

**NUMERO DOPPIO**

39

**IN REGALO**



Anno XXVIII - N. 39 - 27 settembre - 3 ottobre 1988 - L. 2.200  
Sped. in abb. postale gr. II/70

**GP PORTOGALLO**

**PROST VINCE  
E RILANCIA**

**IL CAMPIONATO**

**MA E' IVAN CAPELLI...**

**IL VERO  
RE**

**FABBR**  
I.L.M.A. s.r.l. BRESCIA-ITALY

**TABATON  
TEDESCHINI  
EUROCAMPIONI  
RALLY**

**MORENO  
IN F. 3000  
CONSOLA  
LA FERRARI**

FotoAngeloOrsi

DOPO NANNINI, UN SUPER CAPELLI

# SPAGHETTI BAND ALL'ATTACCO

**DOVEVA** dare delle risposte il Gp del Portogallo e in buona parte le ha date. La McLaren, per esempio, ha confermato che i dubbi di Monza erano leciti, cioè che oggi le monoposto biancorosse sono ancora sugli scudi, ma anche che la loro superiorità sul lotto degli avversari non è più così marcata come lo è stata per due terzi della stagione. E soprattutto che sembra diminuire gara dopo gara da Spa in avanti. In secondo luogo in Portogallo i progressi della Ferrari, al di là dell'ingrato bilancio finale, hanno trovato conforto in corsa dopo qualche indubbia perplessità durante le prove. Berger come a Monza, e forse ancora di più, era a ridosso di Prost e poteva sopravanzarlo già a metà Gran Premio. Non è successo per quel testacoda repentino che ha tolto pepe alla seconda parte di gara, ma mai come in questa occasione si è vista una Ferrari tanto prossima alla McLaren più veloce. C'era anche Alboreto a pretendere delle verifiche dopo il trattamento subito, a suo dire, nel Gp d'Italia, ma invero il fine settimana di Michele è stato troppo tribolato e l'epilogo del Gp portoghese troppo «giallo», per non rimandare tutto a domenica prossima in Spagna.

**CHI NON DOVEVA** dimostrare nulla prima del Gp del Portogallo era, invece, Ivan Capelli, cioè il pilota in più netto crescendo nella seconda parte di stagione. Da quando alla March hanno perso il vizio di perdere pezzi dentro e fuori la vettura, e da quando anche le sospensioni si limitano a fare il loro dovere senza cedere all'improvviso, ecco che il talento del milanese ha potuto esprimersi ai più alti livelli. C'è stato un momento che il milanese aveva un po' illuso di riuscire in

una impresa storica. Lui ancora a bocca asciutta in quanto a vittorie in F.1 era a un soffio da quello che nella storia ne ha vinti di più. Davide contro Golia in versione riveduta e corretta. Ci ha provato il buon Ivan, ha fatto il massimo. Andare oltre significava rischiare di rovinare tutto ed è molto importante che non sia caduto in questo tranello. Significa che oltre che veloce sa anche essere tatticamente impeccabile. Il meglio, cioè, che si possa pretendere da un pilota della massima formula.

**UNA CURIOSITÀ** prima di chiudere l'argomento Portogallo. Sarà superstizioso Prost? Se sì, come la maggioranza dei piloti peraltro, allora deve essere stato molto combattuto prima di questa gara. È successo infatti che nelle edizioni cui ha partecipato in passato, quando ha vinto a Estoril ha poi puntual-

mente perso il titolo mondiale, mentre quando non ha primeggiato è poi diventato campione...

**NEI GIORNI SCORSI** sulle colonne del settimanale «Europeo» è apparso quanto segue a firma Giovanni Raboni: «Mi è parso comunque di cogliere uno sgradevole stridore fra il coro di deprecazioni per la tragedia di Ramstein e il coro di pindarici elogi (levatosi dagli stessi organi d'informazione) all'indirizzo del defunto ingegner Enzo Ferrari. A parte il fatto — abbastanza lampante, secondo me — che il mito dei "bolidi rossi" e quello delle "frece tricolori" hanno radici in uno stesso miscuglio nazional-fascista di revanscismo frustrato, "sprezzo del pericolo" e complessi da paese ex sottosviluppato, vorrei proprio sapere di quanti morti, fra piloti e spettatori "innocenti", è stato più o meno direttamente re-



*Lo striscione a fianco (Foto Colombo) faceva bella mostra durante la fine settimana in Portogallo. Il messaggio, anche se scritto in lingua locale, è quantomai chiaro per tutti ed è una sorta di laurea sul campo per il pilota milanese che tanto ha brillato sul circuito lusitano. Che sia in crisi o meno, la Ferrari resta sempre la pietra di paragone più efficace e per un pilota esserne degno, anche se magari può già disporre di una vettura altrettanto competitiva, è il massimo dei complimenti*

sponsabile, assieme ai suoi colleghi, il costruttore di Maranello nel corso della sua lunga e "luminosa" carriera. Quanto al personaggio, preferisco non saperne di più dopo aver appreso — da un'intervista a Niki Lauda trasmessa, credo, in un Tg1 — che aveva due sole passioni e due soli argomenti di conversazione, le donne e i motori, e che avendo sostenuto con lo stesso Lauda un'accanita discussione circa l'entità del suo premio d'ingaggio, da quel momento in poi non gli rivolse più la parola senza chiamarlo "ebreo". Sì, vale proprio la pena di farsi beffe o vergognarsi di D'Annunzio (che dopotutto ha scritto *Alcyone* e *La figlia di Jorio*) per poi proclamare Ferrari uno dei grandi italiani del secolo e per rammaricarsi che nessun Presidente abbia pensato di nominarlo senatore a vita, al posto, si può supporre, di qualche imbelletto intellettuale». Molti adesso si chiederanno chi è questo Raboni per permettersi tanta acredine nei confronti di Enzo Ferrari. Si tratta di un cinquantaseienne critico milanese molto quotato anche come poeta. Un uomo colto, quindi, di quelli che la fama mondiale del Drake l'hanno subita sempre con fastidio perché di matrice a lor dire «fascista» ma di grande appeal proprio sulle masse, sulla gente comune che non va condannata se trova più divertente, o riesce anche solo ad apprezzare di più il rombo di una F.1 o la linea filante di Gran Turismo anziché l'Alcyone di D'Annunzio. L'Italia è ricca dei Raboni di turno e purtroppo è povera di Ferrari. Normale, quindi, che il primo Raboni che passa possa infangare la memoria di Ferrari. Impossibile probabilmente il contrario, almeno non prima di un: Raboni? Ma chi è sto Raboni?

**Carlo Cavicchi**



**n. 39**

Anno XXVIII  
27 settembre  
3 ottobre 1988

#### FORMULA 1

Il Gp del Portogallo dai nostri inviati	8
Il prossimo Gp: Spagna	33
Dossier tecnici: Benetton	34

#### FORMULA 3000

Moreno è campione	4
-------------------	---

#### SPECIALE

A scuola di Porsche	42
---------------------	----

#### SULLA STRADA

Rover 820 Si	86
Bmw 316i	88

#### TURISMO ITALIANO

Baldi-Francia primi a Pergusa	100
-------------------------------	-----

#### FORMULA INDY

A Nazareth vince Sullivan	102
---------------------------	-----



**42**  
**SPECIALE**  
A Imola  
Gabriele Gorini  
insegna come  
si guidano  
le Porsche

#### RALLY

Ambrosino in Costa d'Avorio	104
A Cipro Tabaton conquista l'Europa	106
Cunico si aggiudica il Pescara	108

#### RUBRICHE

Compravendita	94
Tuttestero	96
Notiziario Csaì	97
Tuttevelox	98
Tutterally	111
Domenica sprint	112
Italia Sprint	113
Dove corriamo	126
Tuttevideo	127



**108**  
**RALLY CIR**  
Fuori Zanussi  
trionfano  
i Gruppi N  
con Cunico  
davanti a tutti

Direttore responsabile  
**CARLO CAVICCHI**

Vicedirettore  
**Roberto Guglielmi**

Caporedattore  
**Alfredo Maria Rossi**

Inviati speciali  
**Roberto Boccafogli**  
**Giancarlo Cevenini**  
**Cesare Maria Mannucci**  
**Carlo Massagrande**

Redattori  
**Gianni Antoniella,**  
**Antonio de Felice,**  
**Diego Forti**  
**Ettore Mingardi** (segreteria)

**Franco Nugnes**  
**Angelo Orsi** (fotoreporter)  
**Maurizio Ravaglia**  
**Guido Schittone**

Servizi speciali  
**Daniele Buzzonetti,**  
**Lino Manocchia**  
**Giorgio Piola,**  
**Alessandro Stefanini,**  
**Eugenio Zigliotto**

Impaginazione  
**Morena Albertini,**  
**Giordano Capelli,**  
**Franco Rossi**

Segreteria di Redazione  
**Marisa Imbrogno**  
Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert**  
Archivio: **Mirco Lazzari**

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

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

**Distribuzione:** Italia, Concessionario Esclusivo PARRINI & C. - Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - tel. 06/49.40.841 - Telefax 06/49.50.318 - Telex Dipari 62.61.69. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I.

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

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

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



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



**CONTI EDITORE**  
Direttore Editoriale  
**ADOLFO GALLEZZI**



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990

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, Torino.

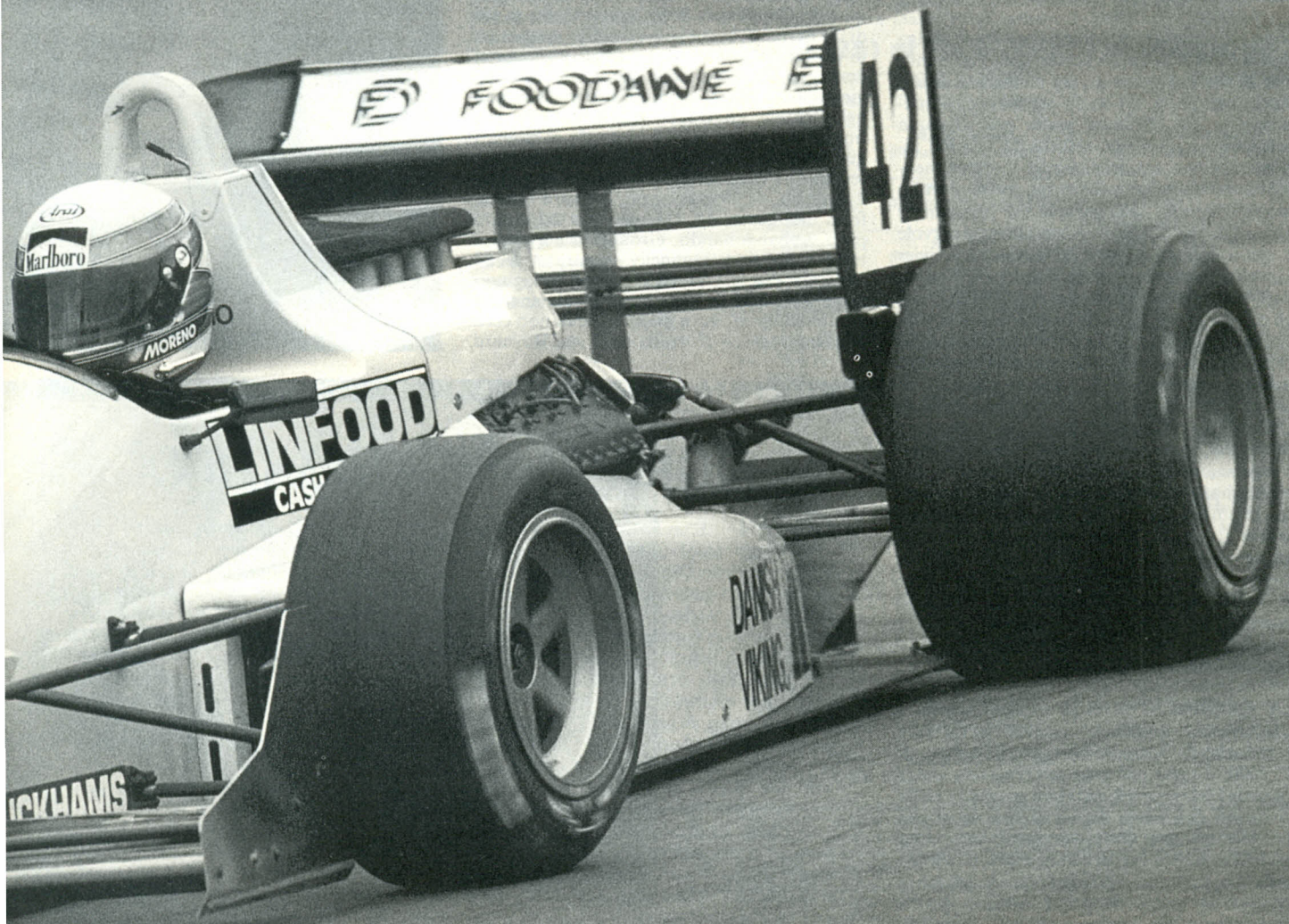


OPPURE  
(051)  
**997997**  
Se di altro distretto

*A due gare dalla fine, Roberto Moreno, con il quinto posto ottenuto a Le Mans, si è aggiudicato il campionato Intercontinentale di Formula 3000. Il brasiliano non ha forzato limitandosi a mantenere il piazzamento utile poiché la sua Reynard non era al massimo a causa del cattivo bilanciamento delle gomme (Photo4)*



