

Ammenda di L. 250.000 per: «non aver comunicato la sua partecipazione alla guida, quale conduttore di riserva, della vettura n. 131 e la

sua rinuncia a partecipare alla gara con altra vettura».

Sentenza n. 14

Luigi De Luca — Coppa Renault

Clio - Binetto 9/5/93

Ammonizione con diffida per «comportamento irrispettoso verso gli Ufficiali di gara».

Decreto n. 5

Rigoldi Luca — F. 2000 - Vallelunga 15/16 maggio 93

Mesi due di sospensione licenze sportive (decor. 7/6/93) per: «comportamento scorretto in gara e condotta pericolosa che ha provocato un incidente».

Decreto n. 6

Pranno Pasquale — 4. Coppa dei Templi 23/5/93

Mesi sei di sospensione licenze sportive per: «non aver condotto la vettura al parco chiuso e per sua irreperibilità». Decorrenza sospensione: 7/6/93.

Decreto n. 7

Surace Antonino — 4. Coppa dei Templi 23/5/93

Mesi quattro di sospensione licenze sportive (decor. 7/6/93) per vettura sottopeso.

Decreto n. 8

Siano Antonino — 4. Coppa dei Templi 23/5/93

Mesi tre di sospensione licenze sportive (decor. 7/6/93) per vettura sottopeso.

Decreto n. 9

Ameglio/Danilo — Rally delle Palme 25/4/93

Mese uno di sospensione licenze sportive per «irregolarità tecniche nel diametro dei freni anteriori non conformi alla scheda di omologazione». (Decor. sospensione 7/6/93).

Decreto n. 10

Morelli Salvatore — Civt - Misano 2 maggio 1993

Mesi sei di sospensione licenze sportive con decor. 7/6/93 per: «irregolarità tecniche riscontrate sul motore a seguito di verifiche effettuate su reclamo di altro concorrente».

CAMPIONATO ITALIANO F.3

A parziale modifica di quanto disposto dalla Ns 1, Cap. III art. 3.1.4., fermo restando che ogni concorrente potrà disporre, nel corso della stagione e per ogni vettura, di un massimo di tre conduttori anche alternati (il primo conduttore può essere sostituito per un periodo di tempo da un secondo conduttore, per poi riprendere successivamente il suo posto in squadra) che abbiano l'abilitazione per la partecipazione al Campionato Italiano F.3 1993, si comunica che la domanda di sostituzione di un conduttore dovrà essere presentata il venerdì precedente la gara all'Organizzatore della gara stessa ed al Consiglio di Garanzia.

Il Commissario Sportivo Nazionale Csaì delegato alla gara esaminerà la domanda e darà il benestare.

 **DTM**
NÜRBURGRING

Nivola Larini

fotografie BACCHI



Vero re della serie, Nicola ha fatto rivivere il mito di Nuvolari portando l'Alfa Romeo alla vittoria nella gara più difficile, su una pista che non aveva mai visto e considerata come un feudo della Mercedes. La doppietta del toscano è stata coronata dalle ottime prove di Danner e di Nannini. Solo Ludwig ha salvato l'onore della stella a tre punte. Novità per la Opel e la Bmw-Linder

■ **WOLFGANG MONSEHR**

NÜRBURGRING — Rivive il mito di Nuvolari. E non solo nelle parole entusiastiche di Giorgio Pianta, responsabile della squadra Alfa, pronunciate subito dopo la seconda gara. Arrivare su un circuito lunghissimo, difficile e unico nel suo genere come il Nürburgring, e vincere subito, non è impresa da poco. C'era riuscito appunto «Nivola», negli anni eroici dell'automobilismo. C'è riuscito ancora, giovedì scorso, Nicola Larini con l'Alfa Romeo 155 nel Turismo tedesco. E l'impresa è di quelle da ricordare: ancora una volta la concorrenza tedesca faceva paura dall'inizio. Battere la Mercedes in casa, sul circuito che più di ogni altro premia l'esperienza — con oltre 25 km di sviluppo tutti da memorizzare — sembrava impossibile. L'Alfa c'è riuscita, ma soprattutto c'è riuscito Larini. Nicola si è confermato ancora una volta come il pilota con una marcia in più in una categoria come il Turismo. L'ha fatto con una doppietta autorevole, davanti a un pubblico che segue la gara come una vera e propria celebrazione. E l'ha

Tra le mitiche curve e i dossi di una pista storica, Larini e l'Alfa hanno messo a segno il colpo forse più bello in un campionato che sta dando loro enormi soddisfazioni: e non è neanche detto che al pubblico locale abbia pesato troppo la sconfitta della Mercedes: la Casa di Stoccarda non è fra le più amate dai tedeschi...





fatto mettendo in mostra, sin dalle prove, un dominio assoluto, nonostante avesse compiuto solo qualche giro della pista su un'auto a noleggio prima di fare sul serio. «*Ne ho solo sentito parlare, del 'Ring — diceva appena arrivato — voglio girarci un po' per farmene un'idea*». Ci ha messo poco, prendendosi subito la prima fila dello schieramento e involandosi subito in entrambe le gare.

LA STELLA. Per la Mercedes, adesso, si mette male. Larini comanda la classifica piloti, con 32 punti su Ludwig; l'Alfa è in testa a quella Marche con dieci punti sui rivali di Stoccarda. «*Non abbiamo la trazione integrale, non abbiamo i cavalli del sei cilindri — commentava acido lo stesso Ludwig, a fine gara — ma abbiamo la stella a tre punte sul cofano...*». Come a dire: una soddisfazione da poco. In corsa le 190 Evo, a disposizione di tutti i piloti ufficiali, non hanno mai dato l'impressione di impensierire Larini. E dire che all'inizio la Mercedes sembrava avere tutto il vantaggio dalla sua parte e Norbert Raug lasciava intendere alla stampa di confidare in una doppietta sicura. Il gap di cavalli che i tedeschi pagano all'Alfa (più di trenta) non è una condizione determinante su una pista come il Nürburgring, tortuoso e pieno di saliscendi. E sul lunghissimo rettilineo che immette sulla pista da Gp le 190 sembravano in grado di tenere il passo delle rivali. Ma sono in molti, anche in Mercedes, a considerare chiuso il discorso di campionato se non arriveranno altri interventi.

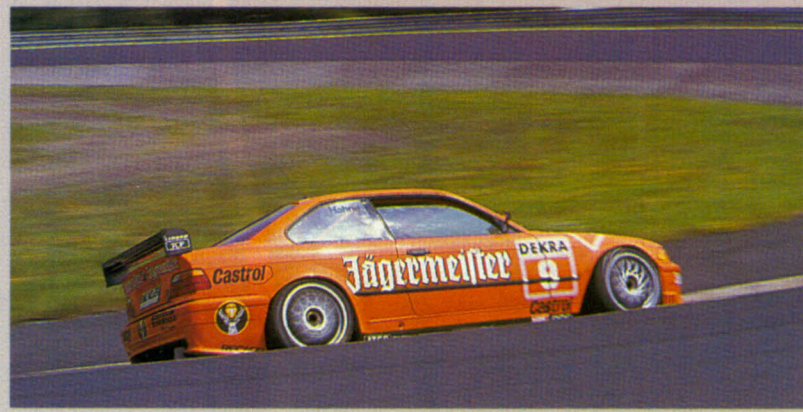
LA CRONACA. L'atmosfera, il giovedì, è quella classica della «Nordschleife»: centomila presenti già al mattino, 120.000 stimati a inizio gara. Nel caldo di giugno aleggia l'odore delle salsiccie alla griglia. Alla partenza, Larini brucia con una certa facilità Jord Van Ommen, partito in pole position: la gara, anzi le gare, praticamente finiscono qui. Gli uomini Mercedes fanno gioco di squadra nel tentativo di arginare la disfatta: prima ci prova Van Ommen, con Ludwig in scia. Poi è lo stesso «Koenig Klaus» a tentare l'assalto, dopo aver passato Van Ommen. Il distacco di Ludwig nei confronti di Larini si riduce fino a due secondi: non di più. Poi il toscano allunga nuovamente e al termine dei quattro passaggi che costituiscono la distanza della prima gara il vantaggio della 155 è salito a quattro secondi. Dietro, il danese Thiim resiste per non più di mezzo giro agli attacchi dell'Alfa di Nannini. Poi Sandro passa, mentre Thiim scivola indietro fino al nono posto. Schneider è per Nannini un osso più duro; ma all'ultimo giro il senese riesce a farsi sotto e con una finta inganna il pilota Mercedes facendosi strada verso il quarto posto, dietro a Larini, Ludwig e Van Ommen. Lo stesso trucco riesce a Danner che nel finale ruba la sesta posizione a Roland Adch, mentre Francia rimane imprigionato fra quest'ultimo e Thiim e non va oltre l'8. posizione. Già al primo giro si era ritirato Hahne, con la Bmw E36 di Linder. Nella seconda gara, a movimentare un copione che appare già scontato è solo Danner. Larini, relativamente fresco mentre gli altri sono già sfiniti dal caldo degli abitacoli, si invola ancora dalla prima posizione. Ludwig insegue, attendendo una chance che non arriverà mai. Danner, nel frattempo, porta la sua Alfa-Schübel a ridosso dei primi, tallona Ludwig e infine lo passa, regalando una fantastica doppietta al team milanese! Per un po', anche Alessandro Nannini fa sperare di poter compiere il miracolo di un podio tutto Alfa; ma dopo aver soffiato la posizione a Schneider, come nella prima gara, si accontenta del quar-



SPUNTANO ANCHE BMW-LINDER E OPEL

Forze nuove

NÜRBURGRING — Finalmente al debutto Armin Hahne con la E36 Evoluzione 2 della Bmw. La vettura, (nella foto) allestita dal team di Ludwig Linder, monta la meccanica della Vecchia M3, con il motore quattro cilindri, con la carrozzeria della nuova coupé e si caratterizza per alcune originali soluzioni costruttive come gli ammortizzatori posteriori montati in posizione orizzontale sul serbatoio. Come era prevedibile, però, la vettura ha sofferto di seri problemi di gioventù. In prova, un difetto alla pompa dell'acqua ha messo in crisi il motore e alla fine ha ceduto anche la tiranteria del cambio. Tutto considerato, l'ottava fila ottenuta da Hahne sullo schieramento è soddisfacente. In gara, Armin ha concluso 25. e ultimo dei classificati la prima gara, ma si è rifatto col decimo posto nella seconda. «*Non abbiamo ancora scoperto tutto il potenziale della nuova vettura — ha commentato — per mancanza di tempo, ma di sicuro l'aerodinamica è molto migliore rispetto alla vecchia vettura*». Si è visto anche il team Durrkopp-Opel di Marco Werner, ma la sua gestione è apparsa ancora alquanto caotica. Per la prossima gara in calendario, al Norisring, si attende invece il debutto della Calibra del team Joest. A pilotarla, salvo sorprese, dovrebbe essere Manuel Reuter.



to posto. Le Mercedes vanno in crisi, crisi nera: problemi al ponte per Van Ommen, Kurt Thiim si ritira a metà gara per un fuorigiri ed Ellen Lohr è protagonista di un volo incredibile quando la sua 190 Evo si arrampica su per la trincea — forse in conseguenza di problemi allo sterzo — stampandosi contro le protezioni. La settimana ventura si replica, al Norisring. Il circuito di Norimberga è, assieme al Nürburgring, quello di maggior prestigio per il campionato germanico; anche in termini di affluenza di pubblico. Da Nuvolari a Larini, il fascino del vecchio 'Ring continua.

In alto, Danner in piena frenata: il tedesco dell'Alfa si è ben comportato nella seconda gara terminando secondo dietro a Larini. Nella foto piccola al centro Klaus Ludwig, ancora il migliore degli uomini Mercedes, ha concluso due volte a podio



Fotografie BACCHI



LE PROVE □ LARINI IN 1. FILA

L'esperienza paga... poco

NÜRBURGRING — L'unica soddisfazione per gli uomini Mercedes è venuta dalla pole position di Jörg Van Ommen. Al 'Ring si è preferito non ricorrere al «Top Qualifying», la qualifica dei 15 piloti migliori, sostituendola con due normali sessioni di prove della durata di 45 minuti ciascuna. Il pilota Zakspeed ha girato in 8'45"49; ma forse non si aspettava di trovarsi accanto in prima fila l'Alfa di Larini. «Non ricordo neanche — commentava — quante volte ho girato qui, e ogni volta imparo qualcosa di nuovo. E poi arriva Nicola, che non ha mai visto la pista, e si piazza in prima fila! Davvero una grande prestazione».

Circa la 190 Evo ora a disposizione di tutti i piloti ufficiali Van Ommen ha detto: «Va guidata in modo più preciso della vecchia vettura, che ti perdonava anche qualche errore. Ma potrebbero migliorare la ventilazione: ci fa un caldo terribile...». Degli alfisti, il più esperto era Danner, solo 10. «Bisogna stare attenti all'assetto: se è rigido la guida è più precisa, ma sui dossi tendi a saltare». Davanti a lui Nannini, che il Ring lo conosceva solo dai tempi della Minardi F.2. Paura per la Lohr la cui vettura, atterrando violentemente dopo un salto, si è incendiata rimanendo distrutta nella parte posteriore. Nessun danno fisico per la ragazza. ■

DTM '93



NÜRBURGRING

Nürburgring (Germania), 10 giugno 1993 p. 9. e 10. prova del campionato tedesco Turismo

COSÌ (IN 29) AL VIA

Jorg van Ommen (Mercedes 190E) 8'45"49	Nicola Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 8'46"73
Klaus Ludwig (Mercedes 190E) 8'48"22	Bernd Schneider (Mercedes 190E) 8'49"01
Roland Asch (Mercedes 190E) 8'49"22	Kurt Thilm (Mercedes 190E) 8'50"08
Uwe Alzen (Mercedes 190E) 8'51"49	Giorgio Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 8'51"76
Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 8'51"78	Christian Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 8'52"79
Sandy Grau (Mercedes 190E) 8'53"55	Ellen Lohr (Mercedes 190E) 8'56"69
Volker Strycek (Opel Omega 3000Evo) 9'00"85	Stig Amthor (Mercedes 190E) 9'01"08
Harald Becker (Bmw M3) 9'02"23	Armin Hahne (Bmw M3) 9'03"04
George Severic (Bmw M3) 9'12"02	Kurt Koenig (Bmw M3) 9'12"52
German Tauber (Bmw M3) 9'14"57	M. Gindorf (Bmw M3) 9'17"50
Josef Venc (Bmw M3) 9'17"56	Carstern Struwe (Bmw M3) 9'22"07
Franz Broehling (Ford Mustang Gt) 9'31"20	A. Goebel (Mercedes 190E) 9'31"97
Vaclav Bervid (Bmw M3) 9'33"43	Franz Engstler (Alfa Romeo 155 Ts) 9'46"04
Jorgon Feucht (Ford Mustang Gt) 10'04"44	Olaf Manthey (Mercedes 190E) 10'14"46
Vaclav Svarec (Opel Omega 3000 Evo) 10'58"43	

1. GARA

- Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 4 giri in 35'32"30 alla media di 171,195 kmh
 - Ludwig (Mercedes 190 Evo) a 3"84
 - Van Ommen (Mercedes 190 E) a 4"90
 - Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 10"33
 - Schneider (Mercedes 190 E) a 10"56
 - Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 18"31
 - Asch (Mercedes 190 E) a 20"04
 - Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 29"51
 - Thilm (Mercedes 190 E) a 31"37
 - Manthey (Mercedes 190 E) a 37"43
 - Lohr (Mercedes 190 Evo) a 39"61
 - Amthor (Mercedes 190 Evo) a 57"85
 - Becker (Bmw M3) a 1'31"39
 - Koenig (Bmw M3) a 1'48"83
 - Severich (Bmw M3) a 2'09"91
 - Venc (Bmw M3) a 2'26"03
 - Bervid (Bmw M3) a 2'38"31
 - Goebel (Mercedes 190 Evo) a 2'53"82
 - Lackinger (Bmw M3) a 3'44"37
 - Strycek (Opel Omega 3000 24V) a 3'51"26
 - Engstler (Alfa Romeo 155) a 4'27"87
 - Giudici (Alfa Romeo 155) a 6'39"29
 - Alzen (Mercedes 190 Evo) a 8'09"18
 - Szarc (Opel Omega 3000 24V) a 1 giro
 - Hahne (Bmw M3) a 1 giro
- Giro più veloce: Ludwig in 8'51"01
media 171,861 kmh

2. GARA

- Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 4 giri in 35'20"54 alla media di 172,144 kmh
 - Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 1"46
 - Ludwig (Mercedes 190 Evo) a 8"88
 - Nannini (Mercedes 190 Evo) a 11"96
 - Schneider (Mercedes 190 Evo) a 13"11
 - Francia (Mercedes 190 Evo) a 20"33
 - Manthey (Mercedes 190 Evo) a 26"51
 - Amthor (Mercedes 190 Evo) a 58"91
 - Strycek (Opel Omega 3000 24V) 1'12"76
 - Hahne (Bmw M3) a 1'29"69
 - Koenig (Bmw M3) a 1'34"83
 - Alzen (Mercedes 190 Evo) a 1'47"65
 - Severic (Bmw M3) a 1'50"21
 - Venc (Bmw M3) a 1'50"57
 - Goebel (Mercedes 190 Evo) a 1'58"47
 - Giudici (Alfa Romeo 155) a 6'03"73
 - Asch (Mercedes 190 Evo) a 1 giro
 - Becker (Bmw M3) a 1 giro
 - Struwe (Bmw M3) a 1 giro
 - Engstler (Alfa Romeo 155) a 1 giro
 - Bervid (Bmw M3) a 1 giro
- Giro più veloce: Larini in 8'47"71
media 172,935 kmh

	ZOLDER 4/4		HOCKENHEIM 18/4		NURBURGRING 2/5		WUNSTORF 16/5		NURBURGRING 10/6		NIRSRING 27/6		DONINGTON 18/7		DIEPHOLZ 8/8		SINGEN 29/8		AVUS 12/9		HOCKENHEIM 19/9		TOTALE PUNTI
	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	
1. Larini	20	20	2	15	20	—	20	—	20	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137
2. Ludwig	10	4	—	12	12	20	8	12	15	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105
3. Schneider	—	—	2	20	20	15	15	4	6	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98
4. Asch	12	10	15	10	10	10	12	6	10	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89
5. Danner	15	15	3	6	6	—	10	8	6	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
6. Thilm	3	6	12	8	8	8	12	20	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79
7. Nannini	—	12	—	3	1	10	15	—	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
8. Van Ommen	8	8	10	1	3	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
9. Francia	4	—	6	—	2	—	—	15	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
10. Lohr	6	3	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17

Supersprint
SCARICHI SPORTIVI

RALLY PROMOZIONE A TREVISO...

Battaglin di... Marca

Secondo successo per il pilota vicentino che si conferma al vertice della serie. Secondo è Orioli, solo settimo Pasquali

GIANNI COGNI

TREVISO — Gli aspiranti sgambetta-Battaglin erano veramente tanti al rally della Marca: più che un desiderio un obbligo, visti i conti del Campionato Promozione. Ma il rosso vicentino ha avuto, di fatto, un unico avversario in grado di dargli una breve apprensione: la pioggia. Questa, violenta e improvvisa, l'ha colto con le slick sul primo passaggio della speciale di Rolle, quando i suoi immediati inseguitori erano già a fine prova. Per lui una bastonata da oltre 1' che, alla fine, ha avuto come unico riflesso quello di contenere in benevoli 45" il ritardo del secondo classificato, Edi Orioli. Già, perché il monologo di Battaglin è stato di tale evidenza da scrivere a chiare lettere che il titolo è quasi suo: in tre gare disputate ha raccolto due vittorie e un secondo posto (ad Aosta dietro la «guest star» Fabrizio Tabaton) che, in altri termini, vuol dire il doppio dei punti degli avversari più vicini in classifica. Per l'occasione il nemico più temuto era Vanni Pasquali, da poco accodatosi al treno del Campionato Promozione, e al di là della supremazia di Battaglin e dell'insignificante settimo posto finale del pilota della Pro.Motor.Sport, quelle poche briciole di possibilità di strappare il titolo al portacolori della scuderia Castelfranco vanno comunque divise fra lui ed Orioli. Certo Pasquali ha commesso un errore capitale proprio nel momento



Battaglin e la sua Lancia, a destra, in piena azione nel «Marca» vinto davanti a Edi Orioli. Delusione a Treviso per Pasquali, a sinistra, che non ha «volato» con l'Escort. È andata bene a Zanusso, sotto...

più propizio: era fra i pochi che hanno evitato il temporale sul Rolle e aveva solo 15" di ritardo dal leader quando ha pensato bene (cioè, male) di andare a «diverbio» con una pietra che, permalosa, gli ha forato la gomma anteriore sinistra, facendogli perdere circa 4' e sprofondandolo negli inferi della muta di supercar convenute a Treviso per fare sfracelli e finite a far da innocue damigelle d'onore al dominatore. Persino Edi Orioli, sempre più rallista che «dakariano», è sembrato rassegnato al

Battaglin-impero quando, nel baillamme del solito Rolle, si è ritrovato da terzo a 30" da Battaglin a primo con 21" di vantaggio sullo stesso pilota. Un capitale che, però, è svanito nello spazio di due prove. Ad Edi resta in ogni caso un meritissimo secondo posto: forse unico pilota di vertice in odore di... promozione in un campionato che, malgrado il nome, sembra distribuire più che altro bocciature. Del resto, anche nei posti di rincalzo largo agli inediti: dal redivivo Vita, buon terzo, ad



foto: PHOTOF4

Ogliari, finalmente al traguardo; da Zenere al debutto stagionale con l'handicap della Sierra (in luogo della Escort) e della pioggia che non ama, al giovanissimo e promettente Filippo Braghieri, sino ad un Lorenzetto che ha fatto qui conoscenza con la Delta Gr.A. Uno scorcio del lotto dei protagonisti mancati: «Cobra» Colbrelli ha rotto subito un differenziale sulla Escort di Colombi e ha alzato bandiera bianca già dopo la seconda prova, seguendo il destino di Guido Novello (Sierra muta per problemi elettrici sulla prima prova). Dalla Pozza è riuscito a risalire sino al terzo posto prima di ritirarsi sul finire, abbandonando ogni speranza di campionato, in analogia con Borsa che la strada di casa l'ha presa quando veleggiava fra Zenere e Frasson in classifica. Un po' di gloria per quest'ultimo che a sua volta ha messo una mano sul titolo juniores e si è confermato alle spalle del compagno di team (Overboost) nella classifica assoluta.

PROMOZIONE

Treviso, 12 giugno 1993

10. rally della Marca

gara valida per il Campionato Promozione

Assoluta: 1. Battaglin-Chiesa (Lancia Delta HF) in 1'31'48"; 2. Orioli-Ferroggia (Lancia Delta HF) a 45"; 3. Vita-Zanella (Lancia Delta HF) a 1'24"; 4. Ogliari-Zobbi (Lancia Delta HF) a 1'46"; 5. Zenere-Cianci (Ford Sierra Cosworth) a 3'17"; 6. Frasson-Vittadello (Lancia Delta HF) a 3'43"; 7. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) a 4'03"; 8. Braghieri-Tortone (Lancia Delta HF) a 5'49"; 10. Migliara-Baggio (Renault Clio 16v) a 6'28".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Peccolo-Molevar in 1.49'10"; 2. Coral-D'Abbramo a 58"; 3. Turchetto-Bozolo a 1'04"; 4. Luzatti-Mazza a 2'59"; 5. Forlin-Zonta a 3'00"; 6. Della Giustina-Pianca a 4'19"; 7. Braido-De Pizzol a 4'47"; 8. Zago-Marinelli a 5'31"; 9. Pompeo-Baset a 6'43"; 10. Pol-Viola a 8'48"; 11. Carmelo-Giuliano (Suzuki Swift) a 14'38"; 12. Daniele-Mei a 17'31"; 13. Medici-Davolio (Peugeot 106 Xn) (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Negri-Zegna in 1.42'40"; 2. Biasotto-Lamonato (Opel Astra Gsi 16v) a 12"; 3. Corona-Guerrini a 2'30"; 4. De conto-De Conto a 2'31"; 5. Prazzoli-Poini a 2'41"; 6. Salvestrin-Michielon a 3'42"; 7. Durante-Busatto (Opel Astra 16v) a 4'28"; 8. Celot-Cattelon (Opel Astra) a 8'20"; 9. Cavenaghi-Putzu a 11'12"; 10. Siena-Zecchini (Opel Kadett Gsi) a 13'04"; 11. Zovena-Ceccato (Fiat Ritmo) a 14'48"; 12. Marin-Mussio Voller (Fiat Ritmo) a 15'07"; 13. Martina-Martina (Opel Kadett Gsi) a 27'38" (gli altri su Peugeot 309 Gti).

Classe 2500: 1. Cenedese-Magry in 1'45'22"; 2. Mengazzo-Bido a 4'01"; 3. Mattiello-Delonghi a 6+335"; 4. Zanin-Zanin a 9'01"; 5. Alberton-Ceccato a 19'00 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Casse oltre 2500: 1. Parodi-Zanatta (Ford Escort Cosworth) in 1.38'39"; 2. Pertegato-Marzotto (Ford Sierra Cosworth) a 1'22"; 3. Baldi-Rava (Ford Escort Cosworth) a 1'25"; 4. Tognazzi-Morassi a 4'09"; 5. Cremonesi-Baruffa (Ford Sierra Cosworth) a 6'35"; 6. Sette-Giaon a 7'24"; 7. Ferrari-Serranti a 14'05"; 8. Conte-Rossetton (Ford Sierra Cosworth) a 22'37 (tutti gli altri su Delta HF).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Fiorini-Marzocco in 1.44'51"; 2. Bona-Rui a 5'38"; 3. Chivelli-Donati a 7'38"; 4. Polesel-De Pieri a 7'49"; 5. Dal Bo-Zanchetta a 15'47"; 6. Bet-Grasso a 24'38" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Migliara-Baggio (Renault Clio 16v) in 1.38'11"; 2. Vettoretti-Miotto (Opel Corsa Gsi) a 15'37"; 3. Russo-Pistarino (Peugeot 405 Mi16) a 17'16"; 4. Marcolin-De Luca (Peugeot 205 Gti 1.6) a 19'04; 5. Boschetti-Schizzarot (Peugeot 205 Gti 1.6) a 20'36".

Classe oltre 2500: 1. Battaglin-Chiesa in 1.31'48"; 2. Orioli-Ferroggia a 45"; 3. Vita-Zanella a 1'24"; 4. Ogliari-Zobbi a 1'46"; 5. Zenere-Cianci (Ford Sierra Cosworth) a 3'17"; 6. Frasson-Vittadello a 3'43"; 7. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) a 4'03"; 8. Braghieri-Tortone a 5'18"; 9. Lorenzetto-Severin a 5'49"; 10. Daminato-Pezzi a 8'43"; 11. Perazzetta-Manfè (Bmw M3) a 13'27"; 12. Zanchetta-Bortolin (Fiat Uno Turbo) a 17'07"; 13. Fiorese-Bavareccio (Fiat Uno turbo) a 20'30" (tutti gli altri su Delta HF).