# MORENO CA



IL BRASILIANO VINCE A LE MANS L'INTERCONTINENTALE

# CHAMPIONE

Piazzandosi quinto il collaudatore della Ferrari chiude il discorso con due gare d'anticipo. Vince Grouillard mentre deludono gli italiani solo tredicesimi con Mauro Monti

di Paolo Bombara

LE MANS - Alla fine ce l'ha fatta. Dopo tanto peregrinare, dopo anni di attesa, di promesse e di delusioni Roberto Moreno si è tolto un gran peso dalle spalle, laureandosi matematicamente campione intercontinentale '88 di F.3000. Il brasiliano può ora cominciare a pensare tranquillamente al suo futuro in F.1 dove lo attende, per la prossima stagione, una monoposto di Enzo Coloni. Se oggi Moreno si è accontentato di seguire Gachot non è soltanto perché due soli punti gli sarebbero bastati per mettersi al sicuro da ogni sorpresa, ma anche perché la sua Reynard è stata occasionalmente afflitta da forti vibrazioni causate da pneumatici completamente sbilanciati. Se oggi il brasi-

segue

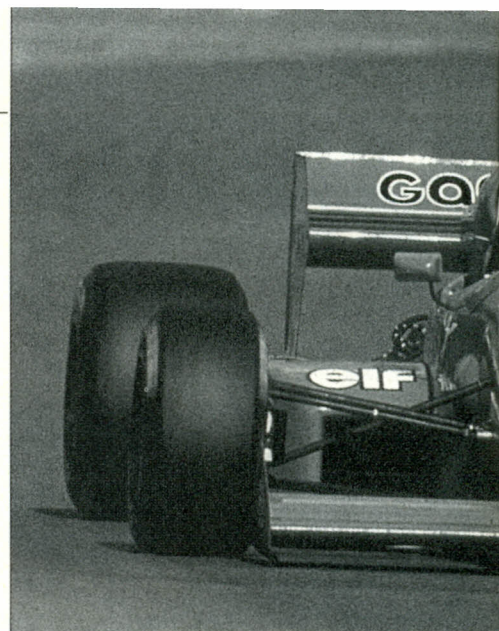
## MORENO CAMPIONE

segue

liano si è accontentato di seguire il francobelga Gachot non è soltanto perché quei due punticini gli sarebbero bastati per mettersi al sicuro da ogni sorpresa, ma anche perché occasionalmente la sua Reynard gialla era divenuta pressoché inguidabile, afflitta da terribili vibrazioni causate da pneumatici completamente sbilanciati. In tali condizioni, e visto il ritmo molto sostenuto della gara, la sua prestazione appare di tutto rilievo. Altrettanto pregevole è, senza dubbio, la gara del vincitore. Olivier Grouillard, che ha saputo mantenersi freddo dopo aver perso in partenza la leadership che gli offriva la sua seconda pole position consecutiva, e impostare alla perfezione la sua gara. D'altra parte. Grouillard conosce a menadito questo tracciato, che è anche il tracciato di prova della sua scuderia, Gdba, che è proprio di Le Mans. Non a caso, infatti, la sua vettura ha sin dai primi giri di prova palesato assetti e regolazioni impeccabili. Non a caso, il suo neo-compagno di squadra, benché a digiuno di chilometri con la sua nuova vettura, si è subito rivelato competitivo tanto in prova quanto in gara. La scuderia Gdba, recentemente duramente colpita dal grave incidente di Trollé, ha così ottenuto il suo secondo successo in F. 3000 (dopo quello di Trollé lo scorso anno a Spa) completandolo con questo inatteso «podio» di Deletraz.

**LA CRONACA** — Alle 14,30, quando i concorrenti si apprestano a scattare al via della 9. manche del Campionato internazionale di F. 3000, il cielo (rimasto sempre minaccioso durante l'intero week end) non promette nulla di buono con i suoi nuvoloni che ricoprono completamente il tracciato transalpino. Alla partenza, manca già un concorrente, il tedesco della Onyx, Volker Weidler, la cui March è rimasta in panne lungo il circuito per il cedimento di un semiasse. Al via, Donnelly scatta dalla seconda fila, scavalcando Grouillard la cui frizione patina leggermente. All'ingresso della prima chicane, Eric Bernard ha però già preso il sopravvento su Donnelly che viene immediatamente superato anche da Grouillard, che non ha certo rifiutato di prendere qualche rischio supplementare per liberarsi rapidamente dell'irlandese. Dietro a questi tre scatenati giovanotti, troviamo l'elvetico Deletraz, sulla seconda Lola della Gdba, Bertrand Gachot, Jean Alesi, Roberto Moreno, Andy Wallace e Marco Apicella, partito col muletto. Il ritmo dei tre battistrada è talmente elevato che in poche tornate il distacco rispetto a Deletraz, quarto, è di 16", mentre i primi tre restano raccolti in appena 3". Alle loro spalle, Moreno scavalca Alesi al quarto giro, mentre Wallace all'ottavo è costretto al ritiro dopo aver effettuato una rapida riparazione del musetto ai box, in seguito ad una collisione con un altro concorrente. Al nono passaggio, Bernard controlla sempre, tallonato da Grouillard e Donnelly. Seguono: Deletraz, Gachot, Moreno, Alesi e Apicella, dietro cui ben presto si presenterà Raphanel, autore di una gara tutta in rimonta. Molto intensa è la battaglia che oppone il francese di licenza belga, Gachot, al brasiliano

Moreno, alle prese con gravi vibrazioni dovute a pneumatici sbilanciati. La gara prosegue senza mutamenti di rilievo sino al 22. giro, quando Grouillard, dopo essersi messo in scia di un Bernard, la cui vettura soffre sempre più di problemi ai freni, riesce a superarlo prendendo così le redini della gara. Al 25. passaggio Apicella, messo sotto pressione da Raphanel, compie un errore alla prima chicane, finisce in testa coda ed è costretto al ritiro. Il giro seguente è il turno di Alesi di compiere un testacoda e di doversi ritirare per avere piegato il musetto. Al 29. passaggio, Bernard blocca i freni alla curva del Garage Vert ed esce di pista, abbandonando. Grouillard è quindi in testa davanti a Donnelly, separato di 6", Deletraz, Gachot, Moreno e Raphanel, giunto inaspettatamente in zona punti grazie anche ai vari abbandoni, ma a dispetto della non certo eccellente tenuta di strada della sua Reynard.



## L'INTERVISTA

### MORENO: È FANTASTICO

**LE MANS** — È un Roberto Moreno assolutamente euforico quello che si presenta per la consueta conferenza in sala stampa subito dopo la corsa. È contento, contentissimo e non possiamo certo dargli torto dopo aver tanto atteso, dopo aver così tanto penato per porsi all'attenzione dei mass-media internazionali. Ma che effetto fa essere oggi campione, allorché ad inizio anno neppure si sapeva se avrebbe potuto disporre di una vettura per la stagione? «È fantastico. È una soddisfazione incredibi-

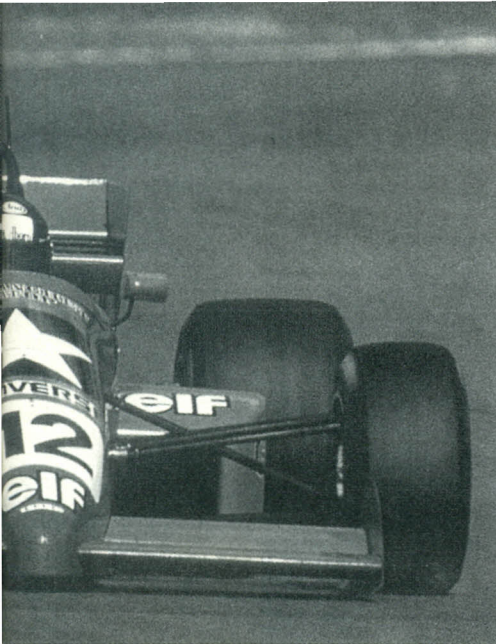
le essere oggi campione grazie a quella scuderia che era tanto piccola e a cui nessuno dava credito ad inizio anno. Sono molto grato a Gary Anderson (team manager del Bromley Racing ndr) che ha saputo affiancarmi efficientemente in questo difficile cammino. Abbiamo vissuto un'impasse particolarmente delicata verso metà campionato quando qualcuno voleva cambiare tutto... E anche grazie alla comprensione di Anderson se abbiamo potuto pianificare le corse che rimanevano come si doveva per vincere

questo titolo. Lui, del resto, mi ha anche aiutato nei miei contatti con la Marlboro, la quale mi ha permesso di divenire pilota collaudatore della Ferrari, ma mi ha anche aiutato per finire questa stagione di F. 3000». Il prossimo anno, Moreno sarà in F.1, dove ha già firmato un contratto con il team di Enzo Coloni. Tardini sarà il suo compagno di squadra? «Non lo so ancora, ma spero proprio di sì, perché Gabriele è molto bravo e mi piacerebbe molto poter lavorare con lui». □

## LE PROVE/IL FRANCESE NON HA AVUTO DIFFICOLTÀ A GROUILLARD LA POLE

**LE MANS** - Olivier Grouillard non ha avuto alcuna difficoltà ad assicurarsi la seconda pole position consecutiva (dopo quella ottenuta sul circuito cittadino di Birmingham) sul tracciato di casa. La verde Lola del pilota transalpino si è rivelata perfettamente a punto nelle regolazioni, e talmente ben equilibrata che sembrava girasse su due binari. A conferma dell'eccellente prestazione di Grouillard, è venuta la qualificazione in seconda fila, del suo nuovo compagno di squadra, l'elvetico Jean Denis Deletraz, che sostituisce l'infortunato Trollé per questo finale di stagione. A parte le due Lola del team Gdba, nelle prime file dello schieramento di partenza troviamo la solita muta di Reynard, con la conferma dei due sicuri talenti emergenti: il francese Eric Bernard, compagno di squadra di Moreno alla

Bromley Racing, e il britannico Martin Donnelly, che, dopo aver vinto al suo esordio in F. 3000 (a Brands Hatch) e concluso secondo una settimana più tardi a Birmingham, ha dimostrato di essere molto competitivo anche fuori dai confini natali, anche su una pista a lui sconosciuta. Meno brillante è stato, invece, il suo compagno di squadra nel team di Eddie Jordan, il parmense Paolo Barilla, alle prese con problemi alle sospensioni anteriori della sua Reynard. Problemi di tenuta di strada hanno anche infastidito lo svizzero Gregor Foitek, di ritorno dopo aver saltato la gara di Birmingham, in seguito all'incidente di Brands Hatch, in cui si fratturò un polso. Alle prese con gravi problemi di equilibrio generale della vettura è Raphanel, la cui Reynard è praticamente inguidabile. □



A sinistra, Grouillard ha colto sul circuito di Le Mans il suo primo successo stagionale. Sotto, Donnelly ha avuto qualche problema in partenza ma ha conquistato un ottimo secondo posto (fotoSipaPress). In basso, Deletraz, terzo, ha preso i suoi primi punti nella serie (Photo4)



## F. 3000 A LE MANS

9. gara del campionato internazionale di F. 3000  
Le Mans (F), 25 settembre 1988

### Così (in 25) al via e (in 15) al traguardo

<b>Eric Bernard</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'29"59	<b>Olivier Grouillard</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'28"86
<b>Jean-Denis Deletraz</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'29"74	<b>Martin Donnelly</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'29"35
<b>Bertrand Gachot</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'29"98	<b>Roberto Moreno</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'29"71
<b>Paolo Barilla</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'30"53	<b>Jean Alesi</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'30"02
<b>Volker Weidler*</b> (March 88B-Cosworth) 1'30"54	<b>Paul Belmondo</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'30"56
<b>Cor Euser</b> (Ralt Rt22-Judd) 1'30"73	<b>Marco Apicella</b> (March 88B-Judd) 1'30"59
<b>Claudio Langes</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'30"88	<b>Andy Wallace</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'30"72
<b>Pierre-Henry Raphanel</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'31"02	<b>Michel Ferté</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'30"81
<b>Mark Blundell</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'31"22	<b>Gregor Foitek</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'30"83
<b>Alain Ferté</b> (March 88B-Judd) 1'31"36	<b>Perry McCarthy</b> (Ralt Rt22-Judd) 1'31"08
<b>Pierre Chauvet</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'31"74	<b>Russel Spence</b> (March 88B-Cosworth) 1'31"47
<b>Firmin Velez</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'32"00	<b>Gary Evans</b> (Reynard Rd88-Cosworth) 1'31"87
<b>David Hunt</b> (Lola T88/50-Cosworth) 1'32"09	<b>Massimo Monti</b> (Ralt Rt22-Judd) 1'31"90

\* Il tedesco Volker Weidler non ha preso il via a causa della rottura di un semiasse durante il giro di ricognizione.

**Ritirati:** Paolo Barilla (Reynard Rd88-Cosworth), collisione; Perry McCarthy (Ralt Rt22-Judd) collisione con Evans; Gary Evans (Reynard Rd88-Cosworth) collisione con McCarthy; Eric Bernard (Reynard Rd88-Cosworth) uscita di pista (freni); Jean Alesi (Reynard Rd88-Cosworth) testacoda; Marco Apicella (March 88B-Judd) testacoda; Claudio Langes (Lola T88/50-Cosworth) noie elettriche; Pierre Chauvet (Reynard Rd88-Cosworth) semiasse; Gregor Foitek (Lola T88/50-Cosworth) testacoda; Andy Wallace (Reynard Rd88-Cosworth) collisione

**Non Qualificati:** GRUPPO A: Jari Nurminen (Lola T88/50-Cosworth) 1'32"09; Eric Bachelard (Reynard Rd88-Cosworth) 1'32"21; Didier Artzet (Lola T88/50-Cosworth) 1'32"22; Marco Greco (Reynard Rd88-Cosworth); Enrico Bertaglia (Dallara 3087) 1'32"71; Benoit Morand (Lola T87/50-Cosworth) 1'33"48.

**GRUPPO B:** Eric Bellefroid (Lola T88/50-Cosworth) 1'32"19; Andrea Chiesa (March 88B-Cosworth); Daniel Campeau (Reynard Rd88-Cosworth) 1'32"45; Alfonso Garcia de Vinuesa (Reynard Rd88-Cosworth) 1'33"00; Markus Oestreich (Lola T88/50-Cosworth) 1'33"56; Vladimiro De Tomaso (Ralt Rt22-Cosworth) 1'37"10.

- Olivier Grouillard**, 47 giri in 1h12'15"23 alla media di 166,537 kmh (Lola T88/50-Cosworth)
  - Martin Donnelly** a 7"32 (Reynard Rd88-Cosworth)
  - Jean-Denis Deletraz** a 37"99 (Lola T88/50-Cosworth)
  - Bertrand Gachot** a 38"79 (Reynard Rd88-Cosworth)
  - Roberto Moreno** a 48"46 (Reynard Rd88-Cosworth)
  - Pierre-Henry Raphanel** a 1'09"42 (Reynard Rd88-Cosworth)
  - Mark Blundell** a 1'17"79 (Lola T88/50-Cosworth)
  - Paul Belmondo** a 1'18"08 (Lola T88/50-Cosworth)
  - Cor Euser** a 1 giro (Ralt Rt22-Judd)
  - Michel Ferté** a 1 giro (Lola T88/50-Cosworth)
  - Russel Spence** a 1 giro (March 88B-Cosworth)
  - Alain Ferté** a 1 giro (March 88B-Judd)
  - Massimo Monti** a 1 giro (Ralt Rt22-Judd)
  - David Hunt** a 1 giro (Lola T88/50-Cosworth)
  - Firmin Velez** a 1 giro (Lola T88/50-Cosworth)
- Giro più veloce:** Olivier Grouillard (Lola T88/50-Cosworth) in 1'31"14 alla media di 168,545 kmh

### La classifica dopo la 9. gara

CAMPIONATO INTERNAZIONALE F. 3000	CAMPIONATO INTERNAZIONALE F. 3000										TOTALE PUNTI
	JEREZ 17/4	VALLELUNGA 8/5	PAU 23/5	SILVERSTONE 5/6	MONZA 26/6	PERGUSA 17/7	BRANDS HATCH 21/8	BIRMINGHAM 29/8	LE MANS 25/9	ZOLDER 16/10	
1. Moreno	—	3	9	9	9	—	9	2	—	—	41
2. Martini	—	—	4	—	—	9	6	4	—	—	23
3. Donnelly	—	—	—	—	—	9	6	6	—	—	21
Grouillard	2	4	—	—	—	6	—	9	—	—	21
5. Gachot	—	6	—	6	—	—	2	3	—	—	17
6. Foitek	—	9	—	3	3	—	—	—	—	—	15
7. Herbert	9	—	—	—	4	—	—	—	—	—	13
8. Blundell	6	2	—	—	—	4	—	—	—	—	12
9. Alesi	—	—	6	2	—	1	—	—	—	—	9
Apicella	—	—	2	1	6	—	—	—	—	—	9
Trollé	4	1	—	—	—	4	—	—	—	—	9
12. Raphanel	—	—	1	4	—	2	—	1	—	—	8
13. Langes	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	5
14. Bernard	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	4

Weidler e Deletraz 4; 16. Giroix e Barilla 3; 18. Euser 2; 19. Chiesa e M. Ferté 1.

ALAIN VINCE E RIMETTE IN DISCUSSIONE IL CAMPIONATO

# RISPUNTA PR

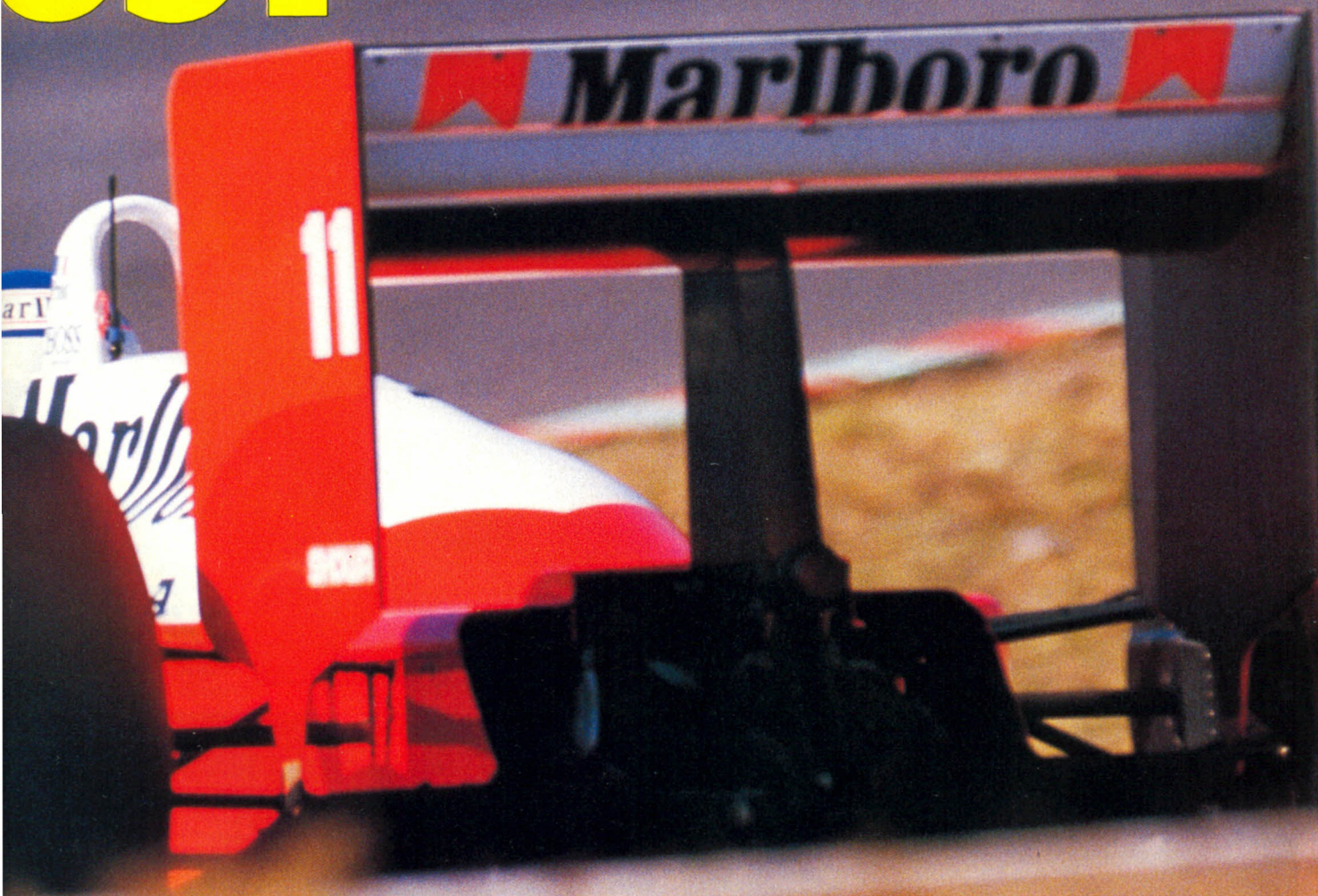
Senna, afflitto da un'avaria al computer, prosegue la serie negativa, giungendo solo sesto, mentre esalta Capelli, secondo, dopo uno splendido duello con il vincitore. Male le Ferrari con Berger in testacoda e Alboreto senza benzina sul traguardo

di Cesare Maria Mannucci

ESTORIL - Continua la serie nera di Ayrton Senna. Dopo l'incidente di Monza con Schlesser, questa volta il brasiliano si è trovato di fronte un Alain Prost formato «mondiale», che con la sua trentatreesima vittoria in F. 1 ha riaperto uno spiraglio d'incertezza per un campionato che sembrava ormai irrimediabilmente chiuso. In una giornata che ha definitivamente consacrato Ivan Capelli tra i primi cinque piloti del mondo, la battaglia tra Prost e Senna è stata spietata, quasi feroce, assumendo in alcuni momenti toni da autentica corrida. Prost è arrivato in

*segue*

# OST



*Alain Prost pare aver ritrovato in Portogallo la grinta di quando ha conquistato due titoli mondiali (fotoOrsi)*

A destra, Derek Warwick che con il quarto posto conquistato all'Estoril ha confermato l'ottimo momento suo e della Arrows (FotoAmaduzzi).  
 Sotto, Berger tallona Senna: lo passerà ma poi uscirà di strada (FotoGiovanelli).  
 In basso, Alboreto, solo quinto (FotoColombo) e Boutsen, ancora una volta sul podio (FotoAmaduzzi).