CAMPIONATO PROMOZIONE

Assoluta: 1. Battaglin a 55 punti; 2. Frasson 29; 3. Orioli 27; 4. Tabaton e Navarra 20; 5. Pasquali 19.

Gruppo N: 1. Ferrara 30 punti; 2. Tognozzi 26; 3. Lenci 22; 4. Romano, Griotti, Nale e Parodi 20.

-Formula 2-: 1. Migliara 40 punti; 2. Russo 35; 3. Bassu e Negri 20; 5. Raffaelli e Ameglio 15.

Juniores: 1. Frasson 55 punti; 2. Gazzola 24; 3. Navarra 20; 4. Ferrara 18; 5. Braghieri, Dracone e Romano 15.

Femmineile: 1. Zanchetta 30 punti; 2. de Martini 20; 3. Occeppo e Cavenaghi 7,5.



Per un assoluto e uno juniores che hanno preso una piega precisa, si infittisce il mistero sui destini di Gruppo N e «Formula 2». Per le vetture produzione il Marca è stato da massacro, eliminando uno dopo l'altro tutti i favoriti: Ferrara (cambio, ps 1), Romano (uscita di strada, ps 2), Lenci (radiatore, ps 3), Pasetti e, per finire, Pasutti (sparito alla ps 6). Il dominatore Grassini si è fermato per il differenziale sulla ps, mentre sia Tognazzi che Cremonesi hanno corso nelle retrovie e con non pochi guai dopo aver aperto le ostilità con una toccata. Il tutto ha portato al successo dell'ennesima Escort e di un altro portacolori della scuderia Castelfranco: Parodi. Fra le due ruote motrici tutto-avanti continua l'alternanza fra la Peugeot 405 di Russo e la Renault Clio di Migliara: stavolta l'ha spuntata senza problemi la Renault, nobilitando la sua prova con un piazzamento nei primi dieci mentre per Russo più che di una gara si è trattato di un calvario.

ANCORA DEROGHE REGOLAMENTARI

Promossi o bocciati?

TREVISO — Il campionato Promozione perde un velo dopo l'altro, mostrando, sotto al fascino di una buona idea, le smagliature di un regolamento tanto infelice da aver generato una folle corsa, gara dopo gara, a spogliarlo completamente: e lo spettacolo, comprensibilmente, non è esaltante. Tolti i primi veli (sì alla liberalizzazione del numero di gomme intermedie utilizzabili, sì di fatto alle benzine speciali, sì all'assistenza lungo il percorso), al Marca Trevigiana sono caduti altri due tabù: addio al mezzo di assistenza unico (con il seguente escamotage: ogni vettura ha diritto ad un mezzo di assistenza autorizzato, ma qualsiasi mezzo di assistenza autorizzato può assistere qualsiasi concorrente...) ma anche al divieto di interventi esterni sulle auto nei tratti immediatamente precedenti e successivi ai parchi assistenza (e la trovata è arrivata a piani assistenza già fatti). Ora non resta che smantellare quel poco che resta per lasciare... il re nudo: le 12 gomme slick contingentate e il divieto di uso delle termocoperte. Sempre ammesso che almeno queste ultime non siano già state abolite da una qualche circolare, visto che sono state regolarmente usate e con ben poca circospezione, al Marca Trevigiana. Ecco, in conclusione come si è arrivati a cancellare completamente tutti i buoni propositi del campionato sperimentale che, adesso, di sperimentale non ha più nulla...

power under control
BRAKING
BRAKE DISKS

«Sardegna» polemico per Fontenay

Jean Pierre Fontenay (Mitsubishi Pajero T2 ufficiale) dovrebbe aver vinto il rally di Sardegna, seconda prova della Coppa Fia Raid che non pare davvero essere nata sotto una buona stella. Il condizionale è d'obbligo perché, quando questo numero di Autosprint veniva chiuso, non si sapeva ancora nulla sull'esito del reclamo sporto da Maurizio Traglio. I commissari hanno inflitto una penalizzazione di due ore all'italiano per una presunta irregolarità a un controllo orario, privando Traglio del comando della corsa. Oltre al pilota della Mercedes (classificato in 15esima posizione) anche Schlesser e Guedes hanno sporto reclamo per analogo motivo. Se la classifica sarà confermata la vittoria resterà a Fontenay, mentre al secondo posto ci sarà Riviere e al terzo Servia. Tra i ritirati Germanetti e René Metge.

■ **BENZINA.** Era o.k. la benzina prelevata a sorpresa a Cunico al Rally di Piancavallo: questo l'esito delle analisi condotte dalla Csaì sul carburante della Escort del vicentino.

■ **CASTELLI.** Il rally dei Castelli di San Marino in programma il 4 luglio sarà aperto anche quest'anno alle vetture con omologazione scaduta, oltre che naturalmente a quelle dei Gruppi A e N. La gara avrà quattro prove speciali, più una su un circuito lungo 1 chilometro, che verrà ripetuta tre volte. La sera prima della gara sarà possibile fare due passaggi di ricognizione su ciascuna prova. Chi è interessato può telefonare allo 0549-900757.

Aghini al traguardo delle nozze

L'aveva promesso a inizio anno: «entro l'estate mi sposerò». E all'impegno ha tenuto fede: sabato 12 giugno, nella stupenda cornice della Cattedrale di Pisa, Andrea Aghini ha condotto all'altare Antonella Cecconi. Poi, dopo il sì, i neo sposi sono partiti per l'America, dove trascorreranno la luna di miele attraversando gli States «coast to coast». Ad Antonella e Andrea felicitazioni di Autosprint.

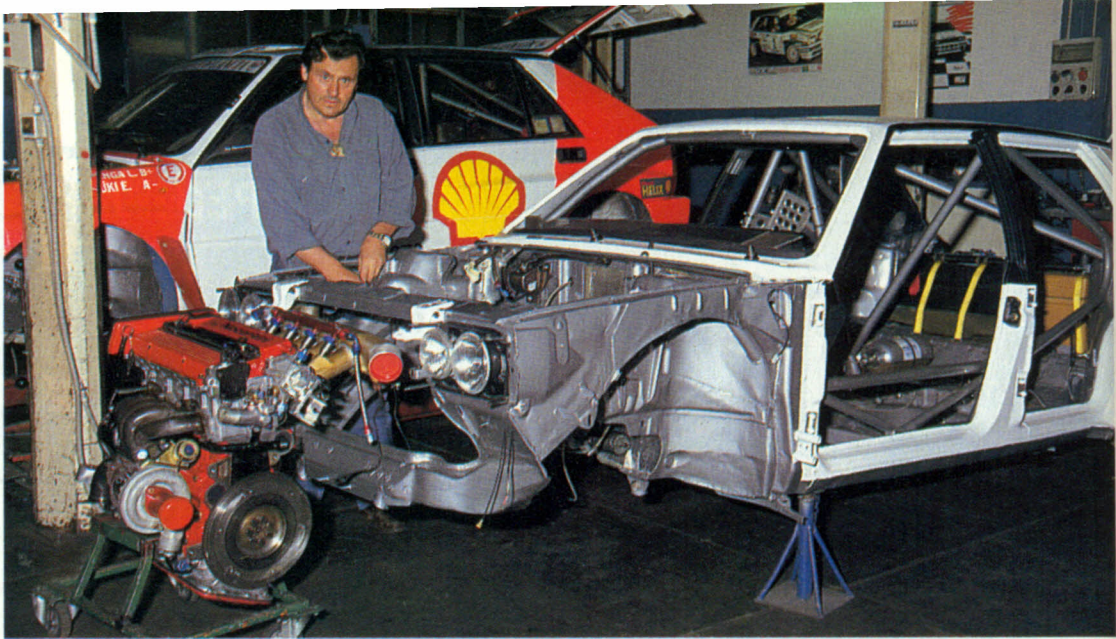


PHOTO4

CON UN PROTOTIPO APPOSITAMENTE COSTRUITO

Nacentini si... Lancia al «Nido»

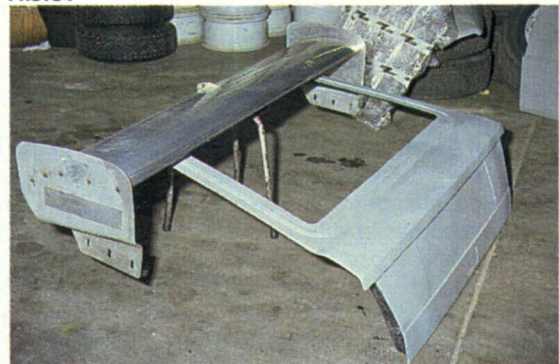
Il «Nido dell'Aquila» atto terzo. L'edizione numero tre della cronoscalata su sterzo organizzata da Davide Gramellini con il supporto di Autosprint sta per... andare in onda e i presupposti perché sia un successione ci sono tutti. In un calendario sempre più fitto di impegni non era facile trovare tutti i piloti, le vetture, i motivi tecnici di primo piano che, invece, siamo riusciti a radunare per la nostra creatura. Ed ecco in anteprima le immagini della Delta «Proto» che Mauro Nacentini ha ideato appositamente per la salita su sterzo di Nocera Umbra. Si tratta di una vero e proprio «mostro» da oltre 420 cavalli di potenza, che il mago toscano trapiantato a Trezzano sul Naviglio ha preparato con grande cura, e che sta cercando di finire a tutti i costi, in tempo per la salita. Certo per lui l'obiettivo primario resta l'allestimento della vettura con la quale Dario Cerrato difende questa settimana a Pescara la sua leadership nel campionato tricolore ma, tempo permet-

tendo, Nacentini ha ogni intenzione di ultimare la Delta proto e di schierarla al «Nido». Con questa vettura Nacentini vuol far vedere di non essere «solo» un preparatore con i fiocchi, ma di essere anche capace di creare qualche cosa di tutto suo: «Ho ideato questo prototipo — ci ha detto Nacentini — perché non mi accontentavo di fare il preparatore, volevo qualcosa di più. E intendo schierarla

al «Nido dell'Aquila», una gara test che deve darci molte indicazioni sul lavoro eseguito con la Lancia Delta. Niente, in questa vettura, è normale. A cominciare dal motore, interamente rivisto, alla carrozzeria, per la quale abbiamo fatto largo uso di fibre di carbonio». E più impaziente di Nacentini è Gustavo Trelles, fermamente intenzionato a portare in gara questa vettura per battere il

record che egli stesso fece segnare nella prima edizione del «Nido», vinta con un incredibile 5'13"17. I rivali per questa accoppiata formidabile? Gianfranco Cunico e la Ford Escort Cosworth della Pro.Motor.Sport in versione prototipo! Si tratta della vettura che Cunico utilizzò nel rally di Monza, ulteriormente aggiornata con particolari inediti. Sarà una sfida tutta da vivere, quella fra Trelles e Cunico. A questo possiamo poi aggiungere molti altri motivi di grande interesse. Dalla presenza di Liatti con la Subaru Legacy a quella di Mäkinen con la Lancia Delta Hf, senza dimenticare Giovanardi sulla Peugeot 405, Giorgio Faletti con la Lancia Delta, Angelo Preotto in Bmw M3. E se questo ancora non dovesse bastare, ecco la presenza delle storiche del Club Italia (Ferrari 308, Lancia 037, Fulvia Hf e Stratos solo per citarne qualcuna) e delle Fiat Cinquecento trofeo con le quali Jean Alesi e altri piloti di F.1 si affronteranno per la gioia dei presenti.

PHOTO4



Mauro Nacentini posa orgoglioso vicino alla Lancia Delta «Proto», in alto, che sta ultimando in tempo per schierarla al «Nido dell'Aquila». Tra le peculiarità anche un alettone che arriva dalla F.1...

a cura di SERGIO REMONDINO

LA FORD HA CAMBIATO I SUOI PROGRAMMI

E Biasion va in Argentina!

Adesso è quasi una sfida contro il tempo. Al quartier generale della Ford Motorsport, a Boreham, hanno preso la decisione di affrontare il rally di Argentina. L'«operazione Sudamerica», messa a punto in extremis all'inizio della scorsa settimana dai responsabili della squadra inglese, prevede la presenza di una sola Escort Cosworth per Miki Biasion (nella foto a destra) e per Tiziano Siviero, ed è finalizzata sia al campionato Marche sia a quello Piloti. Il poco tempo a disposizione ha obbligato il team Ford a puntare su un solo equipaggio e la scelta è caduta su Biasion, profondo conoscitore del rally argentino da lui vinto nell'86, nell'87 e nel '90. Al campione italiano è data quindi la possibilità di giocare le sue chance nel mondiale con la partecipazione a una gara che gli è stata spesso favorevole e di cui ha una eccellente conoscenza. A Delecour l'assenza in Argentina sarà fatta recuperare con la partecipazione al 1000 Laghi. Sia Biasion che il francese saranno inoltre al via delle altre due prove extra Europa, Nuova Zelanda e Australia. In poco meno di quindici giorni il rally sudamericano (14-18 luglio) ha visto completarsi il plateau degli iscritti con la presenza della Toyota Celica di Auriol e di Kankkunen, della Ford Escort di Miki Biasion che si aggiungono perciò alla già confermata adesione del Jolly Club, la cui partecipazione era già stata perfezionata da tempo, con Carlos Sainz e l'uruguayano Gustavo Trelles.

(m. rav.)

SOLDANO-DPPI



COCKPIT



ANNULLATA LA TRASFERTA

Per Alex Fiorio niente Sudamerica

Dopo le tante disavventure al rally dell'Acropoli, per Alex Fiorio è arrivata un'altra delusione: il team Astra ha rinunciato alla già programmata e annunciata trasferta in Argentina. Dietro la decisione della scuderia italiana di non far correre Fiorio in Sudamerica sembra esserci la scelta di concentrare le forze nell'Europeo. Per il 28enne pilota torinese sfuma quindi la possibilità di rifarsi in Argentina delle amarezze del rally di Grecia, in una corsa che conosce assai bene per aver sfiorato il successo nell'89 con la Delta del Jolly Club. Anche perché all'Acropoli in quelle prove speciali in cui non è stato rallentato dai problemi meccanici della DeltaAstra (nella foto), Fiorio si era mostrato competitivo, con prestazioni molto spesso vicine a quelle degli altri lancisti in gara.

■ **POSTER.** Al rally d'Abruzzo in programma questa settimana sarà possibile acquistare poster e cartoline di Cunico e della sua Ford Escort. Tale materiale sarà disponibile presso un camper appositamente attrezzato. Il prezzo? Si potrà fare un'offerta libera: l'intero ricavato sarà devoluto al fondo di solidarietà per Renato Sottile.

NELL'EUROPEO

Droogmans batte Baroni in Polonia

Ritorno al successo in un rally internazionale di buon livello per Robert Droogmans, primo con la Ford Escort di Gordon Spooner nel Polonia valido per l'Europeo. L'altro pilota belga in gara, Patrick Snijers, era stato anche al comando prima del ritiro. Solo secondo il francese Pierre César Baroni, che punta al successo nella serie continentale con la scuderia Astra. Baroni ha perso parecchio tempo a causa di un... poliziotto, che lo ha bloccato per una ventina di minuti, rischiando di fargli perdere ogni possibilità di continuare il rally con la sua Lancia Delta! Alla fine il distacco di Baroni da Droogmans è stato di 2'44". Dopo il Polonia, gara alla quale il pilota dell'Astra partecipava per la prima volta, il campionato continentale è atteso alla 24 Ore di Ypres, dove i veloci piloti belgi giocheranno in casa...

La classifica dell'Europeo: 1. Baroni 1360 punti; 2. Longhi 500; 3. Droogmans 460; 4. Pianezzola 400; 5. Cunico 370; 6. Bùguin 355.

RADAR

Niente più limite minimo di 2500 vetture e maggiori libertà. Ecco come cambierà dal '95 il panorama mondiale

MAURIZIO RAVAGLIA

Con l'approvazione da parte del Consiglio mondiale della Fia, la scorsa settimana a Parigi, si è concluso il percorso che ha portato alla definizione del nuovo regolamento tecnico per i rally, già descritto nel numero scorso di As, quindi la nuova generazione di vetture, più «libere» rispetto alle attuali Gruppo A. La normativa, messa a punto dall'équipe dell'ingegnere Cadringer, responsabile del dipartimento tecnico della Fisa, è il risultato di oltre un anno di studi e di incontri con i rappresentanti dei Costruttori. La proposta, che ora dovrà essere definitivamente resa esecutiva dal Consiglio mondiale dello Sport della «nuova» Fia, a dicembre, è quindi un interessante compromesso tra le esigenze delle diverse Case impegnate o interessate all'attività rallistica di più alto livello: il pacchetto di norme avrà una validità di 3 anni, a partire dal 1995 e dovrebbe coinvolgere sempre più Case, in forma ufficiale o semiufficiale. Innanzi tutto non sarà più necessario, per un Costruttore produrre 2500 esemplari dello stesso modello per ottenere l'omologazione internazionale in Gruppo A, ma sarà sufficiente indicare un modello-base, appartenente a una gamma di cui siano stati realizzati almeno 10 mila vetture, e una lista di «varianti di omologazione». Su questo modello la Fisa permette parecchie modifiche. Tra queste, certamente la più

interessante riguarda la possibilità di utilizzare la trazione integrale, anche se il modello-base è a trazione anteriore o posteriore, purché nella «famiglia» a cui appartiene ci sia almeno una versione con questa soluzione. Un altro intervento concesso è la realizzazione di un paraurti, o fascione anteriore, diverso da quello del modello di serie. Ogni particolare modificato dovrà comunque essere prodotto in almeno 50 esemplari. Lo stesso è previsto per i motori, che possono essere di tre tipi: 2 litri con sovralimentazione mediante turbocompressore, strozzatura da 36 mm e intercooler di dimensioni massime; 2,5 litri aspirato con testata a 4 valvole oppure 3 litri se con testata a 2 valvole. Come già per la possibilità di utilizzare la trazione integrale, anche nel caso della sovralimentazione essa è permessa solamente se nella gamma a cui si riferisce il modello-base è presente una versione con motore turbo. Questa regolamentazione tecnica non esclude le attuali Gruppo A, e Gruppo N, che quindi potranno continuare a gareggiare. Infine, il Consiglio mondiale della Fia ha discusso la questione della trasformazione della Coppa Fia 2 litri (per vetture a trazione anteriore e motori aspirati di 2000 cc) in campionato del mondo: di fronte al deciso «no» dei Costruttori allo sdoppiamento del mondiale rally, la Federazione ha scelto di mantenere la denominazione di Coppa.

COCKPIT



Per la nuova tecnica mondiale, sopra una Mitsubishi, cambiamenti in vista...

Il programma

La gara. Venerdì 18 partenza della prima tappa presso lo stadio di Pescara dalle ore 9.00. Ore 9.45 prova speciale 1 (Catignano); ore 10.13 ps 2 (Bivio Corvara); ore 11.21 ps 3 (Villa Celiera); ore 12.21 riordino (Penne); ore 13.24 ps 4 (Catignano); ore 13.52 ps 5 (Bivio Corvara); ore 15.00 ps 6 (Villa Celiera); dalle 17.10 arrivo 1. tappa (Stadio di Pescara). Sabato 19 partenza della seconda tappa (valida anche per Trofeo terra e Campionato Fiat Cinquecento girone Centro-Sud) presso lo stadio di Pescara dalle ore 8.30. Ore 9.18 ps 7 (Madonna addolorata); ore 10.01 ps 8 (Bozzano); ore 10.34 ps 9 (Valviano); ore 11.34 riordino (Teramo); ore 12.22 ps 10 (Cona Faiete); ore 13.07 ps 11 (Prevenisco); ore 14.07 riordino (Teramo); ore 14.55 ps 12 (Cona Faiete); ore 15.40 ps 13 (Prevenisco); ore 16.40 riordino (Teramo); ore 17.38 ps 14 (Bivio Valviano); ore 18.28 ps 15 (Bivio Bozzano). Dalle ore 19.40 inizio arrivi presso lo stadio di Pescara.

Le distanze. Prima tappa (asfalto) 327 km, dei quali 132 per le 6 prove speciali. Seconda tappa (sterrato) 424 km, dei quali 131 per le 9 prove speciali.

Le classifiche del Car-Totip.

Absoluta: 1. Cerrato 77,5 punti; 2. Longhi 70; 3. Pianezzola 62,75; 4. Cunico 53; 5. Fiora 22,5.

Gruppo N: 1. Manfrinato 64 punti; 2. Travaglia 38,75; 3. Bentivogli 35; 4. Dallavilla, Bizzarri 10.

«Formula 2»: 1. Fiora 80 punti; 2. Andreucci 62; 3. Medeghini 28.

I top al via

- 1 **Cunico-Evangelisti**
Ford Escort
- 2 **Liatti-Alessandrini**
Subaru Legacy
- 3 **Cerrato-Guizzardi**
Lancia Delta Hf
- 4 **Longhi-Imerito**
Lancia Delta Hf
- 5 **Pianezzola-Roggia**
Lancia Delta Hf
- 6 **Bentivogli-Hodinger**
Ford Escort Gr. N
- 7 **Manfrinato-Manuzzi**
Ford Escort Gr. N
- 8 **Gatti-Cerrai**
Ford Escort Gr. N
- 9 **Fiora-Sghedoni**
Renault Clio
- 10 **Andreucci-Amati**
Peugeot 106 Xsi
- 11 **Medeghini-Cecchini**
Peugeot 106 Xsi
- 12 **Travaglia-Mari**
Ford Escort Gr. N

AI 4 BIG A PESCARA SI AGGIUNGE LIATTI

Fantastico cinque

Metti un quinto asso nel mazzo ed ecco servito il ricco piatto del rally d'Abruzzo, sesta puntata (ultima su fondo misto asfalto-terra) del più appassionante e incerto campionato tricolore rally dell'ultimo decennio. Inutile dire che l'asso in più è il rientrante Liatti, finalmente al debutto con la Subaru Legacy ex Prodrive della Subaru Italia, che sarà gestita dalla scuderia Art in collaborazione con la Procar. Un asso dal colore imprevedibile, ma con il fondato sospetto che possa giocare un ruolo determinante, sottraendo punti pesantissimi agli aspiranti al titolo italiano. Sempre che Liatti e la sua squadra riescano a trovare in fretta gli assetti migliori per la Legacy, soprattutto per quanto riguarda l'asfalto. La scorsa settimana il pilota, il team e gli uomini della Pirelli hanno svolto una sessione di prove in Liguria, sulle speciali del Sanremo, per familiarizzare con la berlina giapponese e per

togliere un po' di quel sovrasterzo che piace tanto a McRae ma che non si sposa con lo stile di guida di Liatti. Il biellese, dunque, come outsider, seppur di lusso, a Pescara. E i soliti protagonisti, gli altri quattro assi?

L'asso di cuori è per Cerrato: è lui che si presenta con i galloni del leader ma anche con l'inevitabile trepidazione di chi si sente braccato da avversari che non hanno più alcun timore reverenziale nei confronti del campionis-

fotografiePHOTO4



Primi test la scorsa settimana per Piero Liatti con la Subaru Legacy che porterà in gara a Pescara. In Liguria il biellese, come si vede anche nella foto sopra, non si è certo risparmiato per trovare in fretta il limite della vettura giapponese del team Art-Procar

simo e di chi è al centro delle aspettative di una squadra (il Jolly Club) dove la vittoria è l'unico risultato accettabile. L'asso di quadri calza a pennello a Franco Cunico, che arriva a Pescara sull'onda del successo scacciacrasi della Targa Florio e con il conforto degli ottimi tempi fatti segnare sulla terra dell'Isola d'Elba. Gli assi neri (e...oro) sono per i due grifoncini Pierino Longhi e «Gibo» Pianezzola. Per Longhi ci vuole l'asso di...picche. Il piemontese ha saldato il debito che aveva con la sorte (dopo l'innocuo capotamento di Piancavallo) in virtù del ritiro alla Targa Florio per un'uscita dovuta a un cedimento del quale non ha nessuna colpa. «Gibo» Pianezzola, l'uomo della...terra promessa, sullo sterrato teramano cerca un alleato per confermarsi al vertice. Da seguire più del solito il Gruppo N, con Manfrinato, Bentivogli e Travaglia in lotta serrata, e la «Formula 2», con il debutto della Clio 2000 per Fiora.

(g. c.)





Matteo Luise, a lato, in azione sulla sua Fiat Cinquecento: è al comando nel girone Centro-Sud, precede di due punti Caviglioli

IN EVIDENZA CON LE FIAT CINQUECENTO

Che trofeisti Ascheri e Luise!

Sono i degni eredi dei giovanotti che esaltano con le A 112 e le Fiat Uno? È ancora presto per esprimere giudizi ma, a questo punto della stagione, si può comunque fare un primo bilancio sul neonato Trofeo Fiat Cinquecento. Le gare sono state sinora spettacolari e combattutissime, ma è un po' mancato all'appello il sud d'Italia. Suddiviso in due giorni, Centro-Nord e Centro-Sud, il monomarca Fiat ha faticato a trovare concorrenti per quanto riguarda la zona centro-meridionale, tanto è vero che alcuni piloti iscritti nella zona Nord si sono... trasferiti al sud: tale suddivisione era stata decisa quando pareva che dovessero essere molti di più, rispetto ai 103 effettivamente iscritti, gli equipaggi partecipanti alla serie. Nel girone

Centro-Nord si sta assistendo al dominio pressoché incontrastato di Marco Ascheri, vincitore della prova comune d'apertura al Mugello, della seconda gara (Ciocco) e... vincitore mancato all'Asinara (dove è comunque giunto terzo). In evidenza anche Ussai, Olocco e Pozzi. Nel girone Centro-Sud la situazione è un po' più fluida ma Caviglioli e Luise sono apparsi sinora un gradino sopra agli avversari. Per loro è in programma questo fine settimana, con la seconda tappa del rally d'Abruzzo, il quarto appuntamento. Poi avranno una lunga pausa, sino a settembre, mentre quelli del girone Centro-Nord scenderanno in campo il 4 luglio a Limone Piemonte. Ecco di seguito le classifiche dei due gironi dopo i primi tre appuntamenti.

Girone Centro-Nord

Assoluta: 1. Ascheri 32 punti; 2. Olocco 23; 3. Pozzi 20; 4. Ussai 14; 5. Biasiolo 12.
Under 21: 1. Ascheri 33 punti; 2. Ussai 21; 3. Veroni 17; 4. Fontana, Acerbis 15.
Debuttanti: 1. Fontana 27 punti; 2. Marchiol 19; 3. Acerbis, Fusaro 18; 5. Artusi 14.

(gare disputate: Mugello, Il Ciocco, Golfo dell'Asinara).

Girone Centro-Sud

Assoluta: 1. Luise 20 punti; 2. Caviglioli 18; 3. D'Amico 17; 4. Ciscato 13; 5. DeBarba, Gioli 9.
Under 21: Fanuele 24 punti; 2. Melluzzo 9; 3. Filosa 6.
Debuttanti: 1. DalBo 28 punti; 2. Fanuele 17; 3. Bianchini, Franchina 12; 5. Schinà 7.

(gare disputate: Mugello, Isola d'Elba, Targa Florio).

SONO I FAVORITI NELL'ABRUZZO TERRA

Grossi o Navarra?