Sopra, Mansell precede Palmer, prima che un contatto tra i due mettesse fine alla gara di entrambi ((FotoAmaduzzi)



## RISPUNTA PROST

segue

Portogallo con la consapevolezza di giocarsi il tutto per tutto, e su una pista dove già in passato aveva dimostrato di esprimersi al meglio, è tornato a indossare i panni del «professore», dominando Senna sin dalle prove con una tale autorevolezza da mandare in crisi il sistema nervoso del brasiliano, che mai e poi mai si sarebbe aspettato di essere attaccato in questa maniera. In Portogallo la battaglia tra i due piloti della McLaren si è risolta prima a livello psicologico, poi in pista. Ormai Senna ci aveva fatto l'abitudine a controllare a proprio piacimento la corsa di Prost e la vittoria di Alain al Gp di Francia sembrava ormai appartenere al passato di un grande campione, un ricordo, come una

cartolina ingiallita. Ecco perché quando il francese ha conquistato, a fronte di rischi enormi, la pole position, Senna ha cominciato a perdere quel controllo su se stesso e sulla macchina che erano stati i principali motivi per la sua raggiunta maturità di campione. Quando poi Prost è scattato benissimo dalla pole, per Senna è stato come se il campionato del mondo finisse alla prima curva e con una manovra estremamente azzardata ha riconquistato la testa. Paradossalmente è stato in quel momento che Prost ha capito che poteva vincere la corsa. Al giro dopo Alain ha attaccato, approfittando di una vettura leggermente più veloce e Senna, pur di mantenere il comando, è ricorso a una manovra che certo non fa onore ad un pilota che si appresta a diventare campione del mondo. Senna ha così tentato da stringere Prost,

compiendo una di quelle manovre che nei primi anni in cui correva in F.1 avevano contribuito a creargli la reputazione di pilota non troppo corretto, entrando apertamente in polemica con Alboreto, De Angelis, Piquet e Mansell. Con il tempo Senna è cambiato, ha capito che certe cose si fanno in F. Ford, non in F.1. Questa volta è stato persino tutto inutile in quanto Prost è passato ugualmente, ma da quel momento Senna è crollato, iniziando a perdere sistematicamente terreno sebbene la sua vettura, al di là di alcuni problemi con il computer di bordo, non ha mai paventato nessuna anomalia rispetto a quella di Prost. Così mentre il suo compagno interpretava nel migliore dei modi i continui sali-scendi del tracciato di Estoril. Senna ha faticato enormemente per contenere Capelli, Berger e Mansell, esibendo un repertorio di scorrettezze che non hanno contribuito né a fargli mantenere la posizione, né a girare più forte. All'Estoril Ayrton ha guidato male. Lo dimostrava lo stato delle gomme che il brasiliano ha cambiato ai box dopo la scordolata che aveva compiuto nel suo duello ravvicinato con Mansell. Consumate oltre ogni limite, mentre quelle di Prost a fine gara, sebbene al limite, avrebbero permesso al francese di percorrere ancora alcuni giri. A fine corsa poi nei serbatoi delle due McLaren sono stati estratti quasi sei litri di benzina, a dimostrazione che sia Prost sia Senna avevano tutti gli elementi per controllare a proprio piacimento la corsa. Prost lo ha fatto, Senna no, cedendo il passo a vetture decisamente meno veloci. Al termine della gara il brasiliano è stato poi chiamato in direzione di gara per rispondere della sua condotta «dissennata». Una maniera certamente poco felice di concludere una giornata che sebbene crediamo non cambi più di tanto le sorti del campionato del mondo, ha dimostrato che Senna, perfetto, al volante, deve ancora migliorarsi a livello di forza di carattere, in quanto finisce ancora per farsi prendere la mano dagli eventi che si sviluppano in pista. Quello che invece non ha fatto Prost. Prima del via, il francese lo aveva detto: «Adesso c'è poco da fare delle tattiche. Devo cercare di vincere tutte le corse» e in pista ha guidato adottando in pieno questa «filosofia». Sul podio Prost ha detto che per la prima volta dopo cinque gare sulla sua vettura non si è evidenziato nessun problema di telaio e di motore che, a suo dire, lo avrebbero ostacolato nei Gran Premi di mezza estate. Probabilmente si tratta di un'analisi troppo semplicistica per spiegare la superiorità che Senna aveva dimostrato di avere nei suoi confronti, ma è certo che in Portogallo Prost, che disponeva di un telaio di nuova costruzione, non ha sbagliato proprio nulla. Aggressivo quando si è trattato di passare Senna, perfetto amministratore delle risorse della sua macchina, anche quando lo splendido Capelli si era portato a meno di due secondi. Con la sua vittoria, e in virtù degli scarti, il francese non ha migliorato comunque più di tanto le sue possibilità di vincere il campionato del mondo, ma certamente a Jerez, tra i due, il più agitato sarà senz'altro Senna che

segue

## SURSUM CORDOLA

## PROSTAO MERAVIGLIAO

«PORTOGALLO? Porta chi vuoi basta che non sia Schlessler», aveva detto Senna a Frank Williams prima della gara, ma anche senza l'altro francese Ayrton c'è rimasto come un baccalà, piatto principe della cucina lusitana. Come tutti sanno, il numero tredici viene accuratamente escluso dall'automobilismo per questioni scaramantiche, ma certo Prost non sarà molto d'accordo, comunque molto meno del suo collega brasiliano. Dopo Monza, i fuochi del tifo ferrarista si erano riaccesi: pare in proposito che il nuovo staff di Maranello abbia più volte affermato che si doveva gettare acqua sul fuoco. Lìgò al dovere, Berger li ha accontentati. Capelli è notoriamente un tipo distratto: all'Estoril si era perfino dimenticato di avere un motore aspirato e si è messo a

rincorrere Prost. Poi, l'astuto Ron Dennis ha fatto esporre un cartello con scritto: «Ivan, il turbo l'abbiamo noi» e allora l'italiano si è calmato. Nel frattempo Balestre, che ha una vera passione per il teatro, aveva comunque trovato modo di travestirsi da Amleto, con tanto di calzamaglia nera, declamando nei box: «C'è del March in Portogallo». Il Gp del Portogallo non è tra i preferiti di Ecclestone, sempre terrorizzato da quella storia sui... portoghesi che non pagano. «Questa volta non mi freggi — ha detto Alboreto al computer che gli segnalava la prossima fine della benzina — a Monza ti ho dato retta e poi...». Per il Gp di Spagna, Michele ha chiesto l'installazione di una semplice spia rossa...

Alfredo Maria Rossi

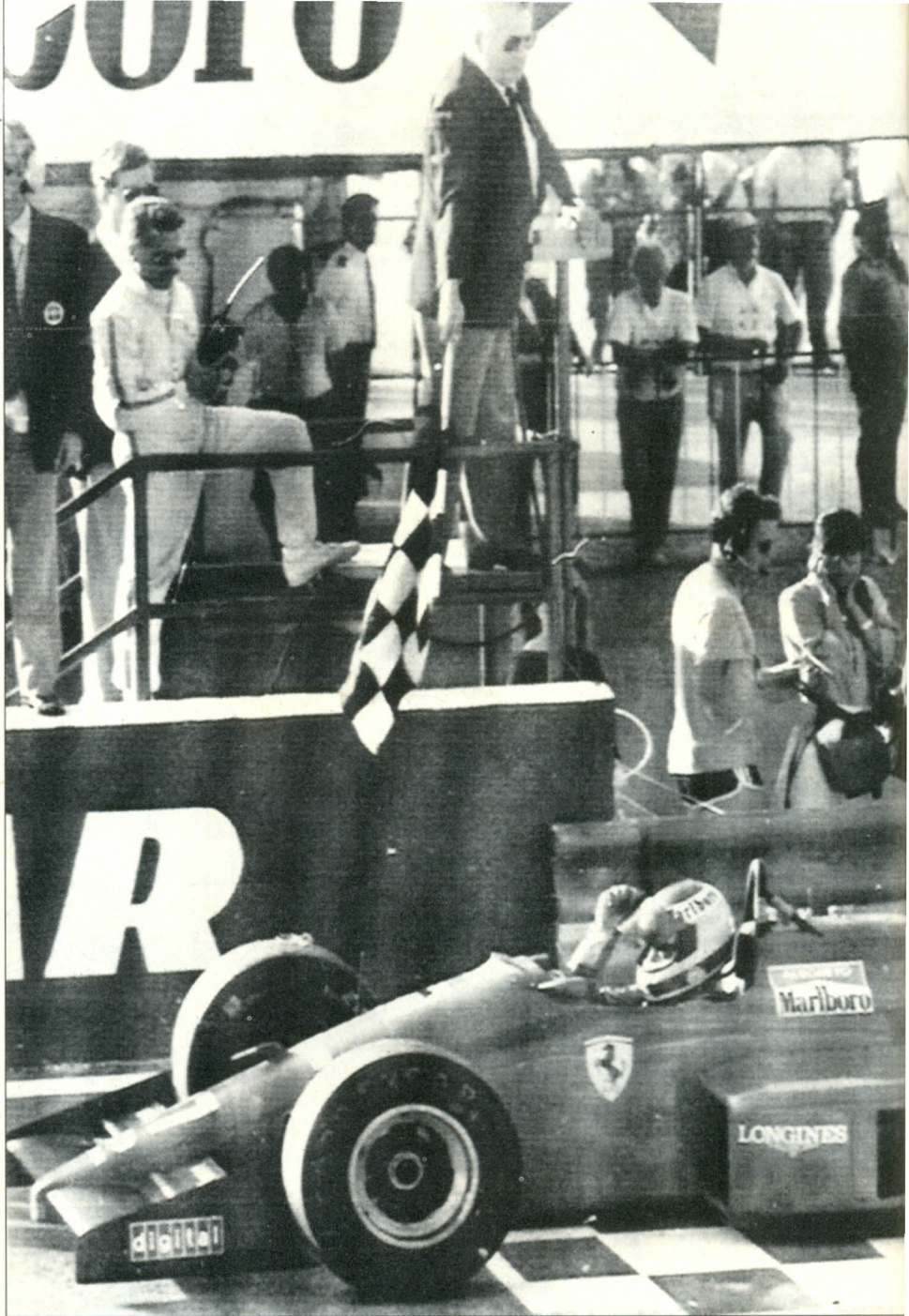
## RISPUNTA PROST

segue

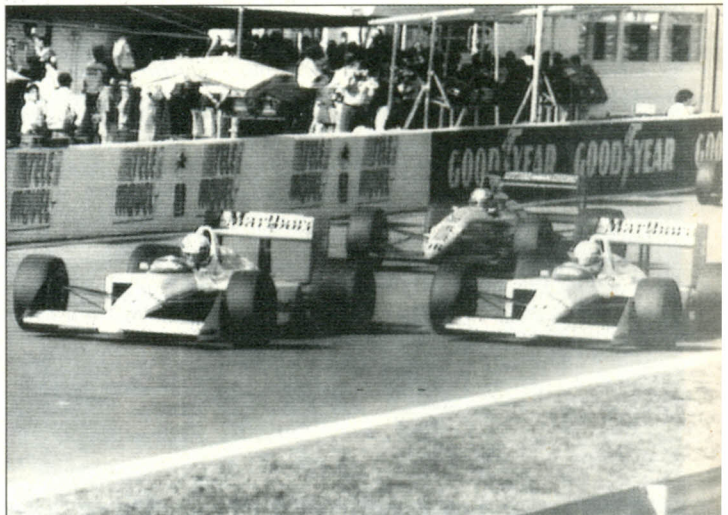
arriverà in Spagna con il fresco ricordo dell'incidente di Monza e della brutta corsa portoghese.

**GRANDE PROST**, ma ancora più grande Ivan Capelli. Ormai è palese: Capelli non è solamente il miglior pilota italiano, ma crediamo lo si possa porre tra i primi cinque piloti del mondo allo stesso livello di Senna, Prost, Mansell e Berger. Con una macchina certamente competitiva ma che comunque non sarebbe mai stata in grado di attaccare la McLaren, Ivan è stato invece autore di una corsa da leggenda. E mentre il suo compagno Gugelmin occupava la sesta posizione, Capelli si è permesso il lusso di sorpassare Senna, controllare senza problemi Berger, facendo persino paura a Prost. Dopo essersi portato a meno di due secondi dal francese, Capelli ha dovuto rallentare in quanto le temperature funzionali del suo motore erano salite essendo restato a lungo nella scia di Senna. Non ha comunque mai mollato un attimo e il suo rallentamento è da ascrivere alla paura che il motore Judd, notevolmente migliorato e adesso persino superiore al Ford della Benetton, cedesse come era accaduto a Gugelmin. Una corsa capolavoro, compiuta da un pilota che è appena alla sua seconda stagione in F.1. Capelli ha dimostrato che con una macchina adeguata ha tutti i titoli per diventare campione del mondo.