Il rally d'Abruzzo è rimasto l'unica gara a fregiarsi della doppia validità per il Campionato Assoluto e per il Trofeo Terra: entrambe le tappe da disputare per i protagonisti del Car-Totipi, solo la seconda (ovviamente quella su sterrato) per gli aspiranti al titolo terra. «Baby» Navarra, che grazie al successo all'Asinara è passato al comando della classifica, contro «Pucci» Grossi: sono i due... galli nel pollaio Nocentini quelli che godono dei maggiori favori, ma è indubbio che sul loro stesso piano va messo quantomeno anche Sergio Pianezzola, che è cresciuto di gara in gara e che, seppure indirettamente, è per la prima volta chiamato a confrontarsi anche con il fratello Gilberto, impegnato nella gara «grande». Non ci sarà, a Pescara, Luchino Fassitelli, fermato da problemi di budget. Peccato. Sarà della partita in Abruzzo, quarta prova delle sei previste per il campionato, Paola De Martini: all'elbana di spazio per errori e sfortune ne è rimasto proprio poco... Per il Gruppo N, invece, l'Abruzzo sarà solo un'altra puntata di una lotta ben lontana dal vedere il suo epilogo: la Ford Sierra di Griotti, la Toyota Celica di Fabbri e le sempre più autorevoli Mazda di Stagno e Novello saranno lì, ad accapigliarsi sul filo del secondo per la quarta volta. Senza trascurare il rientrante Bertuetti...

Le classifiche

Assoluta: 1. Navarra 44 punti; 2. Grossi 40; 3. Pianezzola 31; 4. Fassitelli 25; 5. De Martini e Dracone 16.

Gruppo N: 1. Griotti 40 punti; 2. Stagno 35; 3. Fabbri 31; 4. Novello 27; 5. Galleni 20.

Formula 2-: 1. Brunello e Reggini 35 punti; 3. Manfrin 23.

I top al via

- | | | |
|-----|----------------------------|-----------------------|
| 201 | Grossi-Borri | Lancia Delta Hf |
| 202 | Stagno-Migliore | Mazda 323 Gt-R Gr. N |
| 203 | DeMartini-Gibellini | Lancia Delta Hf |
| 204 | Bono-Delle Vedove | Mazda 323 Gt-R Gr. N |
| 205 | Griotti-Imperio | Ford Sierra Gr. N |
| 206 | Barchiesi-Bagna | Lancia Delta Hf Gr. N |
| 208 | Fabbri-Zermini | Toyota Celica Gr. N |
| 209 | Bertuetti-Baruffa | Ford Escort Gr. N |
| 210 | Navarra-Casazza | Lancia Delta Hf |
| 211 | Pianezzola-Zanatta | Lancia Delta Hf |

AL TOP

Da tempo non si assisteva a un tricolore così incerto. E il leader **Dario Cerrato** teme molto Longhi. Ma Cunico...

ROBERTO BOCCAFOLGI

Ed eccoci a Pescara, con in testa al campionato italiano un volto noto. Anzi, arcinoto: **Dario Cerrato**. Impegnato alla scuola rally Opel-Autosprint in qualità di istruttore, il campione piemontese accetta di parlare a ruota libera. Un passato da dominatore nei rally di casa nostra. Un passato prossimo da pensiona-



Longhi è velocissimo. E senza un paio di errori sarebbe già campione

to di lusso. Un presente da pentito d.o.c.: rientrando sulla scena, prima timidamente, poi sempre più allo scoperto. Ma di cose, in tutto questo tempo, nei rally italiani ne sono cambiate tante: la Lancia non è più «la Lancia»; la Ford non è più la comprimaria speranzosa ma inaffidabile di qualche tempo fa; e soprattutto la scuola del Made-in-Italy ha sfornato qualche ragazzino di lusso e dal piede pesante che risponde al nome di Longhi, Pianezzola...

«Devo dire — attacca Cerrato — che in tanti anni di attività mai avevo visto una scena italiana di alto livello come in questa stagione. Nemmeno

nel 1986, quando io con la Lancia Delta S4 e Zanussi con la Peugeot 205 Turbo 16 eravamo in lotta per il titolo e al Sanremo iridato di quell'anno eravamo veloci come, se non di più, delle «star» del mondiale. Ecco: quest'anno il livello è ancora più elevato. E lo si vedrà proprio al Sanremo».

— **Obiettivo Pescara. Questa accoppiata Ford-Cunico quanto ti fa paura per la gara e per il campionato?**

«La Escort fa paura, eccome. E più sullo sterrato che sull'asfalto, diversamente da quanto si penserebbe. E del resto nel mondiale Delecour e Biasion volano anche sulla terra, mica solo sull'asfalto. Ma la loro non è una superiorità scontata. Alla Targa Florio, una volta fuori gara Longhi, noi abbiamo pensato soprattutto a portare a casa il risultato: ritirarsi per un errore sarebbe stato una follia. Non posso esserne sicuro, ma penso che se avessimo dato seriamente la caccia a Cunico, forse ce l'avremmo fatta a vincere».

— **Sembra di capire che temi più Longhi della Ford...**

«Beh, sicuramente in Sicilia abbiamo fatto la nostra gara su di lui. E così sarà anche a Pescara. E del resto, se Longhi non avesse fatto un paio di errori nelle ultime gare, ora il titolo sarebbe già suo. È bravo, Longhi. Va molto forte, anche se per fare certi tempi sull'asfalto qualche rischio deve pur prenderlo. E a volte sbaglia. Ma è veloce, velocissimo. E poi ha la nostra stessa macchina: il paragone è più facile rispetto al resto della concorrenza».

— **A Pescara ci sarà anche un certo Liatti con la Subaru...**

«Non per sfiducia nel team di Alessandrini, che anzi lavora bene. Ma la Subaru è forte ma fragile nel mondiale: non penso che quella data da David Richards all'Italia sia più pericolosa di quella «casa». E poi a Pescara inizieremo su asfalto: quando arriverà lo sterrato non penso che la Subaru sarà ancora fra i primi, fra quelli in lizza per la vittoria...».

Finalmente! Finalmente la vittoria è tornata: da quanto tempo l'aspettavo... Troppi secondi posti, troppi mesi senza assaporare quel sapore speciale. Ormai qualcuno pensava: Biasion, sì, bravo, esperto, ma il tempo passa... E invece ho vinto all'Acropoli: un successo importante per la Ford, per il campionato, ma soprattutto per il mio morale. De del resto sul rally greco riponevo tante speranze. Già negli ultimi test su terra in Francia, a Chateau La-stours, avevo capito che le cose stavano mettendosi bene. Finalmente la Escort andava come volevo da tempo, tutto gra-

zie ai nuovi ammortizzatori sui quali insistevo fin dai tempi della Sierra. E infatti, una volta in gara, l'Acropoli ha dimostrato subito che avevamo tutte le carte in regola per farcela. Un'unica preoccupazione: la temperatura dell'acqua che saliva moltissimo, sulla mia Escort ma anche su quella di Delecour. Un Acropoli caldo come quest'anno non lo si vedeva da tempo. Al via della prima tappa, le Subaru andavano come dei missili ma non me ne sono preoccupato. Immaginavo che di quel passo non sarebbe stato facile arrivare in fondo. E infatti, non mi vergogno ad ammetterlo, la mia gara era

soprattutto su Delecour: controllavo i suoi tempi, lo tenevo d'occhio. Ero deciso a risparmiare la macchina, il motore: quella era la strada giusta. Avevo dalla mia un ricordo importante. Nel 1988 faceva un gran caldo, quasi come quest'anno. Io in testa con la Lancia, Kankunen che mi inseguiva come un forsennato con la Toyota. L'ingegner Lombardi mi disse: Miki, per andare così deve avere delle temperature altissime: tu non ti preoccupare, tieni il tuo passo e pensa a risparmiare il motore. E infatti poco dopo Juha si ritirò: aveva bruciato la guarnizione della testata. Ma non è stato

BIASION SCRIVE PER

AUTO
SPRINT

Un mare di speranza





tutto rose e fiori questo Acropoli. L'ultima tappa, in particolare, è stato un calvario. A un certo punto è andata kappà la pompa del ricircolo dell'acqua nell'intercooler. Avevamo l'acqua costantemente sopra i 130 gradi, come potenza avremo avuto sì e no 250 cavalli. Abbiamo tenuto duro. Sainz stava recuperando con la Lancia, ma non era una vera minaccia: sapevo che avrei potuto perdere anche 30 secondi a prova nelle ultime sei della tappa finale. Nelle prime tre di quel giorno eravamo andati bene, la prima del mattino l'avevamo addirittura vinta. Era solo questione di arrivare in

COCKPIT

Com'è profondo il mare vien da pensare. Ma Blasion non ha avuto certo il tempo per ammirarlo, in Grecia. Era troppo impegnato a conquistare la sua 17esima vittoria...

fondo, di raggiungere Atene. Ma non è stato facile. Chilometro dopo chilometro i problemi crescevano: temperatura acqua alle stelle, noie alla barra antirollio. Per non parlare dell'incendio a bordo. Eravamo a cinque speciali dalla fine: Gardiki, circa 19 chilometri di prova. A un certo punto ho visto nello specchietto le fiamme che si alzavano proprio nella zona del serbatoio, poi l'abitacolo si è riempito di fumo. La prima paura, di Tiziano e mia, è stata che il serbatoio esplodesse. Poi ci siamo detti nell'interfono che non era possibile: i moderni serbatoi di sicurezza possono anche bruciare ma non esplodere. Per fortuna eravamo a un paio di chilometri da fine prova. Abbiamo concluso con le porte spalancate, per disperdere il fumo; poi, una volta fermati, ci siamo dati da fare con l'estintore. Lì non c'era assistenza tecnica. C'era un'altra prova, poi avremmo avuto una sosta di almeno 5 minuti per lavorare sulla macchina. Ma per la prova immediata, panico assoluto. E se il fuoco avesse danneggiato qualche cavo elettrico? E se il serbatoio avesse perso carburante, lasciandoci a piedi prima di fine prova? Niente di tutto questo, per fortuna. E Atene è arrivata...

Nella mia ultima corrispondenza l'avevo anticipato. Se avessi vinto l'Acropoli il mondiale si sarebbe riaperto. È ora è davvero così. Il campionato è appena a metà e in lizza siamo almeno in quattro, cinque con Sainz al quale basterebbe una sola vittoria per rientrare nel giro alla grande. Ora dobbiamo andare in Argentina. Dico dobbiamo andare perché al momento in cui scrivo (martedì della scorsa settimana, ndr) la Ford non ha ancora deciso in merito. A questo punto non è più una questione economica. Il problema per la squadra è costruire in tempo record i ricambi, perché quelli esistenti sono già in viaggio per la Nuova Zelanda. Ma da questo punto di vista sono abbastanza tranquillo: dopo la vittoria in Grecia i meccanici hanno detto al team che sono disposti anche a lavorare gratis giorno e notte, per potere completare il lavoro in Inghilterra. La cosa mi fa felice: segno che la squadra sta iniziando ad affezionarsi a noi. Ora dobbiamo lavorare, pianificare tutto al meglio, perché l'Argentina è un rally perfetto per la Escort. E io, in Argentina, sette anni fa ho conquistato la mia prima vittoria iridata... Ricordate che dopo il Tour de Corse ero un po' abbattuto? Beh, ora è cambiato tutto. Verso il terzo titolo ho speranza, tanta. Un mare di speranza. ■



Ford

Ford

Motorsport

Ford

E

Mobil

1

Mobil 1

O-Z
WHEELS

K748 G00

ESCLUSIVO
DOPO L'ACROPOLI

Il mondiale lo vedo così

Delecour è certamente il pilota più in forma e più interessante del momento. Biasion ha nel grande mestiere il suo asso nella manica mentre Kankkunen è sempre la «volpe» che tutti conosciamo. Della partita c'è anche Sainz, tornato ora in quota. Ma il vero favorito al titolo, sebbene di misura, resta Auriol

MARKKU ALEN

PHOTO4



Molto interessante, decisamente entusiasmante, incredibilmente incerto e dunque altamente spettacolare. Sono queste le prime considerazioni che ho tratto, non senza un pizzico di amarezza per non essere della partita, sul campionato del mondo di fronte alle vicende e al risultato del rally dell'Acropoli, una gara che è sempre nel profondo del mio cuore di «vecchio» rallyman. Quando si è direttamente coinvolti nella disputa, quando si stanno affrontando gli avversari e si è concentrati sulla propria corsa, sulle modifiche da apportare alla vettura e sulle decisioni da prendere, inevitabilmente si è portati a giudicare gli eventi dalla propria posizione. Voglio dire che possono sfuggire alcune considerazioni. Dall'abitacolo, comunque, si ha un'esatta valutazione sui colleghi e sulle loro prestazioni. Questo mondiale lo sto vivendo, mio malgrado, nel ruolo di pilota «part time». Ho disputato solamente il rally del Portogallo, con la Subaru, e il Safari con la Toyota. Tuttavia seguo molto attentamente la stagione, mi tengo informato sugli avvenimenti, parlo un po' con tutti. E posso tracciare un quadro della situazione probabilmente più serenamente di quanto non fa-

Markku Alen, 42 anni, 128 rally mondiali corsi e recordman con 19 successi, sembra osservare Delecour, qui in azione in Grecia. L'asso finlandese giudica il francese della Ford, leader del campionato Piloti e il solo ad aver vinto due gare, la grande rivelazione delle prime 6 prove della stagione



rei se fossi coinvolto nella bagarre in prima persona. Non sono in corsa per il titolo, purtroppo e per questo mi sento di azzardare un pronostico. Che è rivolto alla bagarre per il campionato Piloti perché, ne sono convinto, questo mondiale è soprattutto una formidabile sfida tra uomini, prima che tra team. Cinque diversi vincitori in sei gare disputate e nessuno che abbia mostrato una superiorità schiacciante sugli altri, è il segno inequivocabile di un formidabile equilibrio ancora quattro mesi fa non prevedibile. La conferma, anche, che nello sport non c'è mai nulla di certo. Hanno vinto Delecour, Biasion, Kankkunen e Auriol — e in Svezia Jonsson che però non ha interessi di campionato — ma la rosa dei candidati al titolo finale, dopo la Grecia, si è allargata con Sainz; la classifica del mondiale è corta con questi cinque colleghi, che io considero la punta dell'iceberg della stagione, sotto la quale si nascondono le situazioni delle squadre che li sostengono, Ford, Toyota e Jolly Club, nell'esiguo spazio di appena 25 punti. C'è un dato dell'Acropoli che mi ha fatto riflettere e che sintetizza in modo eloquente il magico momento del campionato: dopo 300 dei 545 chilometri di prove speciali previsti, cinque uomini — nell'ordine, Vatanen, Delecour, Biasion, Sainz e Kankkunen — si sono trovati racchiusi in meno di un minuto. Ciò ha del prodigioso in una gara quale il rally di Grecia che è, parola di Markku Alen, un vero e proprio Safari europeo. ■



PHOTO4

JUHA KANKKUNEN

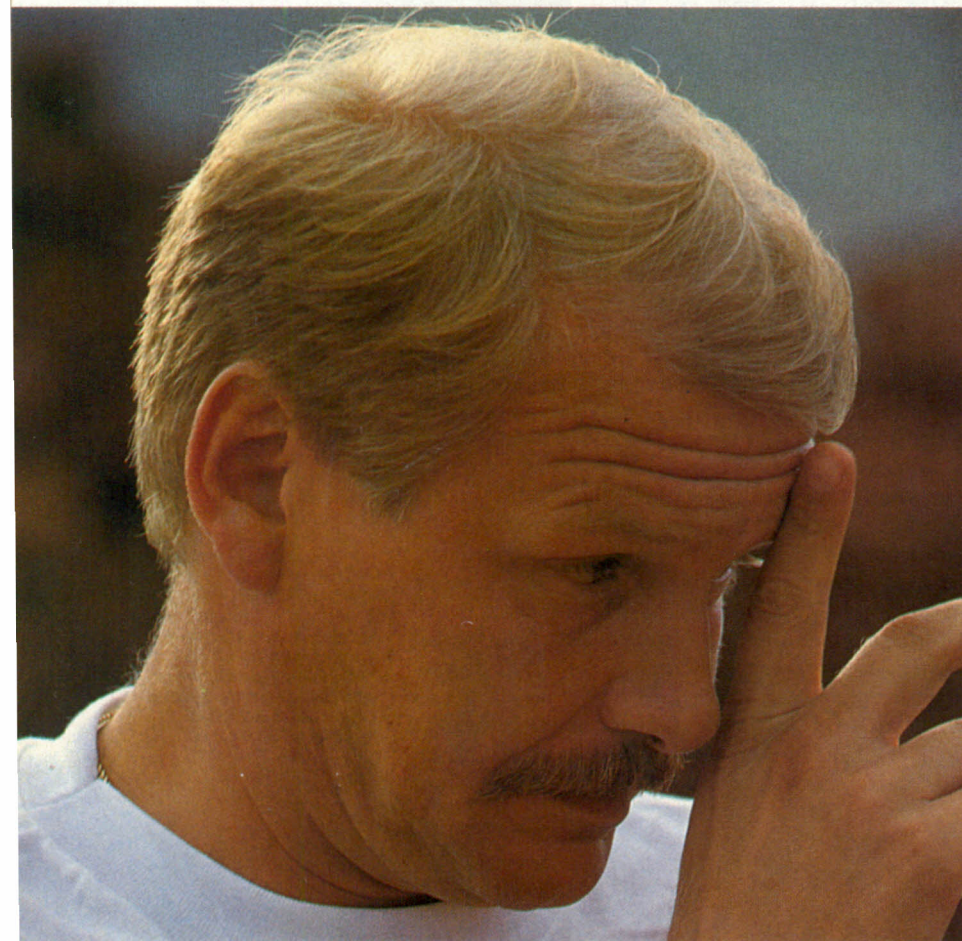
La tenacia la sua forza

**Toyota Celica 4Wd
PUNTI 43**

PRO. Conosco Juha troppo bene e troppo da vicino per non sottovalutarlo. Il mio connazionale è un pilota che esce alla distanza. È la sua caratteristica, quella che lo rende un avversario sempre temibile. Durante la stagione lo si nota poco ma alla resa dei conti è lì, pronto a raziare il campionato con la costanza dei suoi piazzamenti. Nonostante il ritiro dell'Acropoli, Kankkunen ha di fronte a sé un futuro interessante. Le trasferte in Argentina, in Nuova Zelanda, al 1000 Laghi, in Australia e al Rac gli sono favorevoli. Addirittura in quattro di esse, le due agli Antipodi e quelle in Finlandia e in Gran Bretagna, può già essere indicato tra i candidati al successo.

CONTRO. Non è tra i più veloci in assoluto. Ciò rappresenta un punto a sfavore di Juha. Non sempre si possono giocare tutte le proprie chance sul temporeggiare. Il rischio è di trovarsi a fine gara indietro, anche perché oggi le vetture di vertice hanno raggiunto un elevato standard di affidabilità. C'è poi da considerare l'aspetto tecnico. La Celica è un mezzo competitivo ma nelle ultime due prove, Corsica e Acropoli, la Escort si è rivelata meglio equilibrata.

POSSIBILITÀ. È in una posizione indubbiamente interessante. Tuttavia, di fronte a una sfida che si sta giocando soprattutto sul piano delle prestazioni, come si è visto a Montecarlo, in Portogallo, in Corsica e anche in Grecia, le chance di Juha si riducono.



COCKPIT

FRANCOIS DELECOUR

Ora evita di strafare

Ford Escort Cosworth
PUNTI 55

PRO. È certamente il pilota che in questa prima fase del campionato ha fornito le prestazioni più interessanti, direi anche più entusiasmanti. Delecour mi aveva già stupito in Portogallo, dove lo ho avuto di fronte come avversario, ma all'Acropoli, con la sua straordinaria sequenza di tempi primati, mi ha letteralmente fatto balzare dalla sedia. Una performance incredibile per uno che ancora non detiene una confidenza totale con i percorsi di terra, specie quelli più accidentati. In Grecia Francois ha dimostrato di essere già un rallyman completo, velocissimo sia sull'asfalto sia sullo sterrato. È anche maturato diventando più presente in ogni momento della competizione: è stato così in Portogallo, in Corsica e anche all'Acropoli, almeno fino a quando una panne meccanica lo ha messo kappà. Infine, mi sembra che abbia acquisito una maggiore rapidità nella messa a punto della vettura.

CONTRO. Si troverà ad affrontare due rally, Nuova Zelanda e Australia, che diventeranno tre se la Ford deciderà per la trasferta in Argentina, di cui non conosce nulla. Questa situazione può penalizzarlo nella corsa al titolo. C'è inoltre da considerare il fattore vettura. Oggi la Escort è in una posizione di eccellenza. Ma alla Ford riusciranno a mantenere questa leadership tecnica?

POSSIBILITÀ. Le chance di Delecour per il successo finale le valuterei attorno al 20 per cento, anche se la ragione mi suggerisce qualche punto percentuale in più.

MIKI BIASION

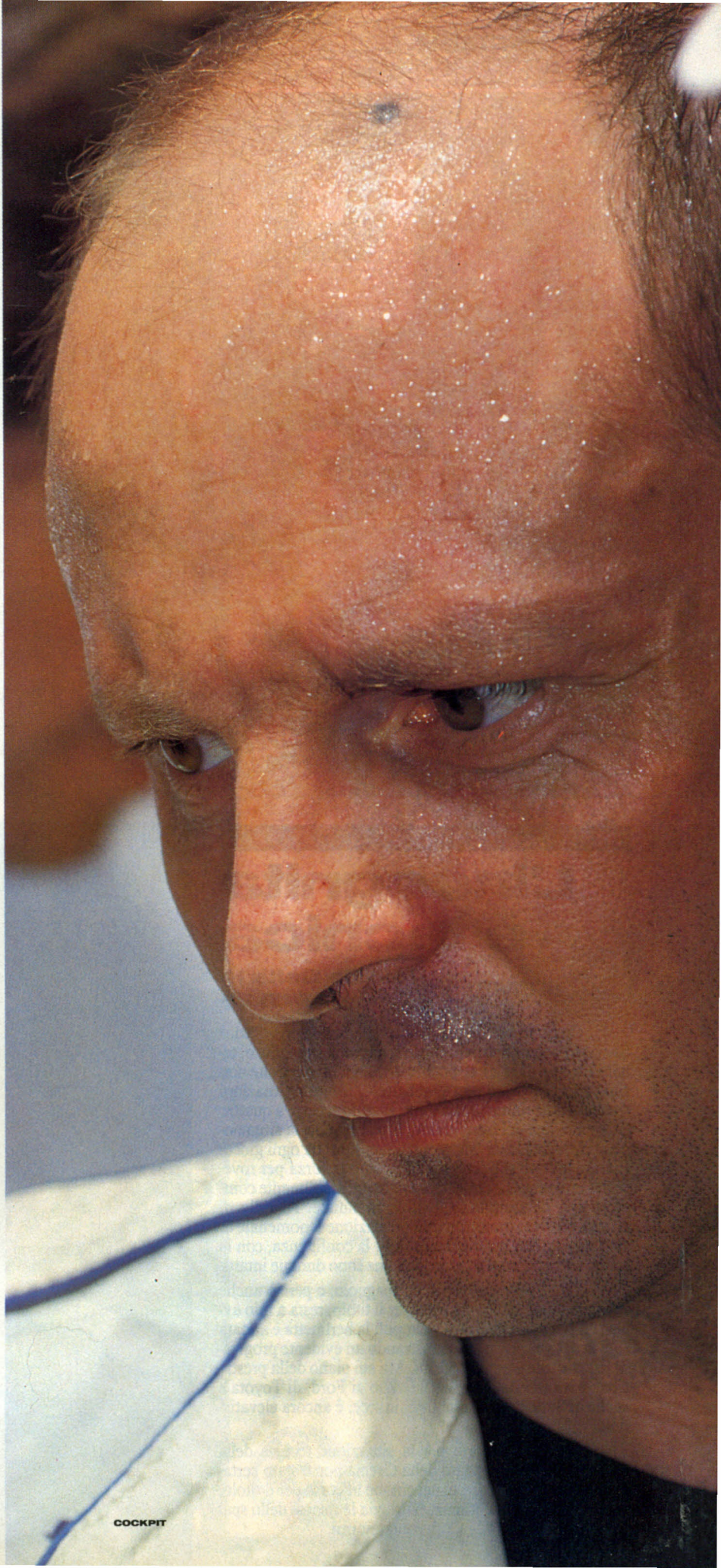
Dieci e lode in strategia

Ford Escort Cosworth
PUNTI 51

PRO. L'asso nella manica di Miki Biasion è il grande mestiere che possiede e che gli deriva dalla esperienza. Soprattutto l'italiano sa sfruttare nel modo migliore questo invidiabile patrimonio di conoscenze tecniche e di capacità strategiche, come ha perfettamente dimostrato col successo all'Acropoli. In un paio di corse era stato sfortunato, e mi riferisco in particolare al Tour de Corse. Adesso, sembra che per lui le cose abbiano incominciato a girare per il verso giusto. Inoltre, nonostante gli anni, ha ancora il senso della prestazione alla quale, credo, spesso rinuncia privilegiando la tattica di gara. Infine, sa preservare la vettura come pochi altri.

CONTRO. Se andrà in Argentina, Miki avrà di fronte a sé due rally che giocano a suo favore, la gara sudamericana appunto e il Sanremo. Al contrario, direi che realisticamente Biasion può puntare al successo finale solamente in Italia, mentre nelle altre prove inserite nel piano della Ford potrà ragionevolmente puntare a risultati importanti. Di sicuro, nel futuro immediato, affronterà Nuova Zelanda e Australia. Tuttavia, nel primo caso dovrà fare i conti con un percorso che non vede dall'86, mentre nel secondo dovrà addirittura partire da zero. Inoltre anche per Miki vale il discorso mezzo meccanico.

POSSIBILITÀ. Proprio per la sua esperienza e per la regolarità nei risultati, Biasion è perfettamente in corsa per il titolo, dopo Auriol e appena dietro Delecour.



COCKPIT

PHOTO4

DIDIER AURIOL

La rabbia come arma

Toyota Celica 4Wd
PUNTI 35

PRO. La rabbia per il titolo di campione del mondo sfuggitogli l'anno scorso proprio nel finale, nonostante il sensazionale record di 6 vittorie stagionali, ha accresciuto le ambizioni di Auriol. Il francese oggi è certamente un uomo profondamente e fortemente motivato, e in un pilota questa sensazione produce sempre un effetto positivo. Soprattutto Didier è un rallyman per ogni tipo di terreno e di percorsi. Perfino in Svezia, dove gareggiava solamente per la seconda volta, è stato protagonista di una performance straordinaria, che meritava migliore fortuna. Tra i rally della seconda fase del mondiale non ce n'è uno in cui Auriol possa considerarsi svantaggiato, ovunque o ha vinto o ci è andato vicino.

CONTRO. Ha già disputato 4 corse, esattamente come Delecour, Biasion, Kankkunen e Sainz, ma i risultati sono stati solamente due. Nelle 6 prove che ancora gli restano, prima di raggiungere il tetto delle 10 partecipazioni stabilito dalla Fisa, deve quindi ottenere altrettanti piazzamenti importanti per arrivare a quota 8 risultati. Il che per Auriol non mi sembra rappresenti un'impresa impossibile. Comunque, né lui né il team potranno permettersi un solo passo falso.

POSSIBILITÀ. In ogni scommessa, e la disputa per titolo '93 indubbiamente è tale, bisogna avere il coraggio di azzardare un nome. E allora azzardiamo quello di Didier Auriol come favorito, sebbene di strettissima misura, nella eccitante e ancora apertissima corsa al primato finale.

COCKPIT



CARLOS SAINZ

L'incognita è tecnica

Lancia Delta Hf
PUNTI 25

PRO. Credo di conoscere sufficientemente bene Carlos Sainz per poter affermare che lo spagnolo è orgoglioso, tenace e sicuro di sé come pochi altri. È un ragazzo che non si dà mai per vinto, non si abbatte di fronte a situazioni sgradevoli né rinuncia alla lotta. L'anno scorso, a quattro gare dalla fine del campionato, il punteggio e la situazione in classifica lo davano per tagliato fuori da ogni gioco. Eppure lui non si è arreso e ha trovato la forza per rovesciare una stagione che sembrava irrimediabilmente compromessa, conquistando il titolo mondiale. Al rally di Grecia ha dimostrato con una prestazione fenomenale di aver trovato finalmente il «feeling», la confidenza, con la Delta. Le capacità e il valore di Sainz sono dunque intatti.

CONTRO. Sulla stagione dello spagnolo, e perciò anche sulle sue possibilità nella sfida per il titolo, resta a mio avviso l'incognita Delta. All'Acropoli la berlinetta è andata al di là di ogni previsione mostrando un evidente progresso rispetto alle gare precedenti. Ma sul piano della prestazione pura essa non è certo a livello di Ford, di Toyota e anche di Subaru. L'affidabilità, invece, è ancora elevatissima.

POSSIBILITÀ. Proprio per la situazione tecnica della Delta, anche se il risultato della Grecia non è stato certamente un exploit, Sainz è, dei cinque in corsa per il titolo, quello con le chance minori. Tuttavia le risorse dello spagnolo e del team Jolly Club sono enormi.



LA PROVA TOYOTA MR2

Rossa d'Oriente

La due posti del Sol Levante ha l'impostazione di una vera sportiva. La guida risulta piacevole in ogni situazione. E lo stile ricorda la Ferrari 348...

Prezzo (chiavi in mano): lire 48.440.000; **Cilindrata:** 1998 cc

Potenza max: 156 cv; **Velocità max:** 220 kmh;

PRO: prestazioni, abitabilità

CONTRO: sterzo leggero

■ **ARTURO RIZZOLI**

Saranno solo trecento le Toyota Mr2 che arriveranno quest'anno in Italia, e la commercializzazione è partita proprio in questi giorni. L'effetto di novità per il mercato italiano porta la compatta e lunga 4,18 metri, sportiva del Sol Levante a calamitare gli sguardi incuriositi dei passanti, che il più delle volte vengono attratti dalle linee che tanto ricordano le Rosse di Maranello. Il design ha forme tonde e accattivanti, ma oggettivamente le linee richiamano alla mente quelle della 348. Al di là di ciò, la Toyota Mr2 propone soluzioni da vera sportiva: 2 posti soltanto, il motore centrale, la posizione di guida in basso e allungata, le sospensioni a ruote indipendenti sulle quattro ruote con ammortizzatori a taratura piuttosto rigida. A ciò bisogna poi aggiungere la possibilità di trasformare questa coupé in una spider con la rimozione del tetto, che è in due pezzi di cristallo che possono essere riposti nelle apposite custodie dietro ai sedili. Appena ci si infila in questo abitacolo da vera sportiva, la prima sensazione positiva viene dalla buona accessibilità anche per chi non ha la corporatura da fantino, poi si notano con piacere le ampie superfici vetrate che permettono una buona visibilità in ogni direzione, è però vero che, come in tutte le vetture che hanno un'aerodinamica da sportiva, dal posto di guida non si vede esattamente dove finisce il muso, ma le contenute dimensioni non possono certo creare patemi nemmeno a chi non è abituato a questa situazione. Appena avviato, il motore 4 cilindri, capace di 156 cavalli, ha un rumore che si ode appena dall'abitacolo, ma



fotografie ORSI

alle alte velocità, la sonorità del propulsore diventa una fedele, anche se non sgradevole e pur sempre accettabile, compagna di viaggio. Al momento di innestare la prima di ricava subito la sensazione di avere per le mani un cambio di impostazione sportiva: l'escursione della leva, e anche la sua altezza, sono molto ridotte, la precisione è davvero buona, la velocità, se l'impegno diventa molto severo, magari su strade tortuose e con elevate pendenze come quelle dolomitiche dell'Alto Adige teatro della nostra prova, si mostra quella di un buon cambio stradale, ma non dotato di caratteristiche sportive. Sempre nei percorsi impegnativi di montagna il motore evidenzia una progressione costante, ma con la coppia massima di 18,9 kgm a ben 5000 giri si è costretti a un intenso

uso del cambio. Il comportamento in curva risente della collocazione nel motore al centro: per favorire l'inserimento, se si guida a ritmi molto sostenuti, è bene prolungare la frenata fino all'inizio della sterzata per contrastare un leggero sottosterzo, e da metà curva in avanti si nota una leggera tendenza del retrotreno a «legare» un poco. Alle alte velocità, ci avrebbe poi fatto piacere trovare uno sterzo un po' meno morbido. La frenata, supportata dall'Abs, è ottima. Il consumo da noi registrato ad andatura decisamente sostenuta è stato di 8,25 km/litro. Globalmente il confort, trattandosi di una sportiva, merita un giudizio positivo, anche per l'adozione di serie dell'aria condizionata. Altro accessorio, importante per la sicurezza, fornito di serie è l'air-bag per il guidatore. ■

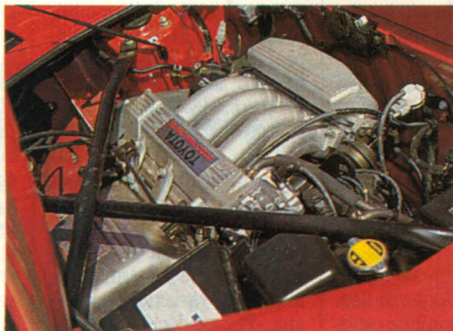


LINEA. La Mr2 ha forme tondeggianti e piacevoli, le ruote in lega con disegno a stella sono da 15 pollici.

INTERNO. La posizione di guida è in basso e allungata ma confortevole, l'accessibilità è buona.



MOTORE. Il 4 cilindri 2 litri è in posizione centrale sovrastato da due barre per dare più rigidità all'autotelaio.



SPIDER. Basta togliere il tetto di cristallo e si viaggia subito all'aria aperta



CODA. La parte posteriore è caratterizzata da un taglio piuttosto netto. Sopra al cofano è stato collocato uno spoiler



È IL 16V DELLA CELICA

Il motore è al centro



La scheda TECNICA

Motore

Centrale trasversale 4 cilindri in linea; *cilindrata* 1998 cc; *alesaggio x corsa* 86 x 86 mm; *rapporto di compressione* 10:1; *accensione* elettronica; *distribuzione* a doppio albero a camme con quattro valvole per cilindro; *alimentazione* a iniezione elettronica multi-point (D-Type); *potenza massima* 156 cv a 6600 giri; *coppia massima* 18,9 kgm a 5000 giri.

Trasmissione

Trazione posteriore; *cambio* manuale a cinque marce; *frizione* monodisco a secco.

Autotelaio

Scocca autoportante; *sospensioni* anteriori e posteriori a ruote indipendenti con schema McPherson; *freni* a disco sulle quattro ruote con Abs; *sterzo* a pignone e cremagliera con servocomando; *ruote* in lega 6.00 x 15 pollici anteriori e 7.00 x 15 pollici posteriori; *pneumatici* 195/55 x 15 anteriori e 225/50 x 15 posteriori.

Dimensioni e peso

Lunghezza 4185 mm; *larghezza* 1700 mm; *altezza* 1235 mm; *passo* 2400 mm; *carreggiata anteriore* 1470, *carreggiata posteriore* 1450 mm, *capacità bagagliaio* 219 litri; *serbatoio carburante* 55 litri, *peso* 1340 kg.

Prestazioni e consumo

Velocità massima 220 kmh; *accelerazione* da 0 a 100 kmh in 7"8; *consumo* a 120 kmh 12,8 km/litro.

Walker ancora al vertice dell'Unrae

Walter Walker, presidente e amministratore delegato della Porsche Italia, è stato confermato presidente dell'Unrae (Unione italiana distributori autoveicoli), ruolo che già ricopriva dall'aprile del 1992, mentre alla vicepresidenza è stato chiamato Thierry Dombrevail, vicepresidente e direttore generale della Renault Italia. Le elezioni che hanno portato alla conferma di Walker e alla nomina di Dombrevail sono avvenute a Milano nel corso dell'annuale assemblea dei soci Unrae che attualmente sono oltre 50, e che in Italia rappresentano le marche straniere di automobili, moto, caravan e autocaravan presenti sul nostro mercato.

■ **CODICE STRADALE.** Non è poi vero che noi italiani siamo i più indisciplinati al volante, infatti, in Europa ci sono automobilisti di altre nazioni che si comportano peggio di noi. Da uno studio condotto in 16 Paesi: quelli della Cee più Austria, ex Cecoslovacchia, Svezia e Svizzera, è emerso che i guidatori che maggiormente infrangono i limiti di velocità sono i danesi e i belgi. Dall'analisi condotta dall'Istituto belga per la sicurezza stradale, si nota che gli italiani sono al quinto posto della classifica precedenti appunto da danesi, belgi, spagnoli e svedesi.

Croma 2.5 V6: definito il prezzo

È stato ufficializzato nei giorni scorsi il prezzo di listino della neonata Fiat Croma 2.5 V6. Il costo d'acquisto chiavi in mano è di 44.165.515 lire, prezzo che è al netto della tassa Ise, fissata in 5.000.000 di lire per il 1993, oltre all'Ariet e all'imposta per l'iscrizione dei veicoli al Pra. Il costo degli optional (Iva inclusa) è il seguente: sospensioni autoventilanti, lire 1.361.360; predisposizione autoradio, lire 179.690; tendine parasole, lire 83.300; sedili anteriori con regolazione elettrica e riscaldati, lire 840.140; vernice metallizzata, lire 435.540; tetto apribile a comando elettrico, lire 1.298.290 ed infine, specchietti retrovisori esterni a comando elettrico per ribaltamento e sbrinamento, lire 205.870.



L'EREDE DELLA UNO IN VENDITA A NOVEMBRE

La Fiat segna un... Punto

Si chiama Punto l'erede della Uno di cui sono state proposte in questi giorni le prime foto. Il debutto ufficiale è fissato per settembre al Salone di Francoforte, mentre la commercializzazione partirà in novembre. Per i primi due anni la Punto affiancherà sul mercato la Uno, del resto raccoglierne l'eredità sarà davvero impegnativo sia per ragioni interne che esterne. La Uno infatti al di là dei sei milioni di esemplari venduti in 10 anni, ha rappresentato una pietra miliare per la Fiat: è la vettura che ha raggiunto il milione di vetture nel più breve lasso di tempo nella lunga storia della Casa torinese. Quanto alla posizione di mercato, la Punto si inserisce nel segmento B, un settore che rappresenta il 28% delle vendite totali mercato europeo con i suoi 3.800.000 pezzi collocati nel '92. La neonata di Corso Marconi è

stata disegnata dal Centro Stile Fiat assieme a Giugiaro, e il lavoro è durato tre anni e mezzo. Lo stile della Punto propone linee morbide e fluide, originali sono i gruppi ottici posteriori collocati ai lati del lunotto, mentre i fari anteriori hanno foggia un poco giapponese con la forma lunga e stretta. La Punto verrà commercializzata in trenta versioni: le carrozzerie sono a 3 e 5 porte, mentre la cabriolet di Bertone sarà disponibile solo

nella primavera del '94, e cinque sono i livelli di allestimento. I motori disponibili sono cinque: 1100 cc, 1400 cc, 1600 cc e 1750 cc a benzina, più un Turbodiesel da 1700 cc, le potenze sono comprese tra i 55 e 135 cv, in seguito arriverà un 1750 Abarth con 150 cv capace di raggiungere i 220 kmh. Tra i cambi troviamo la novità di un sei marce, che si aggiunge al manuale a 5 e all'automatico a variazione continua. Per quel che riguarda

abitabilità e confort va detto che la Punto con i suoi 376 cm è un po' più lunga della Uno e vuole essere anche più accogliente, a questo scopo le ruote sono state collocate alle estremità della vettura per guadagnare in abitabilità. Quanto al nome va detto che l'ultima nata della Fiat, a lungo identificata con i riferimenti di progetto Tipo B o Tipo 176, è stata poi battezzata Punto dopo avere scelto tra 1000 opzioni. Ciò perché l'orientamento era per un nome di cinque lettere comprensibile in parecchie lingue. I prezzi dovrebbero partire da circa 15 milioni per la 1100 tre porte. Tra gli optional saranno tra l'altro disponibili l'Abs, l'air-bag e l'aria condizionata. La produzione della Punto avverrà negli stabilimenti di Mirafiori, Termini Imerese e, a gennaio, si aggiungerà anche la nuova unità di Melfi.



NOVITÀ PER DISCOVERY E RANGE

Gamma più ampia per la Rover

Il settore delle vetture fuoristrada, pur avendo segnato nel 1992 una flessione del 19% nelle vendite rispetto all'anno precedente, non ha scoraggiato la Land Rover, che di recente ha portato in Italia due nuovi modelli: la Land Rover Discovery 2.0 16V e la Range Rover 2.5 Tdi (nella foto sotto). La Land Rover Discovery 2.0 16V si aggiunge quindi ai modelli già conosciuti spinti dai propulsori turbodiesel di 2500 cc, e data la cilindrata non è soggetta a particolari pressioni fiscali, favorendone di conseguenza le potenzialità concorrenziali anche in un ambito meno specialistico. La nuova Discovery, infatti, non è solo un veicolo in grado di disimpegnarsi nei percorsi più accidentati e difficili, ma è anche una vettura confortevole e brillante, utilizzabile per un uso polivalente. Il propulsore da 2 litri 16V, derivato da quelli che equipaggiano le berline della Serie 800, permette alla Discovery di raggiungere una velocità di 157 kmh che, abbinata a un consumo in linea con le concorrenti più dirette, alla sua abilità fino a 7 posti, e al suo confort, ne fa una vettura rivolta a un'utenza molto ampia, una valida alternativa anche fuori dal proprio segmento. Disponibile nelle versioni a 3 e 5 porte, il prezzo chiavi in mano della Discovery 2.0 16V varia da 36.696.000 lire a 45.150.000 lire. Per quanto riguarda la Range Rover 2.5 Tdi si tratta dell'arricchimento di un mito che continua da oltre 23 anni, da quando nel 1969 venne realizzato il primo prototipo della Station Wagon 100. A distanza di tanto tempo, infatti, nessun'altra vettura è in grado di offrire contemporaneamente le doti di una prestigiosa station wagon abbinata a quelle di un'autentica fuoristrada. La nuova Range Rover è dotata del propulsore di 2.500 cc turbodiesel a iniezione già ampiamente collaudato sulle Land Defender e Discovery, che sviluppa una potenza di 113 cv e consente alla vettura di raggiungere una velocità massima di 150 kmh. Offerta in versione a 5 porte e nell'allestimento «Vogue», il prezzo chiavi in mano della Range Rover 2.5 Tdi è di lire 56.659.000 lire.



MODIFICHE PER ORA SOLO ESTETICHE

Cinquecento special secondo Hörmann

Chi pensa che Hörmann si scomodi solo per la trasformazione delle vetture di classe superiore si sbaglia. La dimostrazione più evidente è fornita dalla Cinquecento (nella foto sotto) che recentemente ha proposto il preparatore tedesco. Bisogna però sottolineare che per il momento gli interventi sono limitati a estetica, assetto, e scarico. Mentre per quel che riguarda il motore e l'aerodinamica sono in arrivo alcune novità. Nel dettaglio la Cinquecento rivista dal preparatore tedesco propone ruote in lega, sviluppate in collaborazione con l'italiana Oz, di 5 pollici di canale per 13 di diametro con di-

segno a sei razze. Su questi cerchi è possibile montare gomme normali come pure quella da 175/60 x 13, il pacchetto completo ruote-gomme costa attorno a un milione e duecentomila lire. Poi è possibile intervenire sulle molle per abbassare la vettura di 35 mm, con un costo di circa 280.000 lire, inoltre sono disponibili

ammortizzatori più rigidi. L'ultimo intervento, previsto per ora, è la sostituzione dello scarico, che dà al motore un suono più aggressivo per circa 440.000 lire. L'indirizzo di Hörmann è Hoyer 2, 8961 Haldenwang, Germania Ovest, telefono 0049-8374-8071, fax 0049-8374-5654.



PROPOSTA TEDESCA

Look grintoso per la Civic

I sempre molto attivi preparatori tedeschi riservano le loro attenzioni anche alle vetture giapponesi, Nippon Autosport che le importa ha preparato un kit per la Civic (nella foto sopra). Esternamente, è previsto il montaggio di un nuovo spoiler anteriore, dopo si passa alle ruote: qui esistono due misure o 6,5x16 o 7,5x17, ma sempre forgiati componibili in tre pezzi. Queste ruote, che possono essere impiegate anche sulla Honda Crx, permettono di montare pneumatici 205/45x16 nel primo caso e 215/40x17 nel secondo. Per proseguire il lavoro sull'assetto iniziato con i nuovi cerchi, Nippon Autosport propone il cambio di molle e ammortizzatori, un'operazione che tra l'altro consente di abbassare la vettura di 3,5 centimetri. Infine l'unico intervento che in qualche modo riguarda il motore è la sostituzione degli scarichi, tutto ciò per conferire alla Civic un rumore più sportivo. L'indirizzo di Nippon Autosport è St. Georgener Str. 7, 7800 Freiburg, Germania Ovest; telefono 0049-761-474043, fax 0049-761-42562.

RUOTA IN LEGA A 5 RAZZE

L'Oz diventa ... Exclusive

La sperimentazione dei propri prodotti nel settore delle competizioni è da sempre la filosofia che caratterizza la Oz, l'azienda produttrice di cerchi in lega leggera che ormai da tempo occupa un posto al vertice nella produzione internazionale. Fra le ultime realizzazioni della Ruote Oz, troviamo il modello Exclusive (nella foto a lato), in alluminio a cinque razze, dallo stile raffinato e ben studiato dal punto di vista aerodinamico, il cerchio Exclusive è stato progettato facendo ricorso ai più moderni sistemi computerizzati. Fra i particolari che lo caratterizzano, sono da segnalare le razze curve e arrotondate, nonché l'anello del coperchio realizzato in fibra di carbonio. È disponibile nelle misure di 6,5 x 15 pol-

lici, 7 x 15 e 7,5 x 16, è applicabile praticamente sui principali modelli delle più importanti Case automobilistiche.



Gioca e vinci con Pirelli Golden Game

È cominciato in aprile e si concluderà il 30 giugno il Pirelli Golden Game, grande gioco a premi organizzato dalla Casa di pneumatici milanese e riservato a tutti gli automobilisti che entro fine mese si recheranno dal gommista per acquistare coperture ovviamente marcate Pirelli. Il gioco è semplice e premia tutti. Il cliente che comprerà da un rivenditore specializzato da 2 a 4 pneumatici riceverà l'audiocassetta «Golden Game Collection» da ascoltare subito per mezzo di un lettore di cassette appositamente installato presso il gommista. Tutte le cassette contengono le colonne sonore cinematografiche più conosciute e, per i più fortunati un messaggio che specifica il premio vinto. Va detto che i premi da vincere sono migliaia: televisori, videocamere, borse da viaggio e, inoltre, vincitori e non, potranno partecipare all'estrazione finale di un'Alfa 164 Super e di tre Autobianchi Y10.

■ **BER RACING.** Al fine di offrire le migliori condizioni operative necessarie per ottimizzare il servizio nei confronti della clientela, dal prossimo 22 giugno la Ber Racing Italy cambierà sede. L'azienda distributrice esclusiva per l'Italia dei prodotti Arai, Pji, O'Neal, Daytona e Held, opererà dalla nuova sede che si trova a Modena in via De Nicola 47, telefono 059/254584 - fax 059/244290.

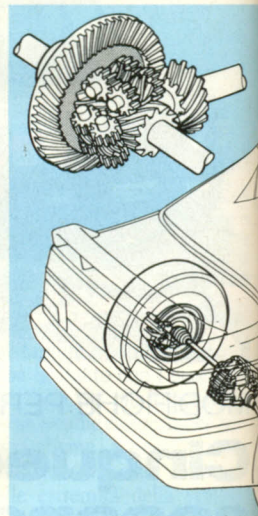
A Londra Cinquecento in mostra

La Fiat Cinquecento, vettura a grande diffusione che tanto successo sta riscuotendo e soprattutto la più piccola al mondo, che nel cuore di noi italiani ha occupato e continua a occupare tanto spazio da quando è nata, fino al 31 maggio scorso è stata esposta al Design Museum di Londra. L'esposizione londinese comprendeva tutte e tre le generazioni della 500, che dalla sua data di nascita, correva l'anno 1957, nel corso di 18 primavere ne furono costruite oltre 3 milioni e mezzo di esemplari. A chiudere la rassegna anche l'ultima versione della Cinquecento, presentata lo scorso anno nell'ambito del salone internazionale dell'automobile di Torino.



ARRIVA LA 405 SOVRALIMENTATA

Il Leone mette il turbo



Finalmente arriva in Italia la Peugeot 405 Turbo 16. Questa vettura era stata presentata alla fine dello scorso anno dalla Casa del Leone che aveva comunque subito sottolineato che sul nostro mercato nel '93 ne sarebbero arrivati soltanto duecentocinquanta esemplari, e che la commercializzazione sarebbe partita soltanto nella primavera. Tra le note positive va sottolineata quella relativa al prezzo: sei mesi fa la Peugeot aveva ipotizzato un prezzo compreso tra i 50 e i 55 milioni per questa berlina capace di erogare una potenza massima di 220 cavalli, invece og-

gi il prezzo viene fissato in 49 milioni. Certamente non si può dire che sia una somma alla portata di tutti, ma fa comunque piacere notare che la realtà, anche se un po' aiutata dal riallineamento del cambio con il franco è migliore delle previsioni. La 405 Turbo 16 è spinta da un quattro cilindri di 1998 cc, con il valore dell'alesaggio uguale a quello della corsa (86 mm). L'alimentazione è assicurata da un'iniezione sequenziale Magneti Marelli, mentre la sovralimentazione avviene per mezzo di un turbocompressore Garret Vat 25, che ha la caratteristica di variare la sezione di

passaggio dei gas di scarico, ciò allo scopo di ottenere una risposta più fluida a tutti i regimi. In più questo sistema di sovralimentazione è dotato dell'overboost, ovvero per un periodo mai superiore ai 45 secondi si può ottenere un incremento della pressione di sovralimentazione che, arrivando a un valore massimo di 1,3 bar, porta la potenza disponibile al picco di 220 cv, mentre la coppia massima raggiunge i 33 kgm a 2400 giri. L'apparato di sovralimentazione dispone inoltre di un intercooler aria-acqua per raffreddare l'aria compressa. Anche per quel che riguarda la tra-

missione, la 405 Turbo 16 impegna soluzioni molto raffinate: la trazione integrale è infatti supportata dall'adozione di un giunto viscoso tra i due assi, mentre posteriormente troviamo un Torsen. Infine, da sottolineare che è stato montato il cambio della 605 V6 per reggere alla maggiore potenza di cui questa nuova 405 dispone. Quanto all'estetica, la 405 Turbo 16 conferma il proprio spirito di sobria berlina ad alte prestazioni: l'aspetto è infatti quello di una vettura che vuole essere discreta, l'unica concessione, imposta da necessità aerodinamiche, è l'adozione di uno spo-

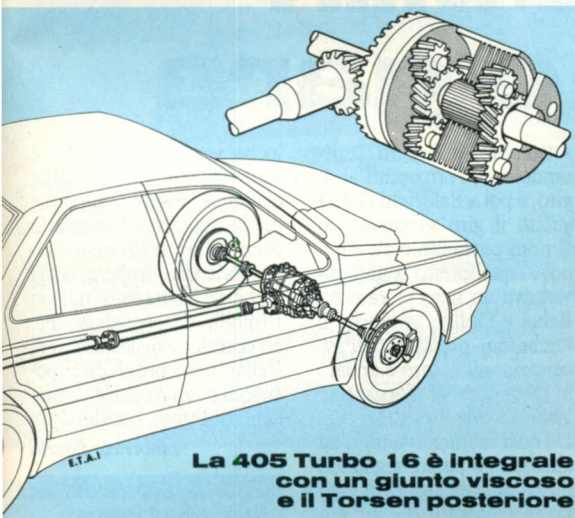
LA 911 RIVISTA DA ALMERAS

Speedster? No, Cabrio

L'estate è tempo di spider, un tipo di vettura che tutti sognano per la sua particolarità. Per chi è alla ricerca dell'esclusività Almeras ha preparato una trasformazione decisamente esclusiva della Porsche 911 Cabriolet. L'atelier francese, da anni specializzato nelle berlinette di Stoccarda, ha approntato un kit che modifica i fascioni laterali e lo scudo anteriore, dove vengono ricavate due prese d'aria supplementari al fine di ottenere un migliore raffreddamento dei freni. Ma l'elemento più interessante è rappresentato dalla copertura del vano della capote in tinta con la vettura realizzata in compositi. Questa soluzione ricorda la 911 Speedster, ma per evidenti ragioni di ingombri questa Cabriolet di Almeras risulta più alta, pur avendo ugualmente un aspetto gradevole. In più è possibile disporre anche di una capote supplementare che, lasciando la chiusura al proprio posto, permette di coprire l'abitacolo fino al lunotto per la sosta o il tempo incerto. Chi vuole personalizzare anche gli interni può trovare i sedili tipo Rs forniti in tinta con la vettura. Come si vede dalle foto è possibile avere la stessa colorazione anche per il volante, gli strumenti della plancia e i pannelli delle portiere. Il prezzo della trasformazione esterna è di lire 5.670.000, mentre per quanto riguarda gli interventi interni il costo varia notevolmente a seconda dell'allestimento che il cliente considera più consoni alle proprie esigenze. L'indirizzo di Almeras Freres è Z.I. de la Lauze, route de Sète, 34435 St. Jean de Vedas Cedex, Francia; telefono 0033-67-425735, fax 67-472227.



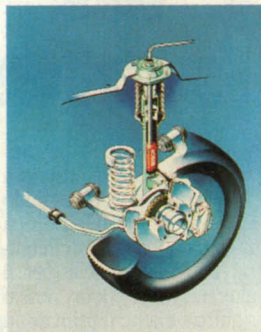
A sinistra, l'interno della Porsche 911 trasformata da Almeras dove si possono notare i sedili tipo Rs e il volante con lo stesso colore della vettura. Sotto, altra particolarità: la copertura del vano capote realizzata in compositi e in tinta



La 405 Turbo 16 è integrale con un giunto viscoso e il Torsen posteriore

ler posto sopra al cofano posteriore. Il livello delle prestazioni trova comunque un adeguato riscontro negli allestimenti. La 405 Turbo 16 ha infatti interni decisamente molto ben curati realizzati in cuoio e alcantara, sono inoltre forniti di serie il climatizzatore, i vetri azzurrati, i retrovisori esterni a sbrinamento e regolazione elettrica, gli alzacristalli elettrici su tutte le portiere e la chiusura centralizzata con comando a distanza. Per concludere, le ruote sono in lega con il canale di 6,5 pollici e 16 di diametro che consentono l'impiego di gomme 205/50 x 16.