**DOPO IL TRIONFO** di Monza, era lecito aspettarsi di più dalla Ferrari. La Casa del Cavallino disponeva alla vigilia di questa corsa di un grande vantaggio. Quello di aver effettuato prove invernali su questa pista con la stessa vettura impiegata in gara da Berger e Alboreto. Nonostante questo privilegio, in tre giorni entrambi i piloti si sono lamentati di una regolazione di assetto precaria, difficile da stabilire se per colpa del telaio o dell'erogazione della potenza troppo brusca. A dimostrazione di quanto poco avessero capito di questa pista, pochi attimi prima del via alla Ferrari non sapevano nemmeno se avrebbero dovuto ricorrere al cambio gomme per terminare la gara. Il motore poi è tornato a palesare problemi di consumo e, come già accaduto a Monza, c'è stata distonia tra i dati in possesso ai box e sul computer di bordo dei piloti in merito alla quantità di benzina presente. Berger ha corso con la solita grinta, finendo in testacoda mentre era alle spalle di Capelli per colpa dell'estintore all'interno dell'abitacolo che improvvisamente si è attivato. Alboreto è stato invece beffato a pochi metri dal traguardo quando ormai aveva in mano il terzo posto. In questo caso però il milanese ha compiuto alcune azioni del tutto inspiegabili. Con il computer che indicava di essere al limite, e con ben dodici secondi di vantaggio su Boutsen, Alboreto ha ottenuto al sessantacinquesimo giro il proprio passaggio più veloce in 1'22"123. Una forzatura del ritmo inutile e che è costata un terzo posto ormai sicuro. In fondo sarebbero bastate alcune gocce di benzina in più. □



*Sopra, Alboreto senza benzina taglia il traguardo lentamente. Il milanese, terzo fino al rettilineo d'arrivo, ha concluso solo quinto, beffato sul traguardo sia da Boutsen che da Warwick. A lato, la partenza con Prost che precede Senna: il brasiliano poi supererà il francese, ma il due volte campione del mondo saprà riprendere il comando definitivamente*





A sinistra, Prost premiato dopo la 33. vittoria in un Gran Premio di F.1. A destra, il francese sul podio: è raggiante fra Ivan Capelli e Thierry Boutsen secondo e terzo nell'ordine alla guida di vetture con motori aspirati



LA CRONACA/CON LA MARCH ASPIRATA HA INSIDIATO PROST

# TERRIBILE IVAN

Il milanese ha conquistato il posto d'onore con la migliore gara della sua carriera. Berger, che era terzo, è uscito di pista dopo aver involontariamente azionato l'estintore

di Guido Schittone

**ESTORIL** — C'è un sole pazzesco e un caldo infernale sull'Estoril quando i ventisei qualificati si avviano per il warm-up. Ma nell'orizzonte Ferrari le nubi si addensano con Berger e Alboreto che oltre a essere lenti, paiono avere problemi di gomme e di consumo. Male va pure Senna, mentre Capelli secondo alle spalle di Prost, conferma i progressi delle March. Va a finire che Berger preferisce schierarsi con il muletto così come Patrese, la cui Williams non va in moto. Il primo via è... un postulato perchè in realtà non avviene. Accade che De Cesa-

ris giunto sulla linea di partenza agiti come un disperato le braccia: il motore della sua Rial si è spento e il direttore di corsa è costretto a sospendere per qualche minuto la procedura. Ma anche il via successi-

vo sarà nullo e pieno di terrore. Mentre le prime tre file scattano verso la prima curva, De Cesaris si trova davanti la Arrows di Warwick ferma. Il romano non può fare altro che centrare il lato della monopos-

sto inglese, rompendo la sospensione anteriore destra. Dietro di lui è il caos: Sala vola sulla Lotus di Nakajima, ma fortunatamente tutto si risolve con una grande paura e danni per la Minardi e la Lotus. La bandiera rossa è automatica e dà modo allo spagnolo e a De Cesaris di salire sui rispettivi muletti, mentre Nakajima si avvia con un nuovo alettone posteriore. Patrese, invece, decide all'ultimo momento di partire con la Williams «buona» e non con quella di riserva e così Amedee Pavesi può dare finalmente il semaforo verde. Tra Prost e Senna si comprende che c'è aria tesa. I due arrivano alla prima curva appaiati con il francese all'interno e il brasiliano all'esterno, ma a transitare per primo sarà proprio Ayrton, poco incline a fare regali. Il primo giro vede Senna e Prost uno davanti all'altro, inseguiti da Capelli, Berger, Mansell, Gugelmin, Piquet, Alboreto, Patrese, Boutsen, Warwick, De Cesaris, Martini e Caffi. Chi rischia di distruggere la vettura è Nannini che tocca il rail leggermente e si ferma per fare controllare l'assetto della sua Benetton. All'inizio del secondo passaggio avviene il «fattaccio» tra Senna e Prost del quale parliamo altrove e il francese va al comando, dando l'impressione di involarsi. Infatti il computer di bordo della McLaren di Senna è sbalato, offre al pilota dati balordi sul consumo del carburante e Senna non può far altro che

## LA FERRARI

### UNA VITTORIA... CONGELATA

**ESTORIL** — Portogallo triste per la Ferrari che anche all'Estoril sono sembrate all'altezza delle rivali. Ma la sfortuna e i dannatissimi computer hanno mandato a carte quarantotto il sogno di ripetere l'exploit di Monza. «Un vero peccato — ha commentato Marco Piccinini — perché era una gara che si poteva vincere». L'errore di Berger fa parte di quelle piccolissime distrazioni che hanno riempito la storia dell'automobilismo (chi si ricorda Ickx a Monza nel 1968 quando invece di azionare il pulsante di regolazione dell'alettone aveva premuto quello della pompa della benzina?). «Si è stata colpa mia — ha detto Gerhard — volevo premere il comando del sollevatore idraulico ma ho sbagliato e ho premuto quello dell'estintore di bordo. La gamba ha iniziato a non avere più sensibilità e dopo alcuni giri mi sono trovato ad affrontare una curva con il piede messo nel punto sbagliato. È stato un addio a una bella gara». Ma è quello che è capitato ad Alboreto ad aver lasciato esterrefatti. «I consumi erano ottima-

li, il computer di bordo e quello dei box davano gli stessi valori. In pratica ci trovavamo all'ultima tornata con un giro di vantaggio quando all'improvviso il motore ha iniziato a ratare. Ero senza benzina». A conferma della veridicità di quanto ha affermato Michele è da citare un piccolo fatto capitato nell'immediato dopo corsa, quando Alboreto ha domandato a Maurizio Nardon quanto segnalavano i computer dei box. «0.8» ha risposto il tecnico, ovvero lo stesso valore che il pilota milanese leggeva sul display di bordo. «Una sfortuna nera perché ho disputato un'ottima corsa. All'inizio sono rimasto tranquillo nel gruppo comandato da Piquet per non degradare le gomme. Quando il brasiliano si è fermato ho forzato il ritmo». Non hai forzato eccessivamente nel finale?

«No, perché Boutsen si trovava a 10" un distacco che poteva recuperare benissimo. E poi il mio consumometro mi segnalava che c'era benzina. Che colpa posso avere?». (g.s.)

segue

## McLAREN ASPIRATA A IMOLA

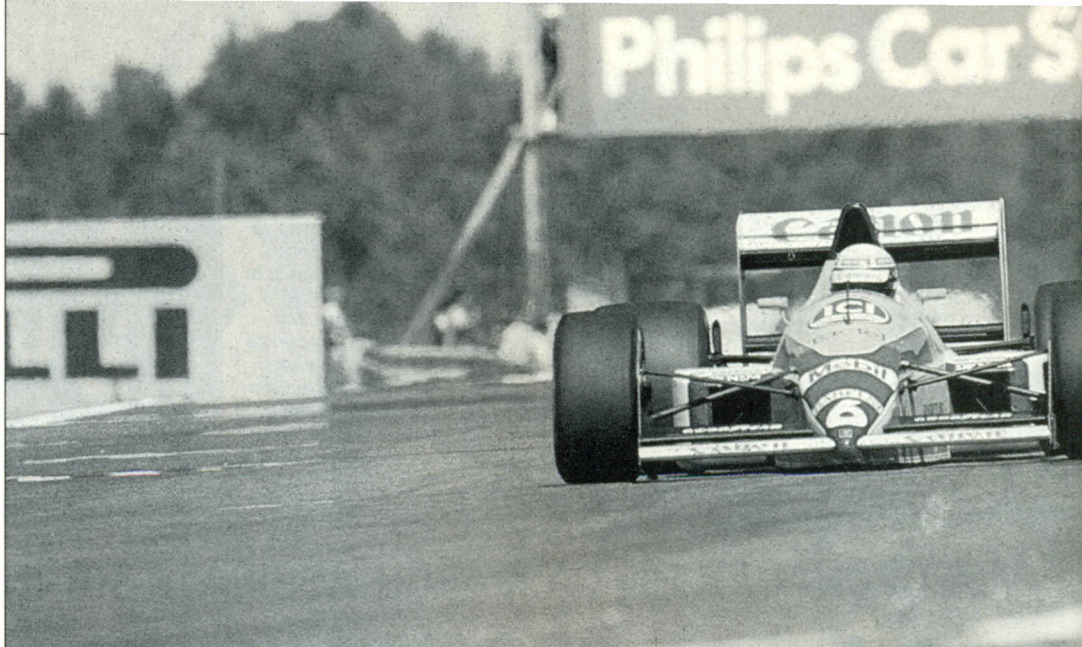
**SUBITO** dopo la sconfitta di Monza la McLaren ha svolto un intenso programma di test. Emanuele Pirro ha provato per due giorni a Silverstone la vettura dotata di motore aspirato, poi è tornato in Giappone per proseguire i rilevamenti con la vettura sovralimentata. Senna da parte sua ha collaudato il motore aspirato sulla piccola pista di Pembrey, nel Galles che è stata scelta dai tecnici della McLaren per la presenza di numerose curve che si percorrono in prima velocità. Verso la metà del mese di ottobre la McLaren sosterrà una sessione di prove sul circuito di Imola con la vettura dotata di motore atmosferico. Sarà questa la prima occasione pubblica per vedere in azione il nuovo motore dieci cilindri della Honda.

■ **NESSUNO** è profeta in patria. Così l'unica rivista giapponese che si occupa di F.1 con un'apposita troupe di fotografi e giornalisti, ha dedicato l'ultimo numero, niente meno che al nostro Nicola Larini.

■ **È ORMAI** una tradizione che per il periodo del Gran Premio, tutti i ristoranti e gli alberghi della zona compresa tra Estoril e Cascais, raddoppiano i prezzi. Si sono toccate cifre persino superiori a quelle della Costa Azzurra. Quasi tutti i principali alberghi praticavano una tariffa con pernottamento obbligatorio di sette notti a prezzi superiori ai due milioni.

■ **IL MARE** del Portogallo è da sempre uno dei più pescosi. Qui abbondano scampi, gamberi e aragoste in quantità. In un noto ristorante di Cascais, Gabriele Tarquini ha dato letteralmente spettacolo, divorando sette aragoste, più un numero imprecisato di altri crostacei. Alla fine della cena tutta l'attenzione era focalizzata sul tavolo del team Coloni, con i camerieri letteralmente stravolti per l'enorme quantità di pesce mangiato da Tarquini.

■ **ALESSANDRO** Nannini continua ad essere sofferente al piede destro che in Canada e Ungheria lo ha notevolmente infastidito durante la gara. Si tratta di un vecchio dolore ascrivibile ai legamenti del piede che in questo ultimo anno si è notevolmente aggravato. Per questo motivo il medico di Nannini ha proibito al senese qualunque tipo di sport per non peggiorare la situazione.



## TERRIBILE IVAN

segue

rallentare il ritmo, permettendo a uno scatenato Capelli di avvicinarsi. Tra i due è guerra totale che culmina al 4. giro con un timido tentativo di sorpasso in pieno rettilineo. Ma l'Honda del brasiliano è troppo potente per il Judd del milanese che ritorna nella scia della McLaren. La classifica vede Prost viaggiare con oltre 3" di vantaggio sul duo Senna-Capelli dietro i quali procedono Berger e Mansell. Gugelmin, sesto, è ben davanti a Piquet, Alboreto, Patrese e Boutsen che formano un gruppetto in vena di dare spettacolo. L'azione di Prost è imperiosa. Il due volte campione del mondo ha un ritmo nettamente superiore a tutti e, nell'avanzata, riceve un indiretto aiuto da Senna che fa da tappo a Capelli e a Berger che si è sbarazzato di Mansell e sta rinvenendo fortissimo. Capelli comprende benissimo la situazione, soprattutto al 9. passaggio quando vede la Ferrari negli specchietti. Prova ripetutamente a infilare la McLaren. Al 18. giro quasi ci riesce, così come al 20. ma è alla 21. tornata che Ivan fa alzare bandiera bianca alla McLaren «brasiliana» proprio nella staccata della prima curva. In breve la March si mette alla caccia di Prost, mangiando oltre 2" in un solo giro a Senna. La classifica al 23. passaggio vede Prost comandare su Capelli con 5"062 di vantaggio. Terzo è Berger che alla 21. tornata ha passato di prepotenza Senna. Mansell, quinto è ormai a un tiro di schioppo dalla McLaren, mentre Gugelmin sta compiendo