Preferire sospensioni rigide di tipo sportivo che sono più sicure ma che limitano il confort di guida, o sospensioni morbide, più confortevoli, ma meno affidabili quando si va forte? Questo è un dilemma che da sempre ha accompagnato l'automobile. Qualche decennio addietro, comparvero i primi ammortizzatori regolabili dall'esterno: ma si trattava di ammortizzatori convenzionali che potevano essere registrati manualmente. Oggigiorno si parla di sospensioni attive con regolazione rapida, continua, individuale su ogni singola ruota, mediante intervento di una centralina pilotata da sensori che agisce sull'impianto idraulico. Le sospensioni attive comportano un peso superiore per la vettura oscillante tra i 50 e gli 80 kg, e richiedono una potenza superiore, per cui incidono sul consumo per un 13-18%. Bosch ha sviluppato un sistema di regolazione della sospensione cosiddetta «semiattiva» che interviene individualmente su ogni singola ruota e direttamente su una valvola integrata nell'ammortizzatore, abbinata ad un sensore (con centralina a parte) e a una molla. Gli ammortizzatori esternamente sono di uguale dimensione rispetto a quelli convenzionali, per cui facilmente montabili su ogni sospensione.



SOSPENSIONI

Attive dalla Bosch

NOVITA' DALLA GOODYEAR

È arrivato l'Eagle Nct 3

Attualmente la domanda di pneumatici ad alte prestazioni destinati alle berline veloci rappresenta circa un 25% del mercato, è quindi normale che le Case si sforzino di offrire prodotti sempre più evoluti. Recentemente la Goodyear ha lanciato l'Eagle Nct 3, copertura con cui la Casa di Akron prosegue sulla strada intrapresa tre anni fa con l'Eagle Nct 2, ovvero quello di accoppiare le alte prestazioni a standard di sicurezza sempre più elevati. La nuova gomma della Goodyear è caratterizzata da un battistrada dotato di solchi larghi e profondi, ciò allo scopo di ottenere una rapida dispersione dell'acqua, il che si traduce in maggiore sicurezza sui fondi bagnati essendo più remoto il rischio che il pneumatico vada un aquaplaning. La silenziosità di marcia è stata migliorata con una costruzione dotata di sei costolature circonferenziali, ciascuna più larga man ma-

no che si avvicina alle spalle della gomma. La sezione asimmetrica dei solchi del battistrada aumenta la resistenza dei tasselli e contribuisce a tenere il battistrada piatto sul fondo stradale, tutto ciò si traduce in un miglioramento della tenuta e in un consumo più uniforme. A proposito della durata, va detto che l'Eagle Nct 3 impiega una nuova mescola brevettata la cui caratteristica è di raffreddarsi rapidamente allungando così la vita della gomma.



AI BOX

La Bea Racing è in testa alla F. Europa Boxer. Il Dt **Maurizio Facondini** spiega i motivi del successo...

INNOCENZO BONELLI

Dopo quattro gare, il veneto Fabrizio Gollin è primo nel campionato Formula Europa Boxer grazie alle vittorie di Pergusa a Vallelunga. Maurizio Facondini, direttore tecnico del team Bea Racing, spiega i motivi di questa superiorità.

— **Qual è il vostro vantaggio rispetto alle altre squadre?**

«Il problema dei grandi team, come Lucidi e Verduci, è che hanno troppe macchine e non riescono a concentrare i loro sforzi. Noi, con una vettura sola, riusciamo invece a dare il massimo. Abbiamo in più un rapporto eccezionale col pilota, giovane ma in grado di dare utilissime informazioni per la messa a punto della vettura».

— **Ma ci sono anche dei motivi di carattere tecnico?**

«Più che altro, direi che abbiamo lavorato molto durante l'inverno; siamo riusciti ad effettuare diversi test, affinando sempre di più la macchina praticamente su tutti i circuiti. Questo lavoro di affinamento, di ricerca di mettere a punto anche i particolari, è stata la mossa vincente. Un altro vantaggio ce lo danno le sospensioni: usiamo infatti un tipo particolare di ammortizzatori regolabili, un sistema che per essere capito e messo a punto ha richiesto diversi anni di sviluppo ma che ora ci sta dando grosse soddisfazioni».

— **L'anno scorso la squadra si chiamava diversa-**

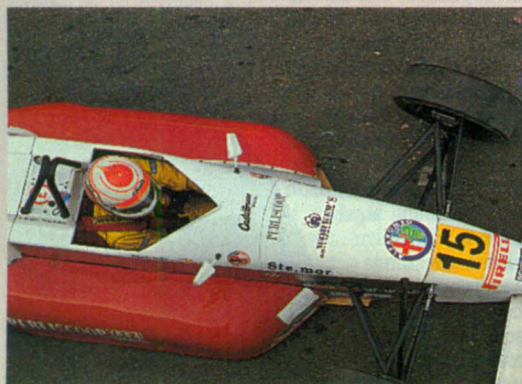
«Il nostro segreto è che, a differenza dei grossi team, noi abbiamo una sola vettura da seguire»

mente, e i risultati non erano esaltanti; a parte il nome, cosa è cambiato per portare a questa crescita improvvisa?

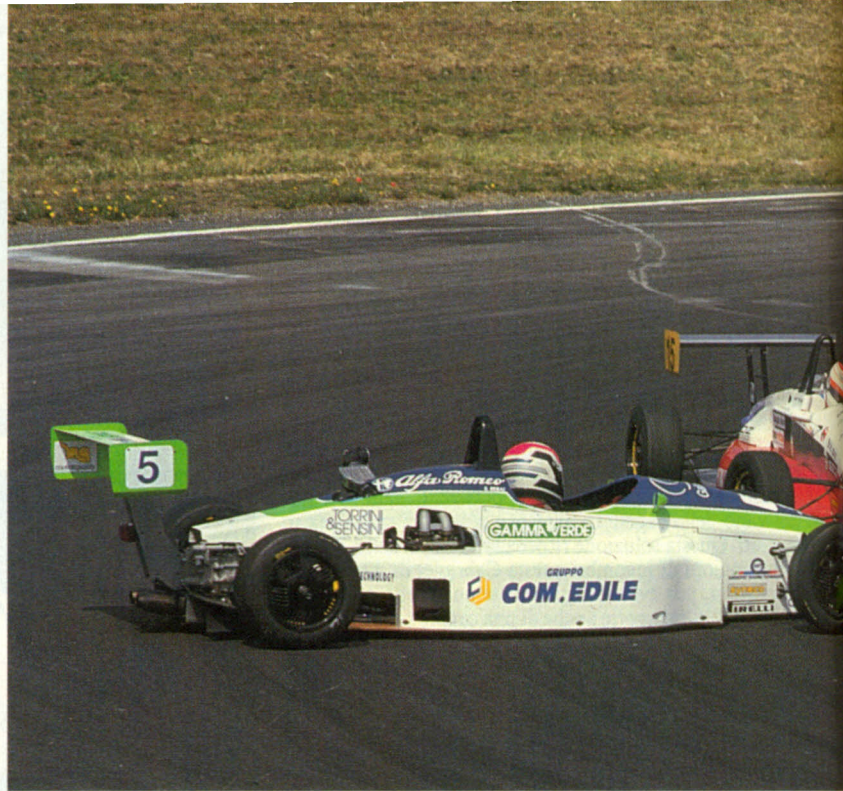
«La cosa fondamentale è che ora nel team c'è Piero Casadei, la persona che si occupa di tutti gli aspetti organizzativi e logistici. In questo modo io posso concentrarmi sull'aspetto tecnico, avendo molte preoccupazioni in meno, ed i risultati si vedono. Abbiamo una collaborazione molto stretta con l'ingegnere Ermolli, con cui abbiamo sviluppato la vettura. I motori ce li fornisce la Autotecnica di Cremona».

— **Insomma avete messo insieme un cocktail vincente.**

«Pare di sì, e spero che duri fino alla fine del campionato; quello che conta è che il pilota è molto determinato, veloce, e quando è in testa non commette errori».



Il team Bea Racing si è imposto in due gare con il veneto Gollin



F. EUROPA BOXER □ A VALLELUNGA

Per Gollin pole e gara

VALLELUNGA — Fabrizio Gollin ha conquistato a Vallelunga il suo secondo successo in Formula Europa Boxer, dopo quello di Pergusa. Un successo che per il giovanissimo pilota veneto significa anche il primato in classifica di campionato, seppure con un solo punto di vantaggio sul più diretto inseguitore. Per il pilota della Bea Racing è stato un autentico en-plein: miglior tempo in entrambe le sessioni di prove, vittoria e giro più veloce in gara; una dimostrazione di superiorità a cui gli avversari hanno dovuto inchinarsi. Primi tra tutti i due alfieri del team Verduci, Alberto Baldrighi e Paolo Ruberti, che in pratica hanno ripetuto i piazzamenti di Binetto. I due sono saliti sul podio dopo aver duellato per tutta la gara, ma a debita distanza dal leader. Unico neo di Gollin è stata la partenza: il veneto non ha saputo sfruttare la pole-position facendo calare di giri il motore, e alla prima staccata dei Cimini era già stato sfilato da Simone Rebai, Baldrighi e Ruberti. Mentre Rebai cercava di imporre il suo ritmo alla gara, Gollin si è fatto

sotto prima a Ruberti, superandolo al Tornantino al 4. giro, e poi a Baldrighi che ha sfilato il giro successivo ai Cimini passandolo all'esterno. A quel punto la gara diventava un fatto privato tra Rebai e Gollin; senonché il lombardo, pressato dall'avversario, all'8. giro è andato in testa-coda al Tornantino lasciando via libera al rivale. Da quel momento Gollin ha allungato il passo, segnando il giro più veloce e mettendo tra sé e Ruberti (che intanto aveva superato Baldrighi) un certo margine; alle spalle dei primi tre si trovava Thomas Biagi impegnato a controllare il vincitore di Binetto, Danilo Tomassini, mentre più indietro ancora era bagarre tra Pulcini, Piccolo e Pirri. Altri scossoni la gara non ne ha offerti: l'ultimo è stato il sorpasso di Baldrighi a Ruberti, avvenuto al 18. giro ai Cimini, mentre Rebai dopo l'errore che gli è costato la testa della gara si è esibito in una bella rimonta, passando dal 10. posto in cui era precipitato al 6. finale. Non è entrato in zona punti Luca Pirri, leader del campionato fino a Vallelunga, protagonista di una gara incolore che

lo ha visto solamente 9.; è stato invece escluso dalla classifica Falchi, colpevole di scorrettezze. Al traguardo sono giunti nell'ordine Gollin, Baldrighi, Ruberti, Biagi e Danilo Tomassini, tutti su Ermolli; da segnalare che, ad eccezione della Tatuus di Rebai, nelle prime dieci posizioni ci sono solo le vetture del costruttore varesino.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 6 giugno 1993

Campionato Italiano

F. Europa Boxer

Quarta gara della serie

Le classifiche

Absoluta: 1. Gollin (Ermolli) 21 giri in 27'01"245 alla media di 149,218 kmh; 2. Baldrighi (Ermolli) a 4"470; 3. Ruberti (Ermolli) a 6"725; 4. Biagi (Ermolli) a 7"773. 5. D. Tomassini (Ermolli) a 11"558; 6. Rebai (Tatuus) a 16"338; 7. a 56"949; 13. Pampado (Ermolli) a 1'02"025; 14. Bizzotto (Ermolli) a Pulcini (Ermolli) a 19"391; 8. Piccolo (Ermolli) a 19"960; 9. Pirri (Ermolli) a 23"303; 10. C. Tomassini (Ermolli) a 23"685; 11. Giacomini (Tatuus) a 45"229; 12. Trezzi (Nord Racing) a 1'11"667; 15. Centinoro (Corsini) a 1 giro; 16. Poletto (Ermolli) a 3 giri; 17. Anapolli (Ermolli) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Gollin in 1'16"280 alla media di 151,022 kmh.

Classifica di campionato (dopo quattro gare): 1. Gollin punti 18; 2. D. Tomassini 17; 3. Pirri 15; 4. Baldrighi 12; 5. Biagi 11; 6. Ruberti 8; 7. Anapolli, Rebai 4; 9. Pampado, Malandrucchio, C. Tomassini 3; 12. Crocioni, Piccolo 1.

COPPA CLIO □ VIVARELLI IN SCIA AI SOLITI DUE

Campani avanti a pieno punteggio

VALLELUNGA — Adesso Maurizio Campani ha veramente messo una seria ipoteca sul titolo della Coppa Italia Renault Clio. Quattro vittorie su quattro gare vogliono dire solo una cosa: che il reggiano sta dominando il campionato, e che al momento gli altri devono accontentarsi delle posizioni di rincalzo. A Vallelunga Campani jr. è stato in testa dal via fino alla bandiera a scacchi, tallonato dal padre Nino; un copione già visto a Misano e Varano, e che era «saltato» solo a Bi-

netto. Questa volta il ruolo di inseguitore diretto è toccato al bolognese Piero Vivarelli, l'unico che ha dimostrato di poter tenere il passo del duo di testa tanto da arrivare praticamente in scia a Nino Campani. Al via, dicevamo, Maurizio è scattato al comando col padre immediatamente alle spalle; dietro ai due si è portato il terzo pilota del team Vezzosi, Luca Leoni, che però al 2. giro è stato superato da Vivarelli al Tornantino e da Scieghi alla Esse, e proprio con il valtellinese ha inne-

scato poi un duello che si è protratto fino al traguardo. In testa Maurizio Campani ha imposto il suo ritmo, con il padre a fare da guardaspalle; ma Vivarelli è riuscito a non farsi distanziare, anzi a riavvicinare il duo di testa approfittando di un paio di errori del capofila; al bolognese però è mancato lo spunto per tentare un attacco, ed ha dovuto accontentarsi di rimanere in scia a Nino Campani fino al traguardo. La bagarre per le posizioni di rincalzo vedeva invece Leoni e Scieghi impegnati nel loro duello personale, e più indietro un terzetto formato da Guerrini, Gagliardini e De Lorenzi; ai due si sono aggiunti poi Brescia e Rosi, che si sono fatti sotto a Guerrini. Su quest'ultimo, Rosi ha compiuto un attacco un po'... duro al Tornantino, costringendo il romano fuori pista; una manovra che però nel dopo gara è costata l'esclusione di classifica al pilota del team Liera. Mentre il trio di testa proseguiva la sua marcia, Scieghi al 17. giro è riuscito finalmente a spuntarla su Leoni conquistando la 4. posizione alla staccata dei Cimini; sarebbe stato l'ultimo fatto saliente della gara, se non ci avesse pensato Paolo Gagliardini a girarsi proprio all'ultima curva. (i.b.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 6 giugno 1993

Coppa Italia Renault Clio 16V

Quarta gara della serie

Le classifiche

Coppa Italia: 1. M. Campani 20 giri in 31'11"479 alla media di 123,111 kmh; 2. N. Campani a 0"166; 3. Vivarelli a 0"580; 4. Scieghi a 10"845; 5. Leoni a 11"039; 6. De Lorenzi a 15"101; 7. Gagliardini a 21"013; 8. Brescia a 25"881; 9. Muccio a 32"780; 10. Lenzotti a 33"287; 11. Carta a 33"572; 12. Cesarini a 37"687; 13. Armando Conti a 42"640; 14. Arienti a 43"290; 15. Liera a 44"550; 16. Popolizio a 47"168; 17. Guerrini a 51"009; 18. Rossi a 56"332; 19. Masini a 1'20"543; 20. De Cesaris a 5 giri; 21. Riccitelli a 5 giri; 22. Marocco a 5 giri; 23. Ferrazzano a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** N. Campani in 1'32"210 alla media di 124,932 kmh.

Coppa Michelin: 1. Rosi 15 giri in 23'30"678 alla media di 122,494 kmh; 2. Leoni a 0"555; 3. Arienti a 0"753; 4. Popolizio a 6"078; 5. De Cesaris a 8"121; 6. Barbagallo a 14"292; 7. Del Fante a 17"349; 8. De Stefano a 22"514; 9. Cesarini a 23"420; 10. Beltrandi a 23"800; 11. Rossia a 27"788; 12. Riccitelli a 31"917; 13. Masini a 42"627; 14. Caruso a 44"487; 15. Imperiali a 45"234; 16. Cardullo a 45"718; 17. «Drive» a 46"256; 18. Panceri a 46"358; 19. Silva a 48"209; 20. Gaina a 1'02"222; 21. Tollis a 1'10"395; 22. Nicoli a 1'13"443; 23. Piano a 1'14"814; 24. Montanaro a 1'24"003; 25. Salerno a 1'29"612; 26. Pedrini a 1 giro; 27. Mascia a 7 giri; 28. Gabellini a 8 giri.

□ **Giro più veloce.** Pedrini in 1'32"375 alla media di 124,709 kmh.

Classifica di coppa Italia (dopo quattro gare): 1. M. Campani p. 60; 2. N. Campani 41; 3. Scieghi 38; 4. Vivarelli 25; 5. De Lorenzi 21; 6. Brescia 13; 7. Gagliardini, Ferrazzano 10; 9. Guerrini 9; 10. Nardelli, Cassi, Leoni 6; 13. Conti Armando, Muccio 5; 15. Larini, De Luca 3; 17. Carta 2; 18. Lenzotti 1.

fotografiePHOTO4



In alto, il momento chiave della gara della F. Europa Boxer. Rebai pressato da Gollin si gira al Tornantino e il pilota veneto passa avviandosi verso il successo. A fianco, Boldrini e Ruberti che finiranno rispettivamente 2. e 3. Sopra, la coppia imbattibile della Coppa Clio: Maurizio e Nino Campani. A fianco, Piero Vivarelli, terzo alla fine, è stato l'unico in grado di impensierire i due del team Vezzosi



I RIENTRANTI

Un po' per gioco, un po' per scherzo **Noberasco** e **Ferrecchi** sono tornati a correre ...vincendo!

PIETRO GASPARRI

Hanno in comune diverse cose: essere liguri, aver lasciato ormai da parecchi anni l'attività agonistica, essersi ripresentati in gara: vincendo. Stiamo parlando di Gabriele Noberasco e di Maurizio Ferrecchi. Il primo trionfatore con una Ford Escort Cosworth nel rally Giro dei Monti Savonesi, l'altro vincitore otto giorni orsono a Millesimo nel Valli del Bormida. «Non riescivo più a stare compresso dietro la scrivania ad occuparmi solo del lavoro — afferma Noberasco —. L'unico modo per scaricare un po' di tensione, rigenerarmi, non era quello di andare in giro a visitare musei o paesi esotici. L'unica maniera era quella di partecipare ad un rally. Così ho radunato nuovamente gli amici di un tempo, ho scelto una vettura giusta e via... partenza!» Un po' di fortuna, che non guasta mai, il vecchio piede di sempre pronto ad affondare nell'acceleratore e il gioco era fatto, Noberasco aveva vinto!

— Ritornando in gara dopo molto tempo «Nobe» ha trovato notevoli cambiamenti?

«Tantissimi. Prima di tutto non c'è più quella fantasia e quel clima di amicizia che faceva parte dei rally. Tutti sembrano dei robot, nessuno ride come un tempo, non c'è più fantasia. Peccato»

— Per Noberasco ci sono in programma altre gare?

«Forse faremo il Sanremo, ma è tutto da decidere. Poi il prossimo anno, se riuscirò a convincere un po' di amici, prenderemo parte a qualche gara. Così come si potrebbe fare una cena tra vecchi compagni di liceo».

— E per Maurizio Ferrecchi come è nata nuovamente la voglia di tornare a correre?

«Per scherzo. Insieme ad un amico che mi ha sponsorizzato



ACTION

«Non riescivo a stare dietro la scrivania —dice «Odeon»— Per rigenerarmi ho dovuto fare un rally»

ci siamo rivolti a Tabaton per tentare l'avventura nel rally di casa, dove nel 1985 debuttai con una Fiat Ritmo 130 Gr.N conquistando il 7. posto assoluto».

— Che impressioni ha ricavato da questa esperienza?

«Certamente positive. Rispetto a tre anni fa, quando ho deciso di abbandonare l'attività agonistica, molte cose sono cambiate, ad iniziare dalle vetture. La "Deltona" è straordinaria, non è possibile paragonarla all'Integrale 8V con la quale ho corso nel mio ultimo anno di attività. Comunque ho anche trovato un clima molto diverso, più... serio».

— Nel futuro di Ferrecchi ci sono altri impegni agonistici?

«Sì. Partecipare, con Fabrizio Tabaton, al rally delle Azzorre. Poi vedremo. Nel frattempo comunque diventerò babbo...».

PHOTO4



Ferrecchi, sopra, e Noberasco, in alto, i due liguri rientranti e... vincenti



RALLY 1. SERIE □ DEBUTTO IN GR. A

A Benazzo va l'argento

MILLESIMO — Maurizio Ferrecchi, campione europeo di Gruppo N nel 1989, ha ceduto alle lusinghe di Fabrizio Tabaton e dopo tre anni di inattività ha deciso di «effettuare due vacanze rallistiche stagionali: Valli Bormida e Azzorre». Affiancato dal fido Gianfranco Imerito e con la azzurra Deltona usata da Gatti nel campionato continentale il trentaduenne pilota di Millesimo si è quindi presentato al via di questa 13. edizione del rally Valli del Bormida-Trofeo Fiat Pedrazzani valido per la coppa Italia (coeff. 5) seconda zona. Mentre, ad Albenga, Noberasco ha dovuto soffrire sino all'ultimo metro di gara, a Ferrecchi sono bastati i primi chilometri cronometrati per capire che il bis del successo ottenuto su questo traguardo nel 1988 sarebbe stata una semplice formalità. A Pian dei Corsi, prima delle otto (sette disputate) prove in programma, Ferrecchi infligge 11" a Leoni, 13" a Della Torre. Benazzo al debutto con la Escort Gruppo A è quarto a 34" e precede Damilano (Escort) primo di Gruppo N staccato di 38" dal vincitore Rosina e il sorprendente Pellerino (Peugeot 309 Gti) sono sestì a 45".

Nonostante le assenze forzate di Gazzola (Delta), Giordano (Sierra) e Brega (Bmw) non si può certo sostenere che tra i 153 equipaggi al via manchino i protagonisti abituali di queste gare. Leoni si conferma come primo antagonista di Ferrecchi anche al Quazzo ma concede altri 4" al pilota della Grifone e subito dopo deve abbandonare per l'esplosione del cambio. Prima dell'annullamento, dovuto all'eccesso di spettatori, del primo passaggio al Melogno ancora un acuto di Ferrecchi-Imerito che a Vetria precedono, nell'ordine, i soliti Della Torre e Benazzo. In questa prova si registra un incidente, la Renault 5 di Carrella-Amisani finisce in cunetta nel tratto fine prova-controllo stop e investe due spettatori. Una ragazza viene ricoverata con la frattura della clavicola all'ospedale di Cairo Montenotte e ai concorrenti che seguono, dalla classe N 4 in poi, viene assegnato il tempo imposto. Dopo il riordino si riparte per il secondo giro e la gara si trascina senza sussulti sino alla penultima prova dove Dalla Torre riesce a mettere a segno l'unico suo acuto di giornata. Il piemontese vince la prova ma subito dopo è costretto al-

la resa per problemi elettrici e deve lasciare la seconda piazza a Benazzo. Ripristinata dagli organizzatori l'agibilità del Melogno la prova viene affrontata come tratto conclusivo e Ferrecchi-Imerito suggellano la loro prestazione precedendo Benazzo e Rosina. Finale decisamente sfortunato anche per Damilano e Scattolon. Il primo rompe la pompa benzina e, pur mantenendo la vittoria di Gruppo N, scivola in quarta posizione mentre il secondo perde la sesta posizione assoluta e la vittoria di classe per il cedimento improvviso del semiasse della sua Vauxall





FOTOSPORT

Sotto, Benazzo per la prima volta alla guida di una Escort Gr.A, è giunto 2. nel rally valli del Bormida. In Gruppo N successo invece per Damilano pure lui su Ford Escort, sopra

Astra. Ne beneficiano Rosina-Paglia che chiudono «l'allenamento per il prossimo Valli Genovesi» con una insperata terza piazza e Federici-Tedaldi, autori di una splendida prestazione con la loro Renault Clio 16V. Bella anche la lotta tra i peugeottisti Vidori e Viberti divisi sul traguardo da una manciata di secondi nonostante la differenza di potenza a favore del primo. Dalle 98 vetture che hanno portato a termine la gara sono state escluse, in quanto non conformi al peso, le due Renault 5 Turbo di Ardisson e Marcaccini.

Walter Leverone



PHOTO4

RALLY 1.A SERIE

Millesimo (Sv), 5 giugno 1993

13. Rally Valli del Bormida

gara valida per la Coppa Italia 2. zona (coeff. 5)

Le classifiche

Assoluta: 1. Ferrecchi-Imerito (Lancia Delta Hf) in 51'18"; 2. Benazzo-Bocca (Ford Escort Cosworth) a 1'33"; 3. Rosina-Paglia (Lancia Delta Hf) a 3'13"; 4. Damilano-Renna (Ford Escort Cosworth) a 3'20"; 5. Federici-Tedaldi (Renault Clio 16v) a 4'09"; 6. Vidori-Cartasegna (Peugeot 405 Mi16) a 4'26"; 7. Viberti-Putzu (Peugeot 309 Gti) a 4'35"; 8. Porro-D'Amico (Ford Sierra Cosworth) a 4'48"; 9. Bella-Ferrero (Peugeot 405 Mi16) a 5'04"; 10. Bini-Santini (Opel Kadett Gsi 16v) a 5'59".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Biggi-Piazza in 1h00'52"; 2. Villa-Brendani a 39"; 3. Casale-Malinari a 47"; 4. Mangiarotti-Bosio a 50"; 5. Molinari-Rossi a 55"; 6. Corti-Orsi a 2'12"; 7. Meli-Parodi a 2'25"; 8. Prato-Brungo a 2'26"; 9. Dogliotti-Barsiola (Citroën Ax Sport) a 3'13"; 10. Razza-Razza e Ponta-La Valle a 3'35"; 12. Leonardi-Gandra a 3'58"; 13. Migone-Gazzia a 4'17"; 14. Scardina-Scardina a 4'43"; 15. De Andreis-Dondarini a 5'30"; 16. Pasquinelli-Vescovi a 6'32"; 17. Chiappari-Cappella a 6'42"; 18. Toscano-Toscano a 14'31" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Pagano-Arena in 1h00'02"; 2. Mastrazzo-Mastrazzo a 1'09"; 3. Giordano-Siffredi a 2'10"; 4. Tronconi-Serboli a 2'20"; 5. Molinaris-Molinaris a 2'47"; 6. Pedone-Morabito a 3'43"; 7. Duretto-Gonella a 3'50" (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Viberti-Putzu in 55'53"; 2. Fuggetta-Schiaffino a 1'41"; 3. Castore-Grua (Opel Astra Gsi 16v) a 1'53"; 4. Cesena-Bersani a 3'32"; 5. Valdinazzi-Raviolo (Peugeot 205 Gti) a 4'07"; 6. Leonardi-Beccarelli (Peugeot 205 Gti) a 4'08"; 7. Cappelli-Fiori (Opel Kadett Gsi 16v) a 4'09"; 8. Testa-Gallo (Opel Kadett Gsi 16v) a 4'37"; 9. Curone-Rebutti a 4'59"; 10. Costa-Malatesta (Peugeot 205 Gti) a 5'15"; 11. Boccalatta-Robasio (Opel Kadett Gsi 16v) a 5'35"; 12. Ferraro-Molinari a 5'38"; 13. Spagnoli-Dall'Asta a 5'52"; 14. Coatto-Savastano (Renault Clio 16v) a 5'58"; 15. Benedettelli-Borlese a 7'12"; 16. Lumelli-Bronzini a 7'56"; 17. Malaspina-Miglioli (Opel Kadett Gsi) a 8'32"; 18. Bugnano-Errigo (Peugeot 205 Gti) a 12'09"; 19. Mulas-Schinaglia (Opel Kadett Gsi) a 12'30" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16v).

Classe 2500: 1. Orengo-Ardisson in 57'26"; 2. Bibbano-Gianotto e Colombo-Bracco a 1'37"; 4. Lanza-Borro a 1'47"; 5. Gottardo-Mondino a 2'36"; 6. Pisanu-Tomaghello a 3'32"; 7. Di Maria-De Martini a 5'51"; 8. Zenoni-Mellogno (Fiat Uno Turbo i.e.) a 6'51" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Damilano-Renna in 54'38"; 2. Porro-D'Amico (Ford Sierra Cosworth) a 1'28"; 3. Cirio-Tesi a 2'48"; 4. Platino-Revelli a 2'53"; 5. Rivoir-Blua a 4'26" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Pastorino-Vico in 1h00'30"; 2. Grossi-Pasqualli (Citroën Ax Sport) a 14"; 3. Luera-Bertotto a 1'17"; 4. Cremonesi-Lavezzo a 1'22"; 5. Terzoni-Ricotti (Citroën Ax Sport) a 1'48"; 6. Fausone-Aresca (Fiat Uno 70 S) a 1'59"; 7. Bettoli-Rosati a 3'28"; 8. Panelli-Ciani (Fiat Uno Turbo) a 4'08"; 9. Garbarino-Riccaldone a 4'31"; 10. Panzini-Riccaldone a 4'57"; 11. Orengo-Puetz (Opel Corsa Gt) a 6'13"; 12. Maggio-Paire a 7'13"; 13. Sciascia-Gianforte (Fiat Uno 70) a 12'52" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Canevari-Murdolo in 1h00'25"; 2. Benvenuti-Petrogalli a 1'22"; 3. Zunino-Damonte (Peugeot 205 Gti) a 1'30"; 4. Pessina-Monteverdi a 3'06"; 5. Moraglia-Gherzi (Peugeot 205 Gti) a 3'14"; 6. Sormano-Balocco (Alfa Romeo 33 Q.V.) a 3'57"; 7. Lanzini-Lanzini a 8'27" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Federici-Tedaldi (Renault Clio 16v) in 55'27"; 2. Vidori-Cartasegna (Peugeot 405 Mi16) a 17"; 3. Bella-Ferrero (Peugeot 405 Mi16) a 55"; 4. Bini-Santini (Opel Kadett Gsi 16v) a 1'50"; 5. Pirovano-Mao (VW Golf Gti) a 5'07"; 6. Scattolon-Zanini (Vauxhall Astra 16v) a 6'19"; 7. Cavallo-Stalattile (Peugeot 205 Gti) a 8'40"; 8. Pagano-Fagandini (Fiat Ritmo 130) a 10'25"; 9. Mocellini-Stabielli (Fiat Ritmo 130) a 12'29".

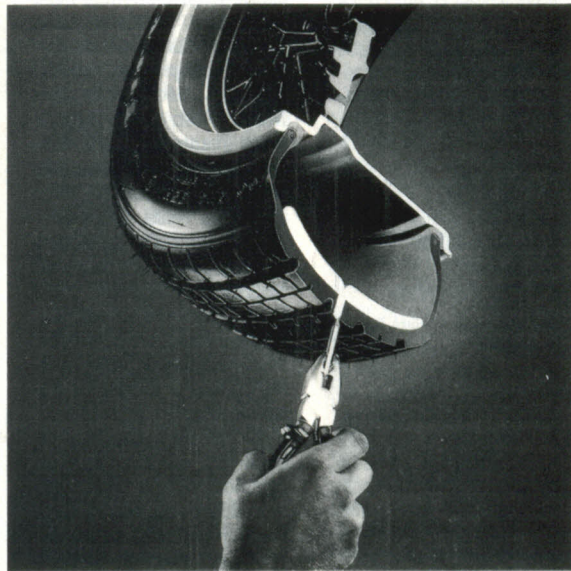
Classe 2500: 1. Morgani-Bellini in 1h00'49"; 2. Tornatore-Bessone a 9"; 3. Garassino-Bogliaccino (Fiat Uno Turbo) a 55"; 3. Mazzitelli-Stalattile a 42"; 4. Curti-Aimar (Fiat Uno Turbo) a 1'32"; 5. Tancredi-Beccarelli (Fiat Uno Turbo) a 3'14"; 6. Arnaudo-Conte a 3'57"; 7. Botasso-Chiaramello (Fiat Uno Turbo) a 4'00" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Ferrecchi-Imerito (Lancia Delta Integrale HF) in 51'18"; 2. Benazzo-Bocca (Ford Escort Cosworth) a 1'33"; 3. Rosina-Paglia (Lancia Delta Hf) a 3'13".

GOLDEN MILK

**UN'AUTENTICA RIVOLUZIONE
PER RISPARMIARE
SUI COSTI DI TRASPORTO**

VACCINATE LE VOSTRE GOMME CONTRO LE FORATURE,
UNA VOLTA E PER SEMPRE



**UN PRODOTTO INNOVATIVO PER I PNEUMATICI
DI MOTO, AUTO, CAMION, AUTOBUS, VEICOLI PESANTI**

Si immette, preventivamente a ruote gonfie all'interno dei pneumatici sigilla istantaneamente e **permanentemente** ogni foratura, impedisce qualsiasi altra fuoriuscita d'aria mantiene **costante** la pressione di gonfiamento, non danneggia i pneumatici

I VANTAGGI IMMEDIATI SONO:

Miglioramento della durata, elasticità e della sicurezza
Sensibile riduzione dell'usura e della temperatura dei pneumatici
Aumento delle possibili manovre di copertura
Minor frizione dei pneumatici sull'asfalto:
Minor consumo di carburante
Maggior durata dei pneumatici - minori costi

**RICERCHIAMO DISTRIBUTORI PROVINCIALI
DUE COMODI MODI PER CONTATTARCI...
... FATELO OGGI STESSO**

**1 TELEFONATECI
050-710010**

**2 MANDATECI
UN FAX
050-710000**

Distribuito in esclusiva U.S.A.

**GOLDEN MILK
IL LATTICE SALVAVITA**

A Caprino con l'Honda due Sanetti

Novità assoluta nella gara di campionato italiano Caprino-Spiazzi. Tra i Prototipi si sono presentate due nuove barchetta nella classe 1600. Si tratta di due Sanetti spinte da motori Honda V-Tec, dotate di un cambio Hewland e accreditate di una potenza intorno ai 180 Cv. Le due biposto sono state portate in gara da Guido e Luca Sanetti. In officina sono comunque in preparazione altre due vetture che saranno dotate di motori da 2500 e 3000.

Un libro racconta la salita di Malegno

Per i tipi della Società Editrice Vallecamonica sarà pubblicato nei prossimi giorni il volume «Malegno-Osimo-Borno-la Millemiglia delle corse in salita»: scritto da Adriano Baffelli. L'autore ha scelto di raccontare la cronoscalata camuna attraverso le storie dei protagonisti, organizzatori e piloti, che l'hanno resa celebre. La volontà di Baffelli è stata quella di proporre una seria ricerca in chiave di lettura veritiera della gara e dei suoi protagonisti. Nel volume si parla di tutti i vincitori sia assoluti, ma anche di gruppo e di classe e comunque di tutti i piloti che in queste 24 edizioni si sono messi in luce. Completano il volume, composto di circa 200 pagine, più di 100 foto. Il costo del libro è di 50.000 L. Gli interessati possono prenotarlo presso la Società Editrice Vallecamonica, tel. 0364-535141.

Team veronese pronto per Le Mans

Il team veronese Sport e Im-magine ha presentato la Lucchini Lm93-Alfa Romeo con la quale Fabio Magnani, Gigi Taverna e Roberto Ragazzi prenderanno parte alla 24 Ore di Le Mans. La squadra, unica formazione interamente italiana al via della classica francese, avrà come direttore sportivo l'ex pilota di F. 3, Nicola Tesini; mentre a curare le relazioni pubbliche ci sarà Francesco Perlini, vincitore tra i camion dell'ultima edizione della Parigi-Dakar e... appripista con il suo camion della salita di Caprino.

SALITA □ A CAPRINO DANTI È TERZO

Nesti esulta Irlando piange

CAPRINO — Nesti 2-Irlando 1. Si dirà: il match è solo all'inizio. Ma con la schiacciante vittoria ottenuta nella sedicesima edizione della Caprino-Spiazzi, terza prova del Campionato Italiano Velocità Montagna, per Mauro Nesti quel 2 a 1 vale tanto quanto un 5 a 0. Perché? «Perché per l'Alfa, questa era la gara più congeniale» spiega Nesti. «La Caprino-Spiazzi, infatti, è la corsa in salita più veloce tra quelle inserite in calendario. E qui la 155 poteva realmente scaricarsi a terra tutti i suoi 450 cv...». Invece, a finire a terra, è stato il morale di Pasquale Irlando, solo quarto, distaccato di quasi sette secondi dal «santone delle arrampicate». Che le cose non si stessero mettendo bene per la Super Turismo di Arese lo si era già capito nel corso delle prove ufficiali del sabato, quando Nesti, nella seconda delle due manche concesse ai 18 Prototipi e alle 2 SuperTurismo presenti al via, appioppava la bellezza di tredici secondi al pilota barese. La musica non cambiava il giorno successivo, benché Irlando, potendo liberamentepire sul comando del donatore, limava solo quattro secondi al suo miglior alle costate, rimanendo però sempre distante dal corridore toscano, attardato nella sua prestazione, da una scia d'olio lasciata sul tracciato da una vettura appartenente al Gruppo Prototipi. «Ero partito per migliorare il 3'27"88 ottenuto nel corso delle prove — dice Nesti — ma quando ho avvertito che il fondo stradale era sporco d'olio, non ho voluto gettare al vento una gara ormai vinta. Credo comunque che quando la mia Lucchini Bmw raggiungerà un buon grado di sviluppo, arriveremo molto vicino ai tempi record stabiliti con le Sport C3». E del campionato cosa dice? «Adesso — continua — dovrei essere in testa. Diciamo che ho buone possibilità. Però, i conti è meglio farli alla fine». Vere rivelazioni della kermesse veronese — sempre ricca nelle presenze con 303 vetture allo

start — sono stati tuttavia due piloti di opposta esperienza: Salvatore Ronca, valente gentleman driver nelle competizioni su pista, secondo assoluto alla «Caprino», e il venticinquenne Fabio Danti per la seconda volta sul podio, dopo sole quattro gare disputate con i Prototipi, grazie ad una condotta di gara coraggiosa e intelligente. Un ragazzo da tenere d'occhio... In Gruppo A, Ennio Bisinelli e Luigino Odorizzi hanno sfruttato al meglio le caratteristiche del tracciato scaligero, inserendo le loro Bmw M3 davanti alla Delta Hf di Cappellari e alla Sierra di Zumerle, quest'ultimo costretto a superare un avversario lungo il percorso e a patire sul finale la rottura del differenziale. Oltre ogni limite umano è andato come sempre «Susy» che, con la sua Escort Gr.N, ha staccato veramente un tempo eccezionale: 3'51"99! Nel Trofeo Fiat Cinquecento, infine, ad imporsi dopo Alghero con buon margine è stato Andrea Bacci.

Nicola Tesini

VELOCITÀ IN SALITA

Caprino (Vr), 6 giugno 1993

16. Caprino-Spiazzi

gara valida per il Campionato Italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 3'29"92 alla media di 154,345 kmh; 2. Ronca (Lucchini Sp93) 3'35"30; 3. Danti (Lucchini Sn) 3'35"78; 4. Irlando (Alfa 155 Gta) 3'36"54; 5. Castelli (Lucchini Sp91) 3'39"43; 6. Tambone (Pro-Bmw) 3'46"20; 7. Breschi (Lucchini Sp91) 3'48"98; 8. Bisinelli (Bmw M3) 3'49"98; 9. Magnani (Symbol Sport) 3'50"31; 10. Odorizzi (Bmw M3) 3'51"42.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Fattorini in 4'40"75; 2. Brunner 4'41"85; 3. Pezzolla 4'43"18; 4. Frenes 4'43"41; 5. Russo 4'45"38; 6. Tosini 4'46"50; 7. Sanin (Citroën Ax Sport) 4'46"68; 8. Geier 4'46"91; 9. Ciancetta 4'46"98; 10. Rigo 4'47"04; 11. Campolongo 4'48"00; 12. Palma 4'48"34; 13. Leoni (Citroën Ax Sport) 4'49"18; 14. Sicilia 4'52"33; 15. De Camillis 4'52"60; 16. Baribbi 4'56"35; 17. Giacomelli 4'56"51; 18. Cocurullo 4'58"20; 19. Vincenzi 5'00"01; 20. Gaspari 5'01"82; 21. Vedovello 5'03"38; 22. Capucci 5'04"51; 23. Burato 5'04"74; 24. Gaspari 5'05"91 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Paludetti (Rover 114 Gti) in 4'53"85; 2. Pizzini (Rover 114 Gti) 5'08"85.

Classe 1600: 1. Pichler in 4'36"20; 2. Armeni 4'37"13; 3. Stefanelli (Honda Civic) 4'37"69; 4. Sfreddo 4'39"60; 5. Fenti 4'41"45; 6. Bonini (Opel Corsa

Gsi) 4'41"88; 7. Picco 4'46"76; 8. Blasone 4'50"00; 9. Merli 4'51"88; 10. Padovani (Ford Fiesta) 4'53"44; 11. Magglio 4'53"52; 12. Capuzzo (Opel Corsa Gsi) 4'56"45; 13. Rinco (Opel Corsa Gsi) 5'05"09; 14. Da Campo 5'07"11; 15. Soffiati 5'09"47 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Bicciato in 4'21"16; 2. Neuhauser 4'25"16; 3. Pfeifer (Opel Kadett Gsi) 4'26"49; 4. Reifer (Opel Kadett Gsi) 4'27"90; 5. Fiocco 4'29"74; 6. Rocchi (Opel Kadett Gsi) 4'31"03; 7. Da Ros (Peugeot 309 Gti) 4'32"70; 8. Giacomelli 4'34"92; 9. Siena (Opel Kadett Gsi) 4'35"62; 10. Caspani (Peugeot 309 Gti) 4'37"04; 11. Panato (Peugeot 309 Gti) 4'38"05; 12. Bedin (Fiat Ritmo 130) 4'43"23; 13. Castellano (Peugeot 309 Gti) 4'47"02; 14. Bettellini (Peugeot 205 Gti) 4'48"96; 15. Mora (Renault Clío 16V) 4'50"58 (tutti gli altri su Opel Astra Gsi).

Classe 2500: 1. Giobbi (Bmw M3) in 4'21"38; 2. Bianchi (Bmw M3) 4'22"10; 3. «Eva» 4'23"65; 4. Zanin 4'23"73; 5. Messetti 4'27"71; 6. Schweigkofler 4'28"59; 7. Bez 4'28"73; 8. Caneva 4'30"12; 9. Sartori 4'37"17; 10. Conti (Fiat Uno Turbo) 4'40"79; 11. Piras (Fiat Uno Turbo) 4'41"32; 12. Faresin (Fiat Uno Turbo) 4'47"68; 13. Sandrini 4'56"62; 14. Colò 4'56"81 (tutti gli altri su Renault 5 Gti Turbo).

Classe oltre 2500: 1. «Susy» in 3'51"99; 2. Gastaldelli 3'58"58; 3. Santus 4'00"14; 4. Baso 4'02"77; 5. Montagnoli (Ford Sierra Cosworth) 4'04"32; 6. Arbetti 4'08"31; 7. Aurenghi 4'09"64; 8. Tosini 4'09"91; 9. Botti 4'11"37; 10. Galli (Ford Sierra 4x4) 4'13"1; 11. Ravelli 4'14"96; 12. Maniero 4'16"13; 13. Savoldi 4'16"71; 14. Bonaccorsi 4'16"74 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Merzi in 4'44"04; 2. Canino 4'52"70; 3. Ferraiuolo 4'30"99; 4. Ruggeri 4'43"21; 5. Nobile (M.G. Metro) 5'06"81; 6. Mittersteiner (Vw Polo Gti) 4'30"75; 7. Pedrotti 4'31"29; 8. Salino 4'25"43; 9. Esposito 4'35"74; 10. Zadra 4'38"73; 11. Alvesani (Suzuki Swift) 4'40"79; 12. D'Apaos 4'42"42; 13. Serpa 4'43"53; 14. Avesani 4'46"19; 15. Pieraccini 4'46"31; 16. Sartori 4'54"30 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Oddo in 4'56"29; 2. Pompele 4'59"43; 3. Rocco 4'50"92; 4. Tomasi 4'44"69; 5. Schullian 4'58"03; 6. Gheza (Peugeot 106) 4'44"03 (tutti gli altri su Fiat Uno 70).

Classe 1600: 1. Finiguerra (Toyota Corolla) in 4'24"21; 2. Armellini 4'25"99; 3. Pera (Toyota Corolla) 4'30"02; 4. Broggio 4'30"55; 5. Maniago 4'34"19; 6. Gilli 4'36"76; 7. Costa 4'37"78; 8. Gonzo (Opel Corsa Gsi) 4'41"73; 9. Piccin 4'43"47; 10. Donati 4'46"50; 11. Franch 4'48"65; 12. Pulzella 4'48"72; 13. «Dariosoppo» 4'52"39; 14. Pennesi 5'09"03 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Tschager (Vw Golf) in 4'11"42; 2. Boselli 4'12"11; 3. Poconi (Vw Golf Gti) 4'17"74; 4. Ciresola 4'17"85; 5. Abate (Peugeot 309 Gti 16V) 4'19"75; 6. Lorenzini 4'20"50; 7. Palumbo (Vw Golf) 4'23"80; 8. De Nale (Vw Golf) 4'25"88; 9. De Rossi 4'28"05; 10. Tosetto (Fiat Ritmo) 4'32"62; 11. Pavoni 4'34"68; 12. Zenoni 4'35"66; 13. Acco 4'36"19; 14. De Marchi (Fiat Ritmo) 4'41"44; 15. Callari (Fiat Ritmo)

4'44"36 (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).

Classe 2500: 1. Bisinelli in 3'49"98; 2. Odorizzi 3'51"42; 3. Iacovelli 3'54"73; 4. Giovanotti 3'58"73; 5. Forrais 4'00"81; 6. Barbieri 4'03"62; 7. Negrenne 4'11"15; 8. Pisoni 4'15"49; 9. Comencini 4'25"02; 10. Butturini 4'25"94; 11. Capellini (Fiat Uno Turbo) 4'45"82; 12. Ferrari 4'46"64 (tutti gli altri su Bmw M3).

Classe oltre 2500: 1. Cappellari (Lancia Delta Hf) in 3'52"48; 2. Zumerle (Ford Sierra Cosworth) 3'54"56; 3. Toffoli (Ford Escort Cosworth) 4'05"76; 4. Telian 4'39"03; 5. Casagrande 4'39"54; 6. «Principino» (Ford Sierra Cosworth) 4'42"66; 7. Faitelli 4'45"32 (tutti gli altri su Alfa Romeo 75 Turbo).

SUPERTURISMO

Classe S1: 1. Irlando (Alfa Romeo 155 Gta) in 3'36"54; 2. «Kabibo» (Alfa Romeo 155 Gta) 3'53"24.

PROTOTIPI

Classe 1600: 1. Sanetti (Sanetti Sport) in 4'14"99; 2. Sanetti Sport) 4'47"18.
Classe 2500: 1. Tambone (Pro-Bmw) in 3'46"20.

Classe 3000: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 3'29"92; 2. Ronca (Lucchini Sp 93) 3'35"30; 3. Danti (Lucchini Sn) 3'35"78; 4. Castelli 3'39"43; 5. Breschi 3'48"98; 6. Magnani (Symbol Sport) 3'50"31; 7. Ragazzi 3'51"49; 8. Longhi 3'57"64; 9. Santini (Symbol Sport) (tutti gli altri su Lucchini Sp 91).

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Bacci in 5'20"87; 2. Vielmi 5'25"64; 3. Spagnuolo 5'26"54; 4. Bongiovanni 5'27"91; 5. Fracassi 5'29"49; 6. Bariloro 5'30"97; 7. De Carolis 5'31"72; 8. Turrin 5'34"13; 9. Citeroni 5'34"42; 10. Cavalcanti 5'36"01; 11. Schiavone 5'37"01; 12. Crespi 5'41"48; 13. Borgogna 5'47"12; 14. De Biasi 5'49"07.

SLALOM □ CAMPOBASSO

Iacampo si vendica



fotografie TOMAZZONI

CAMPOBASSO — Il Moli-se Racing e l'Ac Campobasso hanno organizzato il 1. Slalom Città di Campobasso, valevole come prova del campionato centro sud. Il percorso di gara aveva una lunghezza di km. 3,2 con 12 postazioni, era molto veloce e disponeva di un rettilineo piuttosto lungo dove i piloti scaricavano tutta la potenza. Una bella cornice di pubblico, in una afosa giornata di sole, faceva da contorno all'agonismo che i trenta conduttori verificati esprimevano fin dalla salita di ricognizione. Dopo le piuttosto lente operazioni di riallineamento, si partiva con la 1. manche, in cui si imponeva il poi vincitore assoluto Luigi Iacampo. Al secondo e terzo posto rispettivamente Scrocca e Aulio. Primo del Gruppo N Iapalucci, mentre migliore del Gruppo A risultava Scolaro. Nella 2. manche Iacampo si migliorava

di 79 centesimi di secondo, al secondo e terzo posto si inserivano Giovanni Pepe e Francesco Marzo, che però non riuscivano a scalzare Scrocca e Aulio dal podio finale. Nei primi dieci, oltre al vincitore assoluto, soltanto Russo e Iapalucci abbassavano il loro tempo, risalendo rispettivamente dalla 17. e 18. posizione. Da segnalare la prova di Giuseppe Laurenza, che nonostante grossi problemi al cambio della sua Simca Alfa (poteva usare solo quattro dei cinque rapporti disponibili, arrivando lungo in diverse postazioni) e la rottura della frizione, tagliava il traguardo della 1. manche al settimo posto, mantenendolo sino alla fine. Dei trenta partenti, soltanto in 23 riuscivano a tagliare il secondo traguardo, causa vetture di scarsa affidabilità.

Eugenio Mascioli

SLALOM

Campobasso, 6 giugno 1993

1. slalom città di Campobasso

gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Iacampo (Fiat X1/9) 154.05; 2. Scrocca (Fiat X1/9) 158.84; 3. Aulio (Fiat X1/9) 159.41; 4. Pepe (Fiat X1/9) 161.11; 5. Marzo (Fiat X1/9) 163.17; 6. De Amicis (Fiat 850) 163.54; 7. Laurenza (Simca Alfa 1600) 172.26; 8. Russo (A112) 174.29; 9. Scolaro (Opel Kadett Gsi) 175.37; 10. Iapalucci (Peugeot 205 Rallye) 175.79.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Iapalucci (Peugeot 205 Rallye) 175.79.

Classe 2000: 1. Stilla (Ford Escort Xr3) 200.97.

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Scolaro (Opel Kadett Gsi) 175.37; 2. Di Vito (Renault R5 Gt Turbo) 176.86; 3. Giancola (Fiat Ritmo 130) 177.31

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Iacovillo 177.30; 2. Pepe M. 182.85; 3. Tasilio 183.12; 4. Sponsilli 183.37.

Classe 1000: Mossucca (A112) 189.01; 2. Cirucci (Fiat 127) 213.75.

Classe 1150: 1. Russo (A112) 174.29; 2. Testa G. (A112) 180.03; 3. Petrarola (A112) 186.59

Classe 1300: 1. Giusti (Simca Rally 2) 175.90; 2. Testa M. (Fiesta X1/9) 187.21; 3. Colella (Opel Kadett) 216.38; 4. Sciarretta (Alfasud) 799.31.

Classe 1600: 1. Pepe G. (Fiat X1/9) 161.11.

Classe 2000: 1. Marzo (Fiat X1/9) 163.17; 2. Rosa (Golf 1800) 190.06.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Gala (Fiat 600) 185.21.

Classe 1600: 1. Aulio (Fiat X1/9) 159.41; 2. Laurenza (Simca Alfa) 172.26; 3. Izzo (Fiat X1/9) 179.36.

Classe 2000: 1. Iacampo (Fiat X1/9) 154.05; 2. Scrocca (Fiat X9) 158.84; 3. De Amicis (Fiat 850) 163.54.



In alto, Mauro Nesti con la sua Lucchini, dopo il successo di Biella, si è imposto anche nella gara di Caprino. A fianco, terza gara e secondo podio per il giovane toscano Fabio Danti. Tra i big nettamente sconfitti Pasquale Irlando e la sua Alfa 155, sopra a sinistra. A Caprino sono giunti solo al 4. posto. Chi invece è andato come il... vento è stato «Susy», sopra, 1. assoluto e primo in Gruppo N con la Escort

Team Promotion alla Baja con Berigazzi

Si amplia il programma del team genovese Raid Promotion. Dopo i rally nazionali di zona, alcuni slalom in salita con il pilota Erberto Rossi e la vela internazionale con un 12 metri denominato «Euroelettrico raid Promotion», affidato allo skipper ucraino Igor Petukhov, il dinamico Marco De Iturbe, patron della scuderia, ha messo a segno un altro colpo. Il parmense Davide Barigazzi, specialista dei raid, sarà alla guida della «Baja Aragon» in Spagna e al «Grecia» con una Mercedes 280 Ge biturbo che avrà naturalmente i colori del nuovo team genovese.

■ **RIENTRO.** È difficile stare lontani dai campi di gara. Pare proprio di sì, a giudicare da come molti piloti che avevano deciso di appendere il casco e la tuta al classico chiodo hanno deciso di riprendere l'attività. Questa volta è Luigi Balbo ad aver deciso di cimentarsi nuovamente con le corse. Il titolare della nota officina di preparazione Balbosca tornerà alle gare, al volante di una Fiat Cinquecento, nel prossimo slalom di Garesio, ma in programma c'è anche un'altra salita tra i birilli, la gara tricolore di Susa.