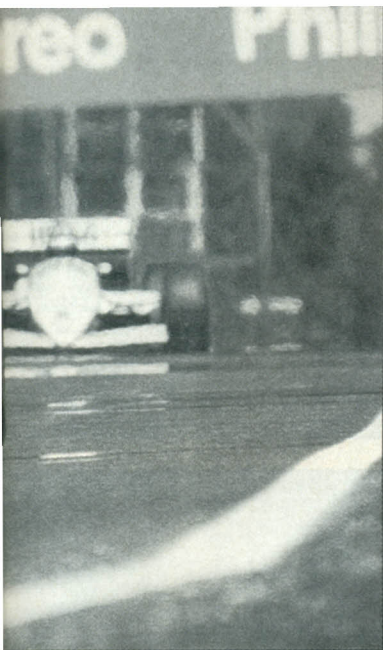
una corsa regolare davanti a Piquet, Alboreto, Patrese e Boutsen che hanno un certo margine su Warwick, Martini e Caffi, il cui motore perde colpi per la rottura di uno scarico. Ad essere protagonista assoluto in questi frangenti è però Berger che sembra poter insidiare il secondo posto di Capelli. L'austriaco ha però azionato inavvertitamente l'estintore di bordo della sua Ferrari al 20. giro. Non ha più la sensibilità agli arti inferiori e combina un piccolo pasticcio. Al 35. giro si trova il piede incastrato tra freno e acceleratore e va in testacoda sulla sabbia, dicendo

addio a una gara che avrebbe potuto vincere. Intanto Prost sembra controllare facilmente Capelli. Il distacco tra i due si mantiene sui 3" con Ivan che dà l'impressione di voler risparmiare una March il cui motore Judd non è, notoriamente un campione di resistenza. È molto bella, invece, la lotta per il terzo posto tra Senna e Mansell. Nigel le prova tutte per infilare la McLaren, ma la manovra è sempre anticipata da Ayrton che appare sempre più in crisi, soprattutto nei confronti di un Prost che sta dominando in lungo e in largo. Il francese precede Capelli, Senna, Man-

## IL MOTIVO

### SENNA... AMMONITO

**ESTORIL** — Siamo all'inizio del 2. giro del Gran Premio più bello dell'anno. Alain Prost è scatenato, sembra poter tenere un ritmo di corsa nettamente superiore a quello di Senna. Il francese riesce a sfruttare la scia della McLaren del compagno di squadra e si pone al suo interno proprio sulla linea del traguardo. Ma Senna stringe e l'ex campione del mondo è costretto ad alleggerire. Supererà comunque il rivale in campionato alla staccata successiva. È stato questo, più di ogni altro, il motivo del Gp del Portogallo perché, per la prima volta nella stagione, tra Prost e Senna c'è stata polemica, culminata con un richiamo da parte dei commissari sportivi al brasiliano subito dopo la corsa. «**Fin dalla partenza** — ha detto Prost — avevo compreso che oggi Ayrton era particolarmente caldo e il modo con il quale ha preso la testa della corsa lo dimostra. Ma quello che è stato più grave e ciò che è accaduto al secondo giro. Ayrton mi ha mandato in pieno rettilineo contro il muro. Poteva accadere un incidente gravissimo ed eravamo solo all'inizio della gara. Non so perché lo abbia fatto, ma mi ha costretto a levare il piede dall'acceleratore. È una faccenda che non mi piace pubblicizzare davanti ai giornalisti». Dal canto suo Senna si è semplicemente limitato a dire che «**le cose che si vedono in televisione spesso sono diverse da quelle che accadono realmente in pista**». Ma, intanto, il suo comportamento non è passato inosservato tanto che il presidente Balestre visionerà assieme ai due piloti il filmato del fattaccio prima del Gp di Spagna di domenica. (g.s.)



*Nell'altra pagina, Patrese e Cheever, i due ex compagni all'Alfa, sono stati accomunati da una gara sfortunata: il primo si è fermato per la rottura di un radiatore, il secondo del turbo (Orsi) A lato, Streiff mentre sta per essere doppiato da Boutsen: il francese ha concluso la gara nono con regolarità (FotoAmaduzzi)*

sell e Gugelmin. Ma il brasiliano non ha la fortuna dalla sua parte e al 47. giro viene passato sia da Alboreto, sia da Boutsen che si sono sbarazzati di Piquet e Patrese, ritirati l'uno a causa della frizione, l'altro per un radiatore rotto. Così Mauricio deve subire anche l'attacco della regolarissima Arrows di Warwick, dietro la quale sta rinvenendo Caffi. È una fase di stanca della corsa e se non ci fossero Senna e Mansell si potrebbe dare tutto per scontato. Tra l'inglese e il pilota della McLaren... il regolamento dei conti accade al 55. passaggio. Ma la coppia non ha colpa di alcunché dato che all'altezza del curvone prima del rettilo si trova la Tyrrell di Palmer procedere in prima marcia e di traverso. Per evitare la lenta monoposto inglese, Senna scarta bruscamente, tocca il cordolo, mentre Mansell, per non tamponare la McLaren vola nella sabbia e là resterà, dopo aver toccato leggermente il guard rail. Ma anche Senna non starà meglio del futuro ferrarista. Infatti, alla tornata successiva, Ayrton si ferma ai box per far controllare la monoposto e cambiare le gomme. Ripartirà sesto e concluderà in questa posizione la più brutta corsa della sua carriera. Chi, invece, avrà da recriminare sarà Michele Alboreto che perde un meritato terzo posto proprio all'ultimo passaggio, quando il motore della sua Ferrari resterà senza carburante. Si finisce così con Prost che taglia vittorioso il traguardo davanti a un grandissimo Ivan Capelli, per la prima volta a podio nella sua carriera, al regolare Boutsen, a Warwick, Alboreto, Senna e allo stoico Caffi, autore di una gara molto buona. □



*Sopra, Berger riguadagna mestamente la strada dei box dopo l'errore che gli è costato una possibile vittoria: Gerhard ha involontariamente inserito l'estintore mentre stava per attaccare Capelli (Photo4). A lato, Caffi ha sfiorato la zona punti nonostante uno scarico rotto (Orsi)*

ARRIVERÀ NEL '90 IL TEAM DI ALAIN PROST

## RENAULT E BARNARD PER ESSERE AL TOP



**ESTORIL** — Alain Prost è sempre più deciso a formare una propria squadra che, nei progetti del due volte campione del mondo, dovrebbe diventare operativa nel 1990. Recentemente Prost ha avuto un colloquio con i vertici della Renault per sapere quali fossero gli effettivi programmi della Régie circa la seconda squadra che utilizzerà nel '90 il motore dieci cilindri progettato dall'ingegner Dudot. Contrariamente a quello che Guy Ligier aveva pubblicamente dichiarato, ossia di essersi assicurato la fornitura del motore Renault (in coabitazione con la Williams) per il 1990, a Prost è stato confermato che al momento la Renault non ha deciso ancora nulla per quel periodo, al di là dell'impegno già concordato con la Williams. Anzi, l'accordo con la Ligier sarebbe particolarmente osteggiato dalla stessa Renault sulla quale sarebbero però state fatte pressioni di carattere politico affinché per quel periodo ci sia una vettura francese, che utilizzi il motore Renault. Prost ha così proposto un tipo di collaborazione estremamente interessante e la nuova squadra che si formerebbe avrebbe tutti i presupposti per ridare alla Francia quelle ambizioni appena intraviste all'epoca in cui la Renault correva in F. 1 con una propria squadra. Prost, infatti, avrebbe proposto a John Barnard una quota nella proprietà di questa nuova squadra. Il contratto tra Barnard e la Ferrari scade alla fine del 1989. Da quando la Fiat ha preso il totale controllo della situazione, i rapporti tra Barnard e la Casa di Torino si sono sensibilmente deteriorati. Il progettista inglese è così passato rapidamente da una situazione — con Enzo Ferrari — in cui la sua attività e il suo operato non era stato controllato e sottoposto a scadenze, in nessuna maniera, a una realtà decisamente differente. Recentemente l'ingegner Ghidella si è recato a Guilford, ha preteso relazioni da tutti i responsabili tecnici della Gto, inoltre ha imposto a Barnard delle scadenze ben precise per la costruzione dei numerosi pezzi della vettura dotata di motore atmosferico. Tutti i progetti di Barnard sono stati controllati, sottoposti a verifica incrociata anche da parte di tecnici della Fiat. Al tecnico inglese è stato poi chiesto di seguire da Maranello tutte le attuali prove sostenute da Moreno a Fiorano,

tant'è che il progettista inglese trascorre ormai oltre l'ottanta per cento del suo tempo in Italia e tutta l'attività della Gto è stata fortemente ridimensionata. Barnard sta vivendo questa situazione di continua e costante pressione, come mai gli era accaduto, nemmeno alla McLaren, ai tempi in cui i suoi rapporti con Ron Dennis si erano incrinati. Barnard si sta così guardando attorno, avendo capito che la metodologia di lavoro voluta dalla Fiat non si confà in nessuna maniera al suo desiderio di estrema indipendenza operativa. Prost e Barnard si sono parlati, e al progettista inglese la proposta di formare insieme a Prost una nuova squadra è parsa estremamente interessante, anche perché la Mercedes, che aveva contattato Barnard, sembra aver ridimensionato le proprie ambizioni per un ritorno in F. 1 con una vettura interamente costruita a Stoccarda e della squadra tedesca Barnard avrebbe dovuto essere il direttore tecnico a partire dal 1990. Anche per Prost il rapporto con la McLaren e con la Honda non è dei più idilliaci. Dopo Monza, il francese ha avuto una lunga «spiegazione» con Ron Dennis. Si è trattato di una discussione estremamente animata, nella quale Prost avrebbe espresso tutte le sue perplessità in merito alla volontà dell'Honda di offrire sia a lui sia a Senna lo stesso materiale e le stesse attenzioni. Prost si è sentito in secondo piano rispetto a Senna, e soprattutto ha trovato molto strano che i suoi motori abbiano quasi sempre avuto dei piccoli problemi del tutto assenti invece su quelli utilizzati da Senna. Prost avrebbe così maturato l'idea che il suo futuro nelle corse non sarà più con la McLaren, con la squadra che appena due anni fa gli aveva persino offerto delle quote nella proprietà pur di rimanere. Starà ancora con Ron Dennis un anno, accumulando più esperienze possibili con il motore aspirato, poi darà finalmente consistenza al suo grande sogno: costruirsi una squadra in proprio. A questo progetto Prost c'era andato vicino lo scorso anno, quando la Peugeot voleva entrare in F. 1. Anche in quell'occasione il francese aveva pensato ad un proprio team, poi tutto si era bloccato per lo stop della Casa del leone al programma F. 1. Adesso Prost vive la stessa



situazione con la Renault. La Elf offrirebbe tutti gli appoggi necessari, così come la Renault che avrebbe il vantaggio di disporre di una squadra direttamente collegata e senza incorrere in polemiche con le forze politiche francesi, che già in passato avevano condizionato il suo operato, accusandola di dissipare con le corse il denaro pubblico. Gli accordi che la Casa francese ha con la Williams non impedirebbero poi in nessuna maniera la formazione di una nuova squadra. Con il

team inglese la Régie si è impegnata solo a non schierare una propria F. 1 per i prossimi cinque anni, ma con l'operazione Prost avrebbe la possibilità di intervenire in forma più consistente nella gestione di una squadra, senza apparentemente violare le clausole contrattuali con Williams. Adesso Prost pensa a finire questo campionato, con la testa già però rivolta alla sua nuova squadra. I prossimi sei mesi ci diranno se si sta creando una nuova «superpotenza» di F. 1 (c.m.m.)

ALLA FERRARI STANNO REALIZZANDO

## TELAIO VECCHIO

**MARANELLO** — I ritardi che si stanno accumulando nello sviluppo della vettura aspirata hanno convinto i tecnici della Ferrari a imboccare una nuova strada per le prove del motore. A Maranello, pur incontrando non pochi problemi dovuti alla difficile compatibilità tra telaio e propulsore si sta cercando di montare un motore dodici cilindri a V aspirato su una scocca F1/87-88C. L'operazione consentirebbe così ai tecnici del Cavallino di avere a disposizione una vettura laboratorio (infatti questo accoppiamento per motivi regolamentari non potrà mai essere impegnato in competizione) con la quale svolgere approfondite prove di durata e di resistenza sul propulsore che verrebbe accoppia-

to a un cambio manuale a sei velocità. In questo programma dovrebbe essere impegnata una squadra di tecnici e di meccanici completamente autonoma. I collaudi dovrebbero essere sostenuti da Dario Benuzzi, anche se in questo momento si trova a riposo forzato dopo l'incidente stradale del quale è rimasto vittima martedì della scorsa settimana mentre provava un prototipo per la «produzione» (una Ferrari 348 su cui si stavano sperimentando nuove coperture e nuovi cerchioni) che gli è costato alcuni punti di sutura e una prognosi di un paio di settimane.