Il tricolore domenica a Sillano

Tutto pronto per lo svolgimento dell'ottava edizione dello Slalom di Sillano, valevole per il Campionato Italiano, per l'Open Slalom '93, e per il Trofeo Cinquecento. La gara si disputerà domenica 20 giugno sul tracciato che da Capanne di Sillano porta al Passo Pradarena, nell'alta garfagnana. Questo slalom è l'unico titolato rimasto in Toscana. Il programma prevede l'inizio della gara dalle ore 14 di domenica. Per informazioni rivolgersi alla segreteria della Sport e Motori, tel.: 0574 - 36926.

■ **ELETTROSOLARI.** Giuliano Mazzoni alla guida di un prototipo Cartanfruit, della scuderia Selene di Faenza, spinto da un motore alimentato ad energia solare, ha vinto la gara riservata a questo tipo di vetture ecologiche che si è corsa a Lucerna in Svizzera la scorsa settimana.

SLALOM □ QUARTO SUCCESSO DI CESARI

Per Augusto Idro... record

IDRO — Augusto Cesari, grazie soprattutto allo strapotere della sua Delta S4, non ha avuto problemi nell'aggiudicarsi per la quarta volta consecutiva lo slalom del Lago d'Idro, organizzato dalla scuderia Team Mille Miglia. Il divario nei confronti degli avversari sarebbe stato ancor più netto se l'abbattimento di un birillo non avesse inficiato il riscontro cronometrico della seconda salita. In ogni caso con questo successo Cesari ha battuto il record di vittorie, che deteneva insieme a Faustino Zandonà, protagonista delle prime tre edizioni. Per il pilota veneto si è trattato quindi di una giornata proprio sfortunata, perché si è visto privare anche del secondo posto a causa di un birillo abbattuto. Nel corso della prima salita con la sua Fiat 850 coupé, Zandonà aveva sommato 166,21 penalità, cui andavano aggiunte le 10 per il birillo, mentre Leonardo Massola, su Fiat X1/9, si era fermato a 167,87. Nella seconda quest'ultimo migliorava con 166,49, risultando primo assoluto, mentre Zandonà scivola a 167,38, pur senza irrimediabile polarità, che lo relegavano a terzo posto assoluto. Fulvio Benazzoli, ricalcava in un'occasione lo stesso tempo in entrambe le manche, conquistando un onorevole quarto posto assoluto seppur di un soffio. Per la quinta e la sesta piazza, di contro, Salvatore Catapano e Battista Silvestri, entrambi su Fiat X1/9, si davano sempre battaglia scavalcandosi vicendevolmente, ma i cronometri davano ragione al primo con grossa delusione di Silvestri, che ci teneva molto a ben figurare di fronte ai suoi concittadini. Il Gruppo A è stato appannaggio di Giovanni Draghetti su Peugeot 205, davanti a Arturo Alessandrini, su Peugeot 309. Ottima anche la prova dei primi tre di Gruppo N con Mario Travagnin su Renault 5 Gt Turbo tredicesimo, Walter Manterni su Opel Kadett Gsi 21. e soprattutto Vellani su Citroën ventitreesimo.

Francesco Spampinato

SLALOM

Idro (Bs), 6 giugno 1993
Slalom del Lago di Idro
gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 162,76; 2. Massola (Fiat X1/9) 166,49; 3. Zandonà (Fiat 850 Coupé 16v) 167,38; 4. Benazzoli (Fiat X1/9) 171,19; 5. Catapano (Fiat X1/9) 171,58; 6. Silvestri (Dallara) 172,12; 7. Tomasini (Opel Kadett) 175,30; 8. Pepe (Fiat 850 16v) 178,71; 9. Landi (Fiat X1/9) 181,46; 10. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 183,12.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Vellani (Citroën Ax) 194,89; 2. Fostini (Citroën Ax) 201,94; 3. Bovi 207,20; 4. Tonoli 213,69; 5. Otteilli 218,78; 6. Galante 221,19 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Manterni (Opel Kadett Gsi) 194,56.

Classe oltre 2000: 1. Travagnin 184,92; 2. Baggi 197,43 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Sbardolini 192,0; 2. Ubaldi 200,10; 3. Radaelli 205,84 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Draghetti (Peugeot 205) 183,14; 2. Alessandrini (Peugeot 309) 184,31.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Maffei 216,32; 2. Albertini 232,73.

Classe 1000: 1. Frungillo (A 112) 194,05; 2. Maiorana (A 112) 198,32; 3. Olivieri (Fiat 127) 221,98.

Classe 1150: 1. Falezza 186,28; 2. Quintarelli 192,31; 3. Fontana 195,03; 4. Fontana (A 112) 202,15; 5. Svanera 202,18; 6. Mastrelli (A 112) 204,89; 7. Narciso 205,40; 8. Baggi 210,83 (tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Cristofoletti 194,67; 2. Stevanello (Fiat X1/9) 203,94; 3. Trappasso (Talbot Samba) 207,04; 4. Anzanello 218,83; 5. Bissa (Mini Cooper) 219,03; 6. Manica 236,14 (tutti gli altri su Simca R2).

Classe 1600: 1. Giacometti (Opel Corsa) 196,95; 2. Petrella (Talbot Sunbeam) 201,51; 3. Girardi (Alfasud) 212,65; 4. Fogliata (Fiat X1/9) 235,37; 5. Mantovani (Fiat X1/9) 257,78.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 185,24.

Classe oltre 2000: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 162,76; 2. Tomasini (Kadett) 175,30; 3. Tomasini F. (Ascona) 184,01; 4. Guerrato (Porsche) 198,61.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pandolfi 186,87; 2. Visinoni 194,56; 3. Gulli 201,82 (tutti su Fiat 500).

Classe 1600: 1. Benazzoli (Fiat X1/9) 171,19; 2. Pasquali (Fiat 850) 216,07.

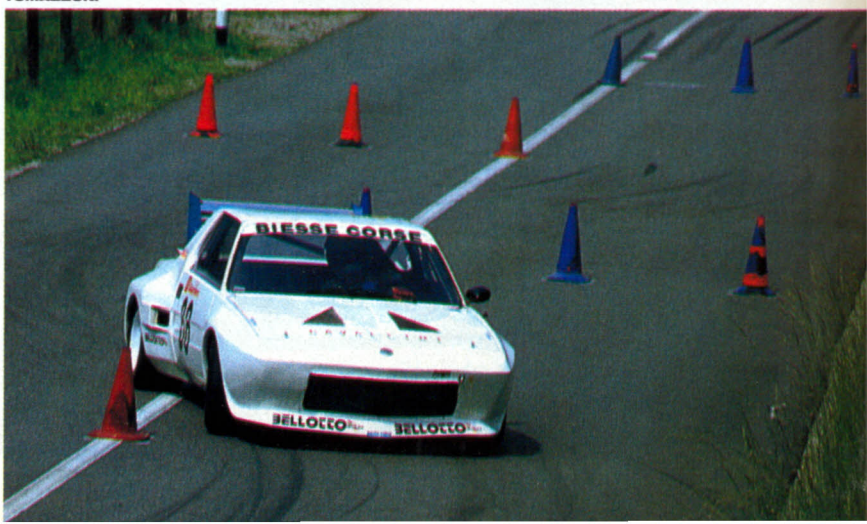
Classe 2000: 1. Massola 166,49; 2. Zandonà (Fiat 850 coupé) 167,38; 3. Catapano 171,58; 4. Silvestri (Dallara) 172,12; 5. Pepe (Fiat 850) 178,71; 6. Landi 181,46; 7. Fiamberti (Y10) 206,78 (tutti gli altri su Fiat X1/9).



In basso, Massola nella gara di Idro si è classificato al 2. posto. Senza grande fortuna la gara di Zandonà, a fianco, che si è accontentato del 3. posto. Sotto, la Y10 «mostro» motorizzata 2000cc di Fiamberti. Per lui le cose non sono andate bene. In alto, Cerbo 2. nella gara di Battipaglia



TOMAZZONI





FESTA



TOMAZZONI

SUL KARTODROMO DEL SELE C'è il vuoto dietro Insigne

BATTIPAGLIA — La terza edizione dello slalom del Sele valevole per la coppa Csaì quinta zona è organizzato dal Gierre Team ha visto al via 34 vetture. La prima posizione ha riservato poche sorprese con la vittoria della Fiat X1/9-1600 di Vittorio Insigne, portacolori della scuderia Autosport Sorrento a favorito della vigilia, che fin dalla prima manche era riuscito a imporre più di otto secondi alla Fiat X1/9-1300 di Francesco Cerbo. Quest'ultimo, pur cercando di insidiare la prima posizione, doveva guardarsi le spalle da un altrettanto agguerrito Luigi Vinaccia che, riuscendo a risolvere un problema meccanico alla sua A 112, nella seconda frazione di gara migliorava il proprio tempo. Nella seconda manche i primi riuscivano tutti a migliorare i propri tempi. Per le altre posizioni, la classifica assoluta vedeva Giovanni

Duraccio (Renault 5 Gt Turbo) e Salvatore Langella (Peugeot 205 Gti), vincitore del Gruppo A, rispettivamente in quarta e quinta posizione. Sesta piazza e vittoria di Gruppo N per Maurizio Angrisani e la sua Renault 5 Gt Turbo. Settimo è giunto Giuliano Paolino (Renault 5 Gt Turbo) distaccato di un solo centesimo di secondo.

Massimiliano Cucuzza

SLALOM

Battipaglia (Sa), 6 giugno 1993

3. Coppa del Sele

gara valida per la coppa Csaì 5. zona.

Le classifiche

Absoluta: 1. Insigne (Fiat X 1/9-1600) pen. 146,33; 2. Cerbo (Fiat X 1/9-1300) 156,10; 3. Vinaccia (A 112) 156,56; 4. Duraccio (Renault 5 Gt Turbo) 158,51; 5. Langella (Peugeot 205 Gti) 160,53; 6. Angrisani (Renault 5 Gt Turbo) 161,02; 7. Paolino (Renault 5 Gt Turbo) 161,03; 8. Attanasio B. (Fiat X 1/9-1300) 161,38; 9. Russo T. (Peugeot 205 Gti) 162,06; 10. Esposito (Peugeot 205 Gti) 162,23.

TROFEO CINQUECENTO

1. Calce G. 176,02; 2. Masullo 177,62; 3. Senatore C. 179,26; 4. Renda 179,34;

5. Langella 179,44; 6. Attanasio P. 179,55.

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Esposito 162,33; 2. Russo L. 162,73; 3. Urli (Peugeot 309 Mi16) 166,33; 4. Miccio 166,96. (Tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Angrisani 161,02; 2. Paolino 161,03. (Entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Noviello (Peugeot 205 Gti) 164,34.

Classe oltre 1600: 1. Langella 160,53; 2. Russo T. 162,06; 3. Paolino (Opel Kadett Gsi) 178,98. (Tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Ferrotta 172,03; 2. Manzo 173,60; 3. Zito 177,61.

Classe 700: 1. Durante (Fiat 126) 165,13; 2. Durante A. (Fiat 126) 184,74; 3. Pisacane 185,03; 4. Coppola 188,56. (Tutti gli altri su Fiat 500).

Classe 1150: 1. Vinaccia 156,56; 2. Citro 168,09; 3. Laudato (Fita 127) 174,28; 4. Saisano (Fiat 128) 174,44. (Tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Cerbo 156,10; 2. Attanasio B. 161,38; 3. D'Amaro 171,72. (Tutti su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Insigne (Fiat X 1/9) 146,33.

Classe oltre 2000: 1. Duraccio 158,51; 2. Gallina 174,85. (Entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Senatore G. (Fiat X1/9) 172,76.

A SESTA GODANO PAGLIARI È SECONDO Cumino trionfa

SESTA GODANO — È stato il «Cumino-day» quello del nono slalom che da Sesta Godano porta sui tornanti del Passo del Rastrello. Il pilota sanremese ha infatti colto il successo assoluto, primo della sua carriera, battendo non solo gli antagonisti ma anche la sfortuna che ad un determinato punto sembrava volesse rovinargli la festa. Nella seconda manche, infatti, nell'ultimo tratto di percorso gli si è afflosciata una gomma. Cumino era costretto a tagliare il traguardo in pratica sul cerchio. Il suo tempo, effettuato nella 1. manche, resisteva al veemente secondo round di Pagliari per soli dieci centesimi di secondo. «Lo dicevo a chi mi pro-

nosticava — ha affermato Cumino alla fine — *che anche se mancavano Rossi e Cremonesi, non erano da sottovalutare i vari Pagliari, Ansaldo e Mordenti... Un grazie particolare a Piero Saccone che ha dato un assetto vincente alla mia Escort*. Quella degli scarti, inferiori al secondo, doveva risultare inoltre la caratteristica della gara: cinque centesimi di secondo hanno diviso gli altri tre (De Lorenzi, Ansaldo e Mordenti) dal terzo al quinto posto mentre nella classe 1000 del Gruppo Speciale, Ponte e Tardanico hanno fatto registrare lo stesso tempo. Il successo di classe è andato al primo per discriminante.

Cesare Rosso

SLALOM

Sesta Godano (Sp) 6 giugno 1993

9. Slalom Sesta Godano

Passo del Rastrello

gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Cumino (Ford Escort Rs) 189,61; 2. W. Pagliari (Pagliari Sport) 189,71; 3. De Lorenzi (Simca Rally 2) 194,80; 4. Ansaldo (Anbra 1600) 194,83; 5. Mordenti (Lancia Beta Montecarlo) 194,85; 6. Niosi (Fiat X 1/9) 195,78; 7. Giaracca (Fiat X 1/9 Dallara) 195,90; 8. Barbieri (Simca Rally 2) 196,35; 9. Moggia (Fiat Uno 60) 196,70; 10. Pescio (Peugeot 205 Rallye) 197,31.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Lupi 203,22; 2. Boggiano 205,91; 3. Ceccarini 225,71; 4. Giannacchini 217,50 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. A. Peirano (Opel Corsa Gsi) 205,98; 2. Baron (Peugeot 205 Gti) 210,22;

3. De Ferrari (Opel Corsa Gsi) 255,30.
Classe 2000: 1. Broveglio 205,79; 2. M. Federighi 206,61 (entrambi su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Fantone 203,19; 2. Vigo 203,62; 3. De Martini 208,40 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Pescio (Peugeot 205 Rallye) 197,31; 2. A. Federighi (Peugeot 205 Gti) 198,46; 3. Fresco (Fiat Uno 70) 201,02; 4. Bernabò (Peugeot 205 Rallye) 213,19; 5. Garbini (Fiat Uno 70) 217,61.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Mani 214,59; 2. G. Peirano 221,21.

Classe 1000: 1. Ponte 205,24; 2. Tardanico 205,24; 3. Marchi 207,29; 4. Ferrari (Fiat 127 S) 212,51; 5. Santaera (Fiat 600) 213,85; 6. Vannoni 220,27; 7. Re 225,01; 8. Pasqualini (Fiat 127 S) 227,46 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1150: 1. Moggia (Fiat Uno 60) 196,70; 2. Testa (Fiat 127) 202,09; 3. Cam-

biasi 203,41; 4. Telani (Fiat 128 coupé) 205,23; 5. Carossa 205,38; 6. Bernardello 207,04; 7. Pastorino (Fiat 127) 211,86; 8. Lorenzini 212,93; 9. Bancalari 218,90; 10. Venè 248,22 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. De Lorenzi 194,80; 2. Barbieri 196,35; 3. Cosentino 198,17 (tutti su Simca Rally 2).

Classe 1600: 1. Giaracca (Fiat X 1/9 - Dallara) 195,90; 2. Alomai 200,43; 3. Datteri 201,20 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Cumino (Ford Escort Rs) 189,61; 2. Niosi (Fiat X 1/9) 195,78; 3. Ortolano (Opel Manta Gte) 212,09; 4. Mantani (Vw Golf Gti) 227,73.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Paradiso (Fiat 126/1000) 227,42.

Classe 1600: 1. Ansaldo (Anbra) 194,83.

SPORT PROTOTIPI

Classe unica: 1. Pagliari (Pagliari Sport) 189,71; 2. Mordenti (Lancia Beta Montecarlo Sport) 194,85.

SPEED

VEDRETE LA VELOCITA

In tre secondi da 0
a 350 km/h

POWER

VEDRETE LA POTENZA

Il suono profondo dei
motori americani V-8

2000 HP di POTENZA

Venite alla prima

GARA di DRAGSTER per Auto e Moto

all'AUTODROMO di MONZA

★ 10-11 LUGLIO 93 ★

SARETE SBALORDITI!

I lettori troveranno sul N.27 di Autosprint un coupon per assistere alla gara a prezzi scontati!

C'è Crestani in vetta al Trofeo

Con la disputa del rallysprint di Tredozio, avvenuta alcune settimane orsono, si sta avviando verso il giro di boa il Trofeo Ticino rallysprint, challenge che tiene conto di tutti i risultati dei rallysprint italiani e che conta sempre più iscritti. Proprio in queste ultime settimane ha deciso di iscriversi anche il vincitore del rallysprint Noventa di Piave e del rally di Montebelluna, Maurizio De Piccoli. Comunque per il momento in testa alla classifica c'è Andrea Crestani, mentre tra i navigatori Vedovato conduce davanti a Stra.

CLASSIFICA TROFEO TICINO RALLYSPRINT (dopo 8 gare)

piloti	
1. Crestani	p. 81,1
2. Ciresola	72,4
3. Targhetta	70,9
4. Fiocco	68,7
5. De Piccoli	57,8
navigatori	
1. Vedovato	p. 72,4
2. Stra	70,9
3. Fiocco	68,7
4. Marangon	57,8
5. Lillaz	30,2

Confermato il rally Valli Genovesi

La scuderia Valli Genovesi ha fugato i dubbi sull'effettuazione della sesta edizione del rally omonimo, rimasta in forse per la iniziata difficoltà relativa ai permessi. Il 6. Rally Valli Genovesi, valido per la coppa Italia seconda zona (coeff. 3) sarà concentrato nell'intera giornata di sabato 24 luglio: mattino verifiche, gara al pomeriggio e premiazione a mezzanotte! Il percorso, interamente asfaltato, sarà di circa 300 chilometri con quattro prove speciali da ripetere: Bocchetta, Pietrafraccia, le inedite Mongiardino e Santuario della Vittoria. Nuovo anche il clima di collaborazione con le vicine scuderie Valpolcevera e Busalla '90 che hanno fornito il supporto per il rilascio dei permessi. Massima attenzione al fattore sicurezza e una grande severità sul rispetto delle regole relative alle ricognizioni dei piloti saranno i fattori di spicco dell'organizzatore. Per informazioni dettagliate si può telefonare allo 010-713207.

AUTOCROSS □ SOLO 2. IL LEADER CRISPIANI
Un bel quadro firmato Raffaelli

PERGOLA — La quinta puntata del Challenge Autocross Marche ha avuto un copione scontata in ogni classe. La Scuderia Catria ha ospitato, in una giornata di grande calura, la serie interregionale che ha dimostrato di soffrire per la carenza di partenti. Nelle gare finali sulla pista marchigiana, infatti, si sono viste appena 21 vetture: bisogna quindi attendere finalmente un'inversione di tendenza, eventualità possibile solo riducendo i costi. La migliore prestazione assoluta è stata fatta registrare da Enzo Raffaelli, su prototipo Ford Cosworth, che ha finalmente superato le vicissitudini meccaniche che avevano caratterizzato le sue precedenti uscite. Molto grintosa è stata la sua prova contro Fabrizio Crispiani (prototipo Suzuki 1100), il quale, comunque, è ancora in testa a punteggio pieno al Challenge. Nella classe 3500 problemi di trazione sulla Lancia Delta di Paoloni e successo quindi di Maurizio Contardi che ha poi bissato, come già 15 giorni prima, il successo anche nel Trofeo Alfasud Cross, doppiato da surclassato Carli, Sallusti e Lucarini. La gara più vincente è stata la 1800, nella quale, per la prima piazza, nessuno ha saputo contrastare Massimo Binci (Alfa 33), mentre dietro non si sono risparmiati gli altri, con Batoccolo che ha resistito agli attacchi prima di Rodriguez poi di Brinoni. Solo in tre al via della classe 1050, nella quale, dopo lo sprazzo iniziale di Vesco, è stato Frulla (Fiat 126) ad imporsi su Del Bonifiro, su A 112.

Giuseppe Saluzzi

AUTOCROSS

Pergola (Ps), 6 giugno 1993

Challenge Autocross Marche

5. prova della serie

Le classifiche

Assoluta: 1. Raffaelli (Ford Cosworth) 6'07"58; 2. Crispiani (Prototipo Suzuki) 6'21"69; 3. Contardi (Alfa 33 4 x 4) 6'22"99; 4. Binci (Alfa 33) 6'26"13; 5. Contardi (Alfasud) 6'44"51; 6. Batoccolo (Fiat Ritmo) 6'46"67; 7. Brinoni (Lancia Delta) 6'51"16; 8. Carli (Fiat Ritmo) 6'51"62; 9. Rodriguez (Alfasud) 6'53"38; 10. Casagrande (Fiat Ritmo) 6'56"71.

4. DIVISIONE
Classe 1050: 1. Frulla (Fiat 126) 7'06"34; 2. Del Bonifiro (A112) 7'08"49; 3. Vesco (Fiat 500) 7'14"10.
Classe 1800: 1. Binci (Alfa 33) 6'26"13; 2. Batoccolo (Fiat Ritmo) 6'46"67; 3. Brinoni (Lancia Delta) 6'51"16; 4. Carli (Fiat Ritmo) 6'51"62; 5. Rodriguez (Alfasud) 6'53"38; 6. Casagrande (Fiat Ritmo).
SPORT
Classe 3500: 1. Contardi (Alfa 33

4 x 4) 6'22"99; 2. Paoloni (Lancia Delta Integrale) a 1 giro.
PROTOTIPI
Classe unica: 1. Raffaelli (Ford Cosworth) 6'07"58; 2. Crispiani (Suzuki) 6'21"69; 3. Ferretti (Fiat) a 1 giro; 4. Casagrande Paoloni (Suzuki 1100) a 5 giri.
Trofeo Alfasud Cross: 1. Contardi 6'44"51; 2. Carli a 1 giro; 3. Sabbatini a 2 giri; 4. Lucarini a 2 giri.

SALUZZI



SLALOM □ IN SARDEGNA PIAZZA D'ONORE PER SECHI
Lasia si ripete

ITTIRI — Franco Lasia, con il prototipo Mp 2000, ad Ittiri bissa il successo ottenuto la settimana prima ad Alghero precedendo Ignazio Secchi su Osella Bmw 1600, che ottiene così il primo risultato che conta negli slalom, grazie anche ad una seconda manche senza penalizzazioni. Una sorpresa anche il terzo posto di Franco Angioy, su Fiat 500/2000, dopo due buone manche ma contrariato per un reclamo inoltrato da Salvatore Giagu che, non contento delle due opache salite a causa di problemi di assetto e meccanici della sua Beta Montecarlo, crede bene, da quarto classificato, di dubitare del peso della 500-2000. La battaglia per il quinto e sesto posto tra Cuccheddu e Martinez, entrambi su Renault 5 Gt Turbo, è vinta per solo 80 centesimi di secondo dal primo mentre è settimo, e primo nel Gruppo N, Auro Siddi autore di una buona seconda manche. Ottavo Angelo Serra su Beta Montecarlo e 9. Angelo Fois su Fiat X1/9. Per la prima volta nei «top ten» Sebastiano Vacca, an-

che lui, su Fiat X1/9. Il Gruppo A è andato a Giovanni Marroni su Peugeot 205 Gti, mentre il Gruppo Speciale è stato vinto da Giovanni Cuccheddu su Renault 5 Gt Turbo.
Mario Lastretti

SLALOM

Ittiri (Ss), 6 giugno 1993

Slalom di Ittiri

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Lasia (Mp 2000) 148,79; 2. I. Sechi (Osella 1600) 162,19; 3. F. Angioy (Fiat 500-Bmw 2000) 162,65; 4. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 165,20; 5. Cuccheddu (Renault 5 Gt Turbo) 166,86; 6. Martinez (Renault 5 Gt Turbo) 167,50; 7. Siddi (Renault 5 Gt Turbo) 169,32; 8. A. Serra (Lancia Beta Montecarlo) 169,60; 9. Fois (Fiat X1/9) 170,10; 10. Vacca (Fiat X1/9) 172,32.
GRUPPO N
Classe 1300: 1. Arru 117,60; 2. Debidda 178,12; 3. Piras 178,40; 4. Santa Cruz 179,81; 5. Cherchi (Citroën Ax) 185,41; 6. Tolu 190,81; 7. Solinas 191,48; 8. Tiana 196,43 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).
Classe 1600: 1. Erre (Citroën Ax) 200,72.
Classe 2000: 1. Masotti 173,94; 2. Portas 181,04; 3. Cannoni (Peugeot 309 Gti 16V) 185,30; 4. Pala (Opel Astra Gsi) 186,43 (tutti gli altri su Renault Clio 16V).
Classe oltre 2000: 1. Siddi 169,32; 2. Tedde 177,72; 3. Piana 181,59; 4. Porcu 184,81; 5. Canu 187,23 (tutti su Renault Clio Gt Turbo).

GRUPPO A
Classe 1600: 1. Marroni p. 175,49; 2. Secchi 0. p. 181,29 (entrambi su Peugeot 205 Rallye).
Classe oltre 1600: 1. Usala (Fiat Uno Turbo) 210,58.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Cossu 195,35; 2. Cannas 197,42; 3. Tilloca 201,68; 4. Nonna 209,44.
Classe 1000: 1. Biancu (Fiat 127) 189,61.

Classe 1150: 1. Giraldi 172,65; 2. Lai 175,87; 3. Pinna 187,34; 4. Pisoni 187,76; 5. Mannu 189,80; 6. Nieddu 205,00; 7. Diana 297,08 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Destro (Talbot Samba) 1756,19; 2. G. Serra 181,81; 3. Masala 185,79 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Vacca 172,32; 2. Murtas (Renault 5 Alpine) 182,29; 3. G. Angioy 183,52; 4. Casu (Vw Golf Gti) 186,60.

Classe 2000: 1. A. Serra (Lancia Beta Montecarlo) 169,60; 2. Pittalis (Vw Golf Gti) 173,14.

Classe oltre 2000: 1. Cuccheddu 166,86; 2. Martinez 167,50; 3. Littera 174,10; 4. Mannias 176,59; 5. G. Perez 192,99; 6. Gilio (Talbot Lotus) 204,44 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

PROTOTIPI
Classe 1000: 1. Carta (Fiat 600) 180,91.
Classe 1600: 1. Loche (Fiat 127) 182,76; 2. Meloni (Fiat X1/9) 186,58.
Classe 2000: 1. Angioy (Fiat 500-2000) 162,65; 2. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 165,20; 3. Fois (Fiat X1/9) 170,10.

SPORT PROTOTIPI
Classe 2000: 1. Lasia (Mp-2000) 148,79; 2. I. Sechi (Osella) 162,19.