**PER QUANTO** riguarda invece il propulsore aspirato sembra ormai deciso che la configurazione defi-

ALBORETO AL CENTRO DEL MERCATO PILOTI

# BENETTON UN SOGNO ZAKSPEED LA REALTÀ

**ESTORIL** — Michele Alboreto continua ad animare il mercato piloti. Dopo essersi veduto sfuggire il volante della Williams, Alboreto sta focalizzando tutti i suoi sforzi per ottenere il volante della Benetton. La settimana prima di recarsi in Portogallo, Alboreto è stato negli Stati Uniti, dove è andato a parlare con gli uomini della Ford per una presa di contatto con il team. Pur di approdare alla Benetton, Alboreto accetterebbe anche una considerevole riduzione dell'ingaggio rispetto alla cifra che percepisce attualmente in Ferrari. La Casa di abbigliamento di Treviso si è riservata di considerare la possibilità di Alboreto, sebbene Luciano Benetton, molto amico di Alboreto, non sia

comunque favorevole a ingaggiare due piloti italiani. Per il momento la preferenza è sempre per Johnny Herbert, che la settimana scorsa si è tolto il gesso alla gamba. Herbert attualmente è in cura presso il fisioterapista Tony Mathis, che già si occupa di altri piloti di F.I. Entro la metà del mese di ottobre, Herbert dovrà sostenere una specie di visita fiscale per verificare se i suoi tempi di guarigione siano entro termini accettabili. Se così non sarà, l'alternativa ad Herbert potrebbe essere proprio Alboreto oppure Cheever che subito dopo il Gp di Spagna effettuerà per la Benetton un provino sulla pista di Jerez. Cheever ha comunque meno possibilità di aggiudicarsi il volante a fianco di

Nannini. Con il programma Jaguar per Indianapolis che è slittato di un anno, Cheever dovrebbe rimanere ancora in F.I. Proprio in Portogallo Eddie ha parlato a lungo con gli uomini della Lotus e soprattutto con Piquet che sulla sua squadra ha ormai un controllo totale. Con l'Arrows invece pare ormai tutto finito e il suo posto potrebbe essere preso da Nakajima in virtù dell'appoggio della Epson. Per tornare ad Alboreto c'è poi sempre la possibilità di approdare alla Ligier, con l'appoggio diretto della Marlboro, legata da rapporti commerciali in Francia con la Gitanes. La situazione del team francese continua però ad essere precaria per la mancanza di un ingegnere in grado di progettare la nuova vettura che avrà motore Cosworth Dfr. L'unica offerta vera gli viene, per il momento, dalla Zakspeed che vorrebbe affiancare il pilota milanese a Schneider. Michele si è riservato di dare una risposta in funzione di come si concluderà la trattativa con la Benetton. Chi invece un volante ce lo ha già è Roberto Moreno, che con la Coloni ha firmato un contratto per la prossima stagione. Moreno è stato «girato» alla scuderia umbra dalla Ferrari che sul brasiliano manterrà una specie di diritto di prelazione, tant'è che continuerà a effettuare i test per la Ferrari anche nei primi mesi della stagione '89 e, in caso di manifesta inabilità fisica di Mansell, Moreno sostituirà immediatamente l'inglese, anche a stagione cominciata. Comunque, con l'arrivo del brasiliano alla Coloni potrebbe esserci anche il cambio di consegna tra la Camel e la Marlboro che subentrerebbe sulla vettura. Per quanto riguarda Tarquini, il suo rapporto con la Coloni sembra giunto ormai alla fine. Tarquini dovrebbe approdare alla First dove farebbe coppia con Marco Apicella mentre il suo posto alla Coloni sarà preso da Nicola Larini oppure da Martin Brundle. Situazione estremamente nebulosa alla Tyrrell. L'ambizioso programma di sviluppo tecnico che avrebbe dovuto diventare operativo in questo periodo è al momento bloccato per l'assoluta mancanza di sponsor. In Portogallo non c'era Postlethwaite che è rimasto in Inghilterra per portare avanti alcune trattative con degli sponsor. Il primo pilota sulla lista Tyrrell è sempre Stefano Modena mentre la presenza di Palmer è vincolata da quello che farà la Camel. Modena potrebbe anche andare alla Onix in coppia con Johansson. L'AgS, che si assocerà al team Gbda, a Streiff affiancherà invece Olivier Grouillard. (c.m.m.)



**Prost (nella pagina a fianco in alto, FotoOrsi) pensa... al '90 e a un team tutto suo, Modena (al centro, FotoGiovannelli) pensa... all'89 parlando con Cappelli e Piccinini. Alboreto (a sinistra, FotoOrsi) pensa... alla Benetton**

## DO UNO SPECIALE LABORATORIO MOTORE NUOVO

nitiva sarà con la testa a 5 valvole per cilindro. La decisione sarebbe emersa dalle valutazioni espresse dai test effettuati in sala motori dove la versione con 60 valvole è parsa in grado di erogare una maggiore potenza e anche una migliore fornitura di cavalli ai bassi regimi. Il motore Ferrari a 12 cilindri a V di 65 gradi è assai compatto e ciò che stupisce sono le ridotte dimensioni esterne. Le bancate e le testate sono assai strette tanto da avere misure minori rispetto all'attuale propulsore turbo. Il sistema di distribuzione avviene per cascata di ingranaggi, posti nella parte anteriore, dove trovano posto anche le pulegge che trasmettono il moto ai vari accessori. Sulla destra, rispetto al senso

di marcia, ci sono le pompe dell'acqua e dell'olio. In alto si vedono due protuberanze, in corrispondenza dell'ingranaggio che si inserisce sull'albero a camme e ciò fa pensare all'esistenza di un variatore automatico e idraulico nel diagramma della distribuzione in funzione del regime di rotazione. All'interno delle due bancate, sempre sull'anteriore, si nota la presenza di due contenitori cilindrici in pressione che potrebbero rivelare la presenza di un comando idraulico per il ritorno delle valvole che sostituirebbe l'uso delle tradizionali molle. Questo accessorio garantirebbe regimi di rotazione più elevati e minori problemi di sfarfallamento.

**Alessandro Stefanini**

**DAI BOX**

## NARDON TRATTA IL PASSAGGIO ALL'OSELLA

**COME** Autosprint aveva annunciato, l'Osella si è garantita il futuro associandosi all'Albatech, l'organizzazione di Giorgio Strano che avrebbe portato in dote un consistente pacchetto di sponsor. La nuova struttura prevede che i pezzi della vettura dotata del motore aspirato Judd, progettata da Tomaini, continueranno a essere costruiti a Volpiano. Nel capannone dell'Albatech si occuperanno del montaggio e delle revisioni. Quando poi saranno operative la galleria del vento e l'autoclave in costruzione a Potenza, nel nuovo stabilimento che Osella ha aperto nel Sud Italia (e che già adesso lavora per la Iveco), queste strutture saranno anche a disposizione del nuovo team Osella-Albatech. Insieme a Tomaini, dovrebbe arrivare dalla Ferrari Maurizio Nardon, responsabile oggi della vettura di Alboreto.

■ **CESARE GARIBOLDI** è rimasto letteralmente entusiasta del provino sostenuto da Fabrizio Giovanardi con la March F.3000. Gariboldi sostiene di aver trovato il vero erede di Ivan Capelli tant'è che per Giovanardi sta già approntando un programma di F.3000 che dovrebbe essere sponsorizzato nientemeno che dalla Leyton House.

■ **LA SCUADERIA** Italia sta cambiando nome. Il prossimo anno sarà iscritta al campionato con la denominazione ufficiale di Marlboro Team Scuderia Italia Bms Dallara, a dimostrazione di una dipendenza sempre più stretta della multinazionale del tabacco.

■ **CLIMA** estremamente teso ai box Ferrari durante l'ultima sessione di prove. L'ingegner Ascanelli e Marco Piccinini sono stati protagonisti di un'animata discussione in merito al tempo che ancora occorreva a Berger per uscire dai box per cercare di migliorare la propria prestazione.

■ **IL RAPPORTO** di Nigel Mansell con la Williams potrebbe avere uno strascico in tribunale. Il team, infatti, non vuole pagare i due sedicesimi dell'ingaggio pattuito perché l'inglese ha disertato le gare di Spa e Monza. La compagnia assicuratrice dei Lloyd di Londra non è disponibile a pagare questa cifra, in quanto la malattia che ha colpito Mansell non viene considerata come una causa diretta legata al suo mestiere di pilota. In discussione c'è una cifra di quattrocento milioni di lire.

## DAI BOX

### RIO ALL'ASTA TORNA L'AUSTRIA

SI TORNA a discutere della possibilità che il Gp del Brasile venga cancellato dal calendario del campionato del mondo. Si tratterebbe di una ritorsione di Ecclestone e Balestre contro il presidente della Cba (la federazione brasiliana) Pino Gancia, che pubblicamente aveva denunciato le innumerevoli irregolarità nella gestione del Gp brasiliano, con uomini della Cba fortemente compromessi con Thomas Rooney, che si occupava anche dell'organizzazione del Gp di Ungheria. Recentemente il circuito di Rio è stato messo all'asta e la zona sul quale sorge potrebbe essere destinata a uso edilizio. Il Gp del Brasile potrebbe essere sostituito con quello d'Austria.

■ **WALTER BRUN** ha ormai deciso di rompere il sodalizio con l'Euroracing di Paolo Pavanello. L'industriale svizzero, già titolare di una scuderia impegnata nel mondiale Sport Prototipi e nel campionato Imsa, vuole allestire un nuovo team al quale collaborerebbe anche Peter Windsor, attuale segretario di Frank Williams. Del tutto infondate si sono rivelate le voci di un possibile acquisto della Lotus. Peter Warr ha smentito qualunque trattativa e ad amici fidati avrebbe confidato: «È più facile che un elefante entri dentro l'abbazia di Westminster piuttosto che Brun compri la Lotus». Pavanello da parte sua vorrebbe continuare in F.1 anche senza l'appoggio economico di Brun. Molto dipenderà da quello che deciderà la Fisa in merito all'obbligatorietà o meno di schierare due vetture in pista per il prossimo campionato.

■ **AL TERMINE** della gara, dopo quello che era accaduto a Berger, uno zelante giornalista italiano è andato a visionare sul «muletto» Ferrari quale fosse il pulsante dell'estintore. Il grave è che, dopo averlo individuato, lo ha azionato riempiendo tutta la vettura di liquido estinguente.

■ **LISBONA** in festa. Appena l'atleta Rosa Mota, di Oporto, si è aggiudicata la medaglia d'oro nella maratona femminile alle Olimpiadi di Seoul, la capitale portoghese è esplosa in manifestazioni di gaudio e tripudio. Improvvisamente nessuno si è più preoccupato di Senna e Prost. Tutta l'attenzione del Portogallo era focalizzata sul successo olimpico.

## JOHN JUDD RACCONTA IL SUO NUOVO MOTORE

# LO VEDRETE A FINE ANNO

**ESTORIL** — John Judd non ha mai avuto problemi di peso ma ora, che sta definendo nei minimi dettagli i programmi per la prossima stagione, sembra ancora più segaligno e magro. E ne ha ben donde perché tra l'attività in pista e quella nelle rinnovate officine inglesi il motorista non ha nemmeno il tempo per rilassarsi, per concedersi un week end da persona normale. E sono soprattutto i dettagli finali del nuovo propulsore aspirato da 3500cc a rubargli le ore. Un motore sul quale Judd non vuole dire nulla di particolare, almeno inizialmente. «Siamo ancora in fase di realizzazione pratica. Abbiamo costruito qualche particolare ma dobbiamo iniziare le prime prove».

— È vero che si tratterà di un otto cilindri a 75 gradi?

«Sì».

— Quale impianto di accensione e di alimentazione installerà?

«Al momento ci sono due possibilità differenti. Direi che allo stato attuale speriamo di poter montare l'impianto integrato prodotto dalla Magneti Marelli, pur se resta una remota possibilità di proseguire con la Zytex».

— Come e dove è nato il

contatto con la Marelli?

«È da tempo che sono interessato a sperimentare questa soluzione che mi sembra molto buona e competitiva. Abbiamo discusso molto a Monza e direi che siamo vicini a firmare l'accordo definitivo».

— È vero che il nuovo propulsore Judd sarà costruito esclusivamente per il team March?

«Sì. Produrremo venticinque unità nel corso dell'anno per la squadra di Bicester e solo per lei».

— Quando prevedete di poter presentare il motore?

«Oggi come oggi abbiamo pronte alcune fusioni. È nostra volontà di essere pronti a svolgere le prime prove già nel corso di quest'anno. Orientativamente spero che si possa scendere in pista tra la fine di novembre e l'inizio di dicembre per verificare il potenziale dell'accoppiata March-Judd».

— Esiste un discorso commerciale legato al propulsore?

«È troppo presto poter pensare di venderlo. Se dovesse rivelarsi competitivo sarebbe immesso sul mercato nel 1990 ma non prima di allora».

— Chi saranno i clienti di Judd nel 1989?

«Oltre alla March le squadre che monteranno i miei motori

sono Lotus e la First racing, con la quale ho un ottimo rapporto che dura da due stagioni trascorse assieme nel campionato di Formula 3000».

— Cosa avranno di diverso i motori da destinare a questi due team rispetto a quelli usati nel 1988 da Williams, March e Ligier?