FOTOSPORT

Uzzeni, sopra su Delta Hf, ha avuto la meglio su Zanatta nella finale che ha visto i due piloti protagonisti ad Asti. Raffaelli, a sinistra su Ford Cosworth, ha vinto la 5. prova del Challenge Autocross Marche. Fin dal via, Bada, sotto in testa al gruppo, ha preso il comando della velocità su terra di Vittorio Veneto che lo ha decretato vincitore

FORMULA RALLY □ SPETTACOLO AD ASTI

Per Uzzeni show integrale

ASTI — In un periodo particolarmente difficile per i rally, in cui gli annullamenti e gli spostamenti di data delle manifestazioni hanno messo in crisi la grande macchina organizzativa, la provincia di Asti reagisce con i formula rally. Una soluzione che non si è certo dimostrata di ripiego e che, anche in occasione di questa 2. edizione del «Formula Rally Città di Asti», ha fornito uno spettacolo appassionante, seguito da un pubblico numerosissimo e caldo quasi quanto queste prime torride giornate di sole. L'organizzazione, curata dall'As Team in col-

laborazione con la scuderia Grifone, ha saputo presentare un parco partenti di tutto rispetto e un percorso, su fondo in parte sterrato, tecnico ed impegnativo. La grande kermesse è iniziata sin dalla giornata di sabato, con la disputa delle prove ufficiali, che hanno assunto subito toni molto accesi. Nella mattinata di domenica, con l'inizio degli scontri diretti, non mancavano le sorprese, con la eliminazione di De Bernardi, impegnato con la Ford Sierra a 2 ruote motrici e che, vittima di una uscita di strada, danneggiava il radiatore e dava via

libera alla Bmw M3 di Giovannone. Esclusione dalle fasi finali anche per Antonazzi, miglior tempo in prova e impegnato con la Delta S4 nella categoria riservata alle 4x4 e che doveva cedere a Zanatta dopo alcuni errori causati dalla troppa irruenza. Senza nemmeno il tempo di annoiarsi nelle pause, occupate dalle applauditissime esibizioni di Piero Longhi, Gibo Pianezzola, Fabrizio Tabaton e di Claudio Peroni, si arrivava alle accessissime semifinali. Uzzeni era messo in seria difficoltà da Balbo, perdeva la prima manche e trovava poi la strada spianata nella seconda grazie al clamoroso errore di Balbo che si fermava quando ancora mancava un giro alla conclusione della batteria. La finale più attesa, quella delle vetture a trazione integrale, vedeva così di fronte Uzzeni e Zanatta, che aveva avuto la meglio su Viotti. Incertissimo era l'esito, con Uzzeni che prevaleva di 3 centesimi nella prima manche e riusciva solo in quella conclusiva a dare una più chiara dimostrazione di superiorità. Nelle altre categorie ottima prova di Osvaldo Galatini, vincitore di due classi con la Fulvia Gr. 4 e la Golf Gr. A e buone anche le prove di Paolo Gentile, primo con la Bmw M3 nelle trazione posteriore e del giovane Francesco Pozzi, vincitore delle combattuta classe riservata alle Cinquecento.

Massimo Dellepiane



VST □ PENURIA PUBBLICO E PILOTI NEL VENETO

Bada è lesto fin dal via

VITTORIO VENETO — La gara nazionale di Velocità su Terra a Vittorio Veneto, con solo ventuno verificati e quattro gatti sulle tribune, è stato uno spettacolo non certo esaltante per l'automobilismo: una magra che ha pochi precedenti nei quindici anni di storia del glorioso tracciato Alle Cave. Di fronte a tale desolazione Armando Tonel, l'organizzatore, ha usato parole di fuoco contro il nuovo regolamento Csaì, caratterizzato dalle preclusioni ai piloti di

correre in zone diverse dalle loro, ed ha minacciato di chiudere l'impianto o di destinarlo ad altri scopi. Le poche vetture erano divise in due classi: Monoposto Junior e Sport tra 1151 e 1800cc, quest'ultima senza la tradizionale distinzione tra trazioni anteriori e posteriori. Nella categoria riservata alle Junior, Carlo Brioni ha fatto veramente poca fatica ad imporsi, essendo l'unico superstite sotto la bandiera a scacchi dei tre iscritti: Ongaro non completava il

primo giro, mentre Chiesa doveva dare forfait all'undicesima tornata, quando, dopo aver siglato la pole, dominava agevolmente. Tra i diciotto dell'altra classe sopravvivevano sino alla finale in dodici; allo start il poleman Baldisser si lasciava sorprendere da Bada e Beltramini: la sua rimonta durava un giro solamente a causa dell'anteriore sinistra che si sfilava dal mozzo. Da quel momento Bada controllava senza problemi Beltramini, mentre Salviato, dopo il riti-

ro di Cogo, precedeva De Checchi per il gradino più basso del podio.

Claudio Pavanello

VELOCITÀ SU TERRA

Vittorio Veneto (Tv), 6 giugno 1993

Trofeo Alle Cave

gara nazionale

Le classifiche

Monoposto Junior: 1. Brioni (Fiat) in 12'47"77.

Sport da 1151 a 1800: 1. Bada (Vw Golf Gti) in 12'55"92; 2. Beltramini (Fiat X 1/9) a 1"24; 3. Salviato (Fiat Ritmo) a 12"28"; 4. De Checchi (Vw Scirocco Gti) a 14"89; 5. Rizzo (Alfasud) a 23"77; 6. Trevisan (Fiat Ritmo) ad 1 giro; 7. Bobbo (Fiat X 1/9) ad 1 giro; 8. Cian (Yugo) ad 1 giro.

FORMULA RALLY

Asti, 6 giugno 1993

Formula Rally città di Asti

gara nazionale

La classifica

Classe Trazione Anteriore Fino a 1600: 1. Galatini (Lancia Fulvia Hf) 3'06"41; 2. Moiso (Peugeot 205 Rallye) 3'18"41; 3. Olocco (Fiat Cinquecento) 2'10"41; 4. Franchino (Peugeot 205) 2'13"36.

Classe oltre 1600: 1. Galatini (Vw Golf) 3'05"30; 2. Musso (Peugeot 205) 3'10"37; 3. Viotti (Opel Kadett Gsi) 2'08"27; 4. Pugnante (Renault 5 Gt Turbo) 2'13"32.

Trofeo Cinquecento: 1. Pozzi 3'10"64; 2. Antonazzo 3'13"21; 3. Corio 2'14"90; 4. Olocco 2'19"03.

Classe Trazione Posteriore: 1. Gentile (Bmw M3) 3'13"86; 2. Giachello (Sierra Cosworth) 3'24"97; 3. Michela (Simca Rally 2) 2'16"18.

Classe quattro ruote motrici: 1. Uzzeni (Lancia Delta Hf) 2'51"23; 2. Zanatta (Lancia Delta 16V) 2'51"27; 3. Balbo (Lancia Delta 16V) 1'52"92.

SETTIMANALI NAZIONALI

KEY MOTORI

NUOVA ANTENNATRE 19.50 sabato
ESPANSIONE TV 20.00 sabato
RADIO TELE GARDA 15.30 sabato
GRP TV 22.30 venerdì 13.30 sabato
RETE 9 TAI 20.55 sabato 12.20 domenica
ALTAITALIA TV 19.50 sabato 09.30 domenica
RETE AZZURRA 15.00 sabato 12.30 e 23.00 lunedì
TELE BELLUNO 23.30 giovedì 18.00 sabato
TELE COMMERCIALE ALPINA 21.00 sabato 22.00 mercoledì
PRIMO CANALE 22.00 giovedì 22.00 mercoledì
TELEARCOBALENO 23.45 venerdì 13.30 domenica
ANTENNA 1 20.30 sabato 14.00 domenica
NUOVA RETE 22.30 venerdì
TV PARMA 21.15 sabato 18.10 domenica
TELE MONTIMARE 22.30 sabato 13.00 domenica
TELE MAREMMA 15.30 sabato 15.00 domenica
NOI TV 21.30 sabato 15.45 lunedì

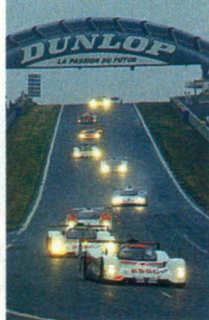
TELEREGIONE 21.30 venerdì 17.30 sabato
TELE 2000 22.30 venerdì 21.00 domenica
RETE CAPRI 22.00 venerdì
SUPER TV 21.40 martedì

MOTOR NEWS

TELECUPOLE 23.00 lunedì
TELENOVA 23.00 mercoledì
TELE FRIULI 23.30 venerdì 16.20 lunedì
TELE ARENA 23.40 venerdì
TELE ALTO VENETO 23.15 venerdì 13.30 domenica
RETE 7 11.30 sabato
TELEREGGIO 18.40 giovedì 13.30 domenica
TELEREGIONE TOSCANA 14.30 giovedì 24.00 domenica
RETE 24 H 22.30 giovedì 16.30 sabato
TVRS 15.15 venerdì 23.00 sabato
TELE LAZIO 21.20 venerdì
CANALE 10 20.30 lunedì
TELESPAZIO 22.30 sabato 13.30 domenica
TELESCIROCICO 23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

LUNEDÌ
TELEMONTECARLO 24.15 Crono
RETEMIA 20.40 L'uomo e i motori
MARTEDÌ
RAI 1 14.30 Tg1 Auto
TELE + 2 19.45 Sport time auto
ODEON TV 23.15 Automania
MERCOLEDÌ
RAI 2 13.40 Tg 2 Motori
TELE + 2 13.45 Sport time auto (replica)
VENERDÌ
TELE + 2 13.45 Sport time auto (replica)
CINQUESTELLE 22.00 Motori non stop
ODEON TV 23.15 Tutt fuoristrada
SABATO
TELEMONTECARLO 12.30 Crono (replica)
RAI 1 14.30 Tg1 Auto
TIVU ITALIA 19.30 Ruote in pista
DOMENICA
ITALIA 1 13.00 Grand Prix
CINQUESTELLE 12.30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13.00 Motorclip



La 24 ore di Le Mans sarà seguita con interesse dalla Tv via satellite Eurosport. Per l'occasione, infatti, sono previsti ben sei appuntamenti in diretta, il primo dei quali alle ore 15 di sabato 19 per la partenza e le prime fasi di gara, e quello conclusivo per l'arrivo domenica 20 alle 14.

LE GARE

SUPERTURISMO

RAI 1 sabato 19 ore 14.45 da Imola diretta della prima gara della sesta prova del campionato italiano

24 ORE LE MANS

EUROSPORT Sabato 19 dalle 15.00 alle 17.00 diretta della partenza Alle 19.00 e alle 22.00 diretta di due ore sullo svolgimento della gara Domenica 20 ore 09.00 e 12.00 dirette rispettivamente di due e un'ora sullo svolgimento della gara e dalle 14.00 alle 16.30 diretta delle fasi finali e dell'arrivo

SPECIALI

GP CANADA

EUROSPORT Martedì 15 ore 11.00 speciale di 1 ora

INDYCAR DETROIT

EUROSPORT Martedì 15 ore 12.00 speciale di 1 ora

DTM

EUROSPORT Venerdì 18 ore 11.30 speciale di mezz'ora della gara svoltasi al Nürburgring

F. 3 INGLESE

EUROSPORT Venerdì 18 ore 22.00 nell'ambito di International Motorsport, speciale della gara svoltasi a Silverstone

SUPERTURISMO □ DIRETTA SU RAI 1

Emozioni da Imola

Gare tirate dal primo all'ultimo giro, la sfida continua fra piloti di caratura internazionale alla guida di Alfa, Bmw e Peugeot, sono i principali ingredienti che hanno visto crescere gara dopo gara l'interesse di pubblico e telespettatori nei confronti del campionato italiano SuperTurismo. La prima delle due gare in programma per la sesta prova della serie che si svolgerà sull'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola sulle rive del fiume Santerno, sarà trasmessa in diretta da Rai 1 sabato 19 alle ore 14.45.



Sabato 19 ore 14.45 diretta



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

MARTEDÌ 15 11.00 Speciale Gp Canada
 12.00 Speciale Indy Car da Phoenix
MERCOLEDÌ 16 19.00 Speciale Dtm dal Nurburgring
 22.00 Speciale F.1 replica
GIOVEDÌ 17 10.00 Speciale F.1

replica

VENERDÌ 18 11.30 Speciale Dtm dal Nurburgring (replica)
VENERDÌ 18 11.30 International Motorsport. All'interno: Turismo australiano, F.3 e Turismo inglese, F.2. inglese
SABATO 19 09.00 International Motorsport (replica)

15.00-19.00-22.00 Diretta della 24 Ore Le Mans
DOMENICA 20 09.00-12.00-14.00 Diretta della 24 Ore Le Mans
LUNEDÌ 21 10.00 International Motorsport (replica)
 18.00 Speciale 24 Ore Le Mans

RUBRICHE TV LOCALI

LUNEDÌ

Lombardia
TELEVERBANO 21.45 Tuttoralry video
Emilia Romagna
RETE 55 22.45 Tuttoralry video
TELE RADIO CITTÀ 20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)

MARTEDÌ

Puglia
CANALE 10 10.40 Top AutoneWS
Lombardia

TELESTUDIOTRE 22.00 Tuttoralry video

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 21.50 Il fuoristrada
Campania

TELEVOMERO 23.30 Racing Team

Lazio

RETE ORO 19.45 Semaforo verde
Lombardia
TELEVERBANO 18.00 Tuttoralry video

VENERDÌ

Piemonte
VIDEOGRUPPO 20.00 Hot Rod
Toscana

TELEREGIONE 22.00 Gente Motori

SABATO

Piemonte
VIDEOGRUPPO 24.00 Hot Rod
Lombardia

ANTENNA 3 19.50 Monza motori
Liguria

CANALE 7 20.30 Starting (replica domenica 19.00)
EUROMIXER 20.30 Starting (replica domenica 19.00)

TELENORD 20.30 Starting (replica domenica 19.00)
Emilia Romagna

REGGIO TRE TV 23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEUNIVERSO

13.30 Starter
Toscana
CANALE 27 23.00 Starting (replica domenica 14.00)
TELEIDEA 19.50 Starting (replica domenica 13.00)

Marche

TVRS 15.20 Ruote e motori

Lazio

RGM 15.00 Starting (replica domenica 19.00)
GOLD TV 13.50 Starting (replica lunedì 23.30)

Puglia

CANALE 10 10.40 Top AutoneWS

DOMENICA

Lombardia

BERGAMO TV 18.00 Motorshow

Lazio

RETE ORO 09.30 Semaforo verde

TELE UNIVERSO 13.00 Starting
TELE MONTE GIOVE 15.00 Starting
QUARTA RETE ROMA 23.45 Starting

DIVENTA PILOTA

SCUOLA FEDERALE CSAI
Autodromo di Varelunga,
00063 CAMPAGNANO DI ROMA
Telefono 06/9042949 (rally)
06/9041600 (velocità)

CENTRO INTERNAZIONALE GUIDA SICURA
Autodromo di Magione
43040 VARANO (PR)
Telefono 0525/53730-1
02/48012662-66

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH
Autodromo di Magione
06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/841669 (velocità)

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

SCUOLA FEDERALE GUIDA FUORISTRADA
Via F. Baracca, 1
24123 Bergamo
Tel. 035/237711

DRIVING CAMP BY CARLO ROSSI
Viale Marconi, 2/C
28021 Borgomanero (NO)
Tel. 0322/846222
(guida sicura, sportiva, rally,
acrobatica, neve e ghiaccio
driving master)

GABRIELE GORINI SPEED TRAINING
Autodromo di Imola
Sede Legale: Via dei Bigi, 24
47100 FORLÌ
tel. 0543/50523
(corsi di pilotaggio Porsche)

VITTORIO CANEVA RALLY SCHOOL
Piazza Mazzini, 18
36012 Asiago (Vicenza)
tel. 0424/64318

TOP DRIVING SCHOOL
c/o Autodromo del Levante
BINETTO (Bari)
Tel. 0337/821666
(guida sportiva e guida sicura)

CENTRO GUIDA SICURA E PILOTAGGIO SU GHIACCIO
Racing & Vip
Loc. Lago Losetta
Sestriere (To)
Tel. 0122/76651 - Fax 76923

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO UNNUS TH. HENDRICHS
CH-6703 Osogna/Bellinzona
Tel. 0041/92/661878
Fax 0041/92/662175

SCUOLA DI PILOTAGGIO HOLIDAY TRACK
6934 Bioggio-Lugano (CH)
Tel. 0041/91/506515
Fax 0041/91/506592

SCUOLA DI PILOTAGGIO VINCENZO FLORIDIA
Autodromo Pergusa
Tel. 091/517941
(guida sicura, veloce e sportiva)

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

SPORT & SAFE DRIVING SCHOOL
Via A. Traversari, 29
00152 ROMA
Tel. 06/58331011 - FAX
5885330



VELOCITÀ

19-20 GIUGNO

24 ORE DI LE MANS
Internazionale
Sport - Gran Turismo
Asa des 24 Heures du Mans
Tel. 0033/43/725025

19 GIUGNO

OULTON PARK
Campionato inglese F.2
Brscc Brands Hatch
Tel. 0044/474/874445

19-20 GIUGNO

IMOLA
Campionato italiano
SuperTurismo e Turismo
Sagis
Tel. 051/522075

20 GIUGNO

STOCK CAR A BROOKLYN
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

SPA-FRANCORCHAMPS
Campionato europeo
Formula Opel
Rac Spa
Tel. 0032/87/774040

GOIANIA
Camp. Sudamericano F.3
Autodromo Internacional
de Goiania
Tel. 062/273/4122

MOSPORT PARK
F. Atlantic - Trans Am
Mosport Park (Canada)

RALLY

17-20 GIUGNO

RALLY D'ABRUZZO
Camp. italiano Assoluto
Trofeo Tradizione Terra
europeo coeff. 2
Scuderia Abruzzo Corse
Tel. 085/24684

18-20 GIUGNO

BARUM RALLY
Campionato europeo
coefficiente 10
Autoclub Barum
Tel. 0042/67/26713

19-20 GIUGNO

RALLY CITTA' DI SCHIO
Coppa Italia 1. zona
coefficiente 5
Scuderia Città di Schio
Tel. 0445/24744

20 GIUGNO

RALLY ALTA VAL DI CECINA
Coppa Italia 5. zona
coefficiente 3
Scuderia Lagone Corse
Tel. 0588/20580
TROFEO NUVOLARI
AUTOCONSULT RALLY
Coppa Italia 5. zona

coefficiente 3
Autoconsult Competition
Tel. 0376/604770

ALTRE SPECIALITÀ

20 GIUGNO

TROFEO VALLE CAMONICA
Campionato italiano
Coppa Csaì 1. zona
della montagna
Ac Brescia
Tel. 030/40561
SALITA DEL POLLINO
Coppa Csaì 2. zona
Asa Castrovallari
Tel. 0981/27721

SLALOM DI SILLANO
Campionato italiano
A.S. Sport e Motori
Tel. 0574/36926

SLALOM SAN CIRPIANO
Coppa Csaì 5. zona
Ac Salerno
Tel. 089/232339

SLALOM BOLOTANA
Coppa Csaì 3. zona
Ac Nuoro
Tel. 0784/30034

SLALOM TRIESTE-OPICINA
Nazionale
Trieste Racing Club
Tel. 040/313214

SLALOM CITTA' DI SAVONA
Nazionale
Gecar Gto
Tel. 019/918695-694

FORMULA RALLY A PADOVA
Trofeo Csaì F. Rally
Team Padova Cross
Tel. 049/9630465

AUTOCROSS A LATINA
Nazionale
A.S. Sport Club Latina
Tel. 0773/481748

telesprint

SERVIZIO QUOTIDIANO
DI INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE

CON LA  SIP

chiamate il

1637

Se siete utenti dei distretti di:

Ancona, Bologna,
Comacchio, Ferrara,
Fidenza, Firenze, Fornovo,
Genova, Imola, Lugo,
Milano, Modena, Parma,
Perugia, Pescara,
Piacenza, Porretta Terme,
Ravenna, Reggio Emilia,
Rimini, Roma, Teramo,

051 oppure
997.997

se di altro distretto





Ecco i

VINCITORI

Castrol INCHIESTA Premiata

Hanno risposto in tanti, tantissimi, «affogando» la sede della Castrol in un mare di tagliandi, decretando il grande successo dell'INCHIESTA PREMIATA articolata su 5 quesiti a cui bisognava rispondere. E non poteva essere diversamente: in primo luogo per i premi in palio (una Lotus Elan Turbo 16V e una Honda Cbr 900 RR Fireblade) e poi per la curiosità che le domande hanno suscitato. Vale la pena andare a vedere come i lettori hanno risposto dividendosi fra fonti di energia alternativa e la più tradizionale benzina. Per quanto attiene i lubrificanti è ormai assodato che il futuro è nei materiali sintetici seguiti da quelli vegetali e infine quelli minerali. Ecco nella tabella le voci più votate nelle domande.

Con che materiali verranno costruiti i motori del futuro?

Nuove leghe	4810
Ceramica	1509
Plastica	552
Alluminio	500

Come sarà alimentato il motore del futuro?

Energia elettrica	1510
Benzina	941
Benzina verde	772
Energia solare	687
Idrogeno	473
Alcool	449
Acqua	234
Gas	231
Energia nucleare	174



**Vince la Honda Cbr 900
RR Fireblade
ENRICO AMMASSARI di Lecce**



**Vince la Lotus Elan Turbo 16V
GIUSEPPE SORRENTINO di Napoli**

bastian contrario

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

Me lo immagino, il piccoletto terribile che gira ai box della Peugeot camminando impettito e impartendo ai suoi uomini ordini secchi e precisi: spostate quelle gomme! Accendete i fari! Pronti al rifornimento! Non lasciate in giro i bulloni, che poi sono io che pago! Ci muoviamo con quell'alettone? Me lo immagino, e mi torna alla memoria Renato Rascel quando cantava «Napoleon». Il centimetraggio, più o meno, è lo stesso.

L'effetto comico anche. Soprattutto adesso che Jean Todt si appresta a scendere (gli servirà la scaletta?) dal ponte di comando del Leone di Francia per montare — e forse gli basterà una cassetta da sapone — in groppa al Somarello d'Italia.

Sarà tutta da ridere. O magari da piangere, a seconda dei casi. Non pretendo di indossare i comodi panni dell'indovino a oltranza e presagire i risultati del Nano d'Oltralpe. Sto solo pensando quanto è buffa la vita. E quanto è diventata più buffa, anche se sarebbe meglio dire assurda, grottesca e ridicola, in questi ultimi anni. Jean Todt, attualmente, sta lavorando come un matto, immagino non proprio per due lire, per una gara che si tiene una volta l'anno. E che qualcun altro degli iscritti affronta con lo spirito della scampagnata fuori porta. Fra un po' di tempo, una volta passato armi e bagagli in Ferrari, Todt il Grande si troverà alle prese con un

campionato vero, dove ci sono in media due gare al mese e le scampagnate è meglio scordarsele. Nel senso che la figura del cioccolataio rischia di farla lui più di altri. L'unico autentico punto in comune, fra gli impegni presenti e futuri, è la grana che ha sempre fluito copiosa nelle capaci saccocce del Nostro. Sia che tenesse in piedi lo zombie del mondiale Sport, sia che non facesse la F.1 ma embrasse sempre sul punto di farla, eccetera eccetera.

Dicevo: in questi ultimi anni, la vita è diventata sommamente ridicola. Qualcuno, la cui elasticità mentale non va oltre la misura del decennio, si affanna a straparlarne dei fatui Anni Ottanta contrapposti ai Duri anni Novanta. O qualcosa del genere. Per me, sono semplicemente gli anni della rucola.

Quell'erbina di cui una volta si usavano due foglie, non di più, per dare gusto all'insalata e che adesso che è coltivata in serie ha bisogno di una trasfusione di lattuga per avere un minimo di sapore. Però sembra indispensabile, e te la riversano a vagoni su pizze, budini, gelati. In modo che niente sa di qualcosa e tutto sa di niente.

Dice: che c'entra Jean Todt con la rucola? Primo, ha circa la stessa elevazione verticale, ma questo non sarebbe niente. Secondo, è il prototipo (mai definizione fu più azzeccata) del coordinatore, fluidificatore, supervisore oggi tanto di moda. Che non si capisce cosa stia lì a fare. È attento ai bilanci, fa risparmiare soldi? Se ci tenevano tanto, in Ferrari potevano sprecarne di meno prima. Grezzo e retrogrado, il sottoscritto è rimasto all'epoca del cacciavite. Ostinandosi stupidamente a pensare che siccome una macchina da corsa è fatta di metallo e altra roba strana, chi lavora a contatto con questo metallo e questa roba dovrebbe ricevere almeno pari considerazione. Invece, nei miei vangabondaggi notturni, mi capita magari di imbattermi in un manipolo di meccanici con il Cavallino sulle camicie, reduci alle quattro di mattina da un turno di notte che di lì a tre ore diventerà un turno di giorno. Ma in un Grande Pensatore, mai. Suppongo che siano da qualche parte a rinfrescarsi i neuroni. Poi, come sempre, si prenderanno tutto il merito. E questo in fondo è normale, o almeno abituale. Solo che non è la prima volta che a Maranello pensano di risolvere i problemi facendo arrivare l'Uomo Nuovo. Peccato che da quelle parte gli uomini nuovi passino rapidamente di moda, come i giocattoli di bambini viziati.

SOLDANO-D.P.P.I.



SORPRENDENTE CALIBRA.



Ci sono automobili che sono solo automobili. E poi ci sono auto che sono un fenomeno. Come Calibra, un fenomeno che ti sorprende ogni giorno perché è piacere di guida allo stato puro.

E oggi Calibra si presenta nel modello Color Edition, **una versione speciale in un colore speciale**, con motori 2.0i 8V e 2.0i 16V destinata non solo a degli appassionati intenditori dell'auto sportiva ma anche a coloro che pretendono di viaggiare nel più assoluto comfort.

Con **un'abitabilità reale per quattro persone** che ha fatto di Calibra la prima e inimitabile realizzazione di un nuovo concetto automobilistico che associa comodità, sicurezza e prestazioni, l'equipaggiamento della versione Color Edition sposta ancora più in là i parametri di confronto.

ABS, servosterzo, autoradio stereo, climatizzatore, nuovi interni ergonomici, vetri elettrici, volante in cuoio naturale, cerchi in lega, computer di bordo e la disponibilità degli interni in pelle. Calibra vi mette a disposizione il meglio racchiuso in un design che, con un Cx di appena 0.26, ne fa la più aerodinamica tra le vetture di serie.

Un vero fenomeno è sempre unico e irripetibile.

VERSIONE	2.0i	2.0i 16V	2.0i Turbo 16V 4x4
POTENZA MAX IN CV	116	150	204
VELOCITÀ MAX (km/h)	205	223	245
ACCELERAZIONE DA 0/100 km/h (sec.)	10.0	8.5	6.8

OPEL 



Al Vostro fianco ovunque in Europa, 24 ore su 24, per assisterVi gratuitamente in caso di guasto.



Acquistare ratealmente o in leasing è facile con la GMAC. Se desiderate rateazioni o locazioni finanziarie, le otterrete direttamente dal vostro Concessionario Opel-General Motors; sono previsti piani finanziari personalizzati e pagamenti con bollettini di conto corrente postale.