«Manterranno la stessa architettura e saranno molto simili. Naturalmente apporremo delle modifiche per renderli più competitivi».

— Rispetto a sei mesi fa la situazione dei suoi otto cilindri è notevolmente migliorata. In precedenza Williams e March arrancavano; oggi sono forse le vetture aspirate, assieme alla Benetton, da battere. Cosa è cambiato?

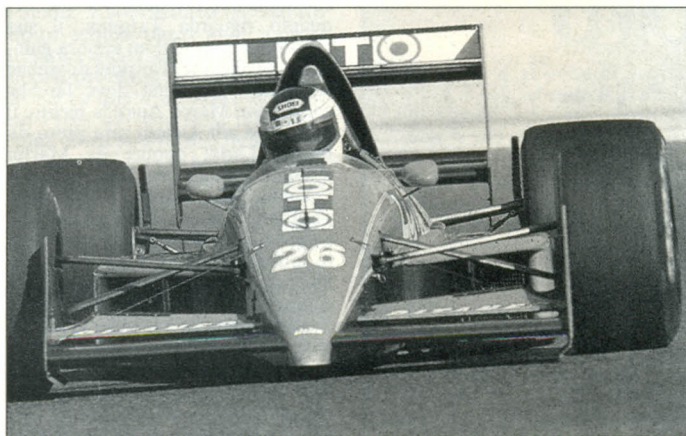
«Abbiamo risolto il problema di raffreddamento che impediva all'unità di esprimersi compiutamente in presenza di temperature esterne elevate. Inoltre abbiamo modificato vari particolari, migliorando sia l'accelerazione sia la potenza massima. Comunque credo che i tempi fatti segnare da Capelli e Gugelmin qui all'Estoril siano dovuti soprattutto al telaio March».

— C'è una cosa curiosa nella stagione dei motori Judd. Quando gli esemplari sovralimentati di Formula Indy hanno iniziato a vincere quelli aspirati di Formula 1 sono diventati eccellenti. Solo un caso?

«Certamente, visto che le due categorie sono molto diverse e hanno tecnici differenti che le seguono. Direi comunque che sull'otto cilindri che corre nel campionato americano c'era poca fiducia da parte dell'ambiente ma non da parte nostra. Eravamo convinti delle sue possibilità velocistiche».

— Sembra che in Formula 1 possano ritornare i rifornimenti. Cosa pensa al proposito?

«Credo che sia una proposta che difficilmente andrà in porto. D'altronde non vedo dei proble-



Ecco i gioielli di John Judd. A destra, la March (qui con Gugelmin) si è rivelata la più competitiva. La Williams (in alto con Patrese) si è ben difesa. Sopra, la deludente Ligier. Al centro, Nannini spiega a Cheever la Benetton (FotoColombo)



## ECCLESTONE LANCIA UNA PROPOSTA RIFORMIMENTO IN CORSA

**ESTORIL** — Siamo all'assurdo, Bernie Ecclestone vuole reintrodurre in F.1 il rifornimento in corsa. Il presidente della Foca ha già prospettato a tutte le squadre questa possibilità che, a eccezione della Ferrari (che si è riservata di dare una risposta dopo aver analizzato il problema), ha trovato immediatamente contrari tutti gli iscritti al campionato del mondo. Si tratta di una mossa ideata da Ecclestone per cercare di ridare interesse ai Gp rendendoli «più appetibili» dal punto di vista televisivo. Il presidente della Fisa, Balestre, che ormai fa tutto quello che dice Ecclestone, ha dichiarato a alcuni giornali in Francia, di essere favorevole a questa soluzione, che renderebbe più interessanti e movimentate le gare. Se pensiamo che alla fine del 1983 la Fisa aveva abolito il rifornimento

perché creava un'indubbia situazione di pericolo ai box, non si capisce adesso, in nome di quale spettacolarità, come si possa pensare di reintrodurre un'operazione del genere. Addirittura la soluzione del rifornimento in gara sarebbe stata presentata come un miglioramento ai fini della sicurezza. Ecclestone avrebbe detto che, con la possibilità di effettuare il rifornimento, le vetture eviterebbero di partire con oltre 220 litri di benzina nei serbatoi, e ciò farebbe scomparire, o per lo meno ridurre, i serbatoi per il carburante ai lati del pilota che invece caratterizzeranno quasi tutte le vetture del prossimo anno. L'adozione del rifornimento in gara, però oltre a generare notevoli pericoli (basta pensare alle numerose volte, durante il 1983, che le vetture rischiarono di prendere fuoco) farebbe aumentare sensibilmente i costi. Questa proposta sta comunque creando molto scompiglio, anche perché è il primo tentativo per modificare un regolamento tecnico per il quale Balestre si era impegnato a garantire una stabilità per un periodo di almeno cinque anni. Insomma, deve ancora entrare in vigore quello che impone a tutti il motore aspirato, che già si parla di introdurre il rifornimento, poi in futuro potrebbe essere la volta di un nuovo limite alla quantità di benzina.

**TRA QUELLI** contrari è soprattutto la Honda che si oppone, in quanto il ridotto consumo del nuovo motore a dieci cilindri costituisce uno dei punti di forza della nuova unità. In sostanza i giapponesi, sebbene non ci sia nessun limite sulla quantità di benzina, avrebbero realizzato un propulsore parco per consentire ai tecnici della McLaren di realizzare una forma aerodinamica e un telaio che non sia pesantemente influenzato dagli ingombri del serbatoio della benzina. La Ferrari da parte sua ha detto di voler analizzare più a fondo questa proposta, non tanto per il 1989 quanto per il '90. «Se questa procedura sarà effettuata tenendo conto di tutti i requisiti di sicurezza, potrebbe essere anche una innovazione interessante» ha detto Marco Piccinini. (c.m.m.)

## NIENTE SECONDO TEAM PER LA MARCH RADDOPPIO VIETATO

**ESTORIL** — È definitivamente tramontata la possibilità per la March di schierare due squadre per la prossima stagione. Gli altri costruttori infatti si sono opposti alla proposta del team inglese che sosteneva che la «March Formula Leyton House» e la «March Engineering Ltd» fossero due strutture completamente indipendenti e quindi da considerare come squadre autonome. La March voleva infatti utilizzare le attuali monoposto, iscrivendole come March Engineering, mentre per il team Leyton House avrebbe realizzato una nuova vettura in funzione della differente architettura del nuovo motore Judd. Si trattava di una operazione finalizzata soprattutto a raccogliere sponsor italiani e che avrebbe visto come pilota il nostro Paolo Barilla. In virtù del regolamento che impedisce a un costruttore di affidare a due organizzazioni diverse le sue vetture, il programma «March team B» è così finito e Cesare Gariboldi, che avrebbe seguito direttamente tale programma, ripiegherà adesso organizzando nuovamente un team di F.3000 e di F.3. La Fisa è ormai in grado di stabilire quali e quante saranno le squadre impegnate il prossimo anno. I nuovi team saranno la First Racing e la Onix. Tutte le squadre attualmente presenti continueranno a eccezione, forse, dell'EuroBrun il cui futuro è molto nebuloso. Con Ecclestone, sempre più deciso a modificare il Patto della Concordia, rendendo obbligatorio lo schierare due vetture per team, il prossimo anno, se la EuroBrun continua, ci saranno così trentotto vetture. Dodici monoposto dovranno effettuare le prequalifiche le cui modalità esatte saranno definite a Jerez. (c.m.m.)



mi di consumo per quanto riguarda gli aspirati».

— Tornando al motore Judd del 1989 si può sapere perché lei è rimasto fedele alla soluzione dell'otto cilindri?

«Il programma con la March è stato deciso all'ultimo momento e non c'era il tempo di affrontare altre soluzioni. Ma, come già dissi a Città del Messico, non sono convinto che l'otto cilindri rappresenti il futuro del motore atmosferico. E, al momento, credo che nessuno sappia con esattezza se un V10 andrà meglio di un 12 e così via. Se avessi alle spalle una cifra sufficiente farei delle sperimentazioni, imboccherei altre strade. Ma nel 1989 vogliamo essere competitivi subito e non mi sembra il caso di rischiare, anche perché la mia azienda è piccola e non può sobbarcarsi troppi oneri».

— Sembra che l'aspirato possa essere introdotto anche a Indianapolis a partire dal 1990. È vero?

«No, negli Usa si dovrebbe proseguire a correre con i turbo. Esiste però la concreta possibilità che le regole attuali vengano modificate sul fronte dei consumi, della cilindrata e della pressione di sovralimentazione per dare maggiore stabilità alla categoria».

(g.s.)



LE PROVE/LA POLE AL FRANCESE DOPO UNA GRAN LOTTA CON SENNA

# PROST, AVANTI MARCH!

Dietro alle due McLaren, entrambe in prima fila, è venuta prepotentemente alla ribalta la monoposto aspirata di Capelli che ha preceduto in griglia la Ferrari di Berger. In terza fila Gugelmin e Mansell

**ESTORIL** — Ha fallito l'undicesima pole position stagionale e, quello che è peggio, non è riuscito a stare vicino a un compagno di squadra rigenerato, combattivo, un «peperino» che vuole giocarsi fino in fondo le residue chance di titolo iridato. Così nella terra sferzata dalle folate di vento dell'Atlantico, Ayrton Senna ha dovuto alzare bandiera bianca di fronte a un Alain Prost più motivato che mai. Che queste qualificazioni non fossero ottimali per il giovane brasiliano lo si era compreso già nelle prove libere del sabato quando Ayrton non era riuscito ad andare più in là di un poco edificante 17. tempo. Certo i motivi dell'improvviso rallentamento dell'uomo più veloce della Formula 1 erano concreti: Senna aveva badato a mettere a punto la McLaren che avrebbe usato in gara, facen-

do test di consumo e via dicendo. Ma la storia si è quasi ripetuta nel turno ufficiale decisivo, dove tra Prost e Senna, c'è stato uno scambio senza esclusione di colpi con il transalpino che alla conclusione della sessione ha fermato i cronometri su 1'17"411, lasciando Ayrton a oltre 4 decimi di secondo, un'infinità per uno abituato a maltrattare senza rispetto il più esperto compagno di squadra. C'è anche da dire che al primo le cose sono andate per il verso giusto fino dai primi minuti delle qualificazioni e al secondo no. Senna, ad esempio, nei momenti decisivi si è trovato la pista intrisa di polvere, di olio e, peggio ancora, di un mucchio di altre monoposto alla disperata ricerca di un miglioramento cronometrico. E, alla fine, non è andato più in là di 1'17"869. Prestazione che comunque

sono sempre state su un altro pianeta rispetto a tutti gli altri, alle prese con incredibili problemi di assetto e tenuta su un autodromo della configurazione strana, molto tecnico, con un mare di saliscendi che mettono a dura prova il bilanciamento generale del telaio. Di tutto ciò ne hanno fatto le spese, incredibilmente, monoposto come la Benetton, mai così in basso nella graduatoria mentre a loro agio si sono trovate le sole March e Williams, Ivan Capelli e Mauricio Gugelmin, terzo e quinto, sono stati ancora una volta splendidi-splendenti, con il milanese autore di un eccezionale 1'18"872 che ha confermato l'indiscussa crescita di una monoposto sapientemente sviluppata dall'equipe diretta da Adrian Newey. E su un piano simile alle belle 881 avrebbero potuto esserci le

ANNULLATI I TEMPI DI STEFANO MODENA

## ALA IRREGOLARE SULL'EUROBRUN

*A lato, le due March di Capelli e Gugelmin hanno dato spettacolo in prova come in gara: Ivan terzo in griglia e Mauricio quinto hanno fatto intendere che il secondo posto del milanese era preventivabile (Orsi). Sotto, Modena e Larrauri lasciano la pista: non si sono qualificati (Giovanelli). In basso, Bailey in difficoltà... prega che nessuno gli vada addosso (Photo4). In fondo, Patrese nella sabbia (Orsi)*

**WILLIAMS.** Il rientrante Nigel Mansell, pur faticosamente debilitato, ha come al solito lottato fino alla conclusione delle prove, inventando un'ottima sesta prestazione. La vettura, però, meritava qualcosa in più perché all'Estoril è sempre stata sullo stesso livello delle March. Peccato che Riccardo Patrese, in gran forma e molto motivato, abbia girato pochissimo nella sessione conclusiva per la rottura del motore Judd. L'11. posto del padovano, infatti, non ha reso giustizia né a monoposto,

né a conduttore, un binomio che il venerdì aveva dominato alla grande le qualifiche degli aspirati.

**LOTUS.** Dopo la prima giornata sembrava che, finalmente, i conti tornassero nel team inglese. Invece la sfortuna si è abbattuta il sabato su Nelson Piquet che è stato l'unico a non aver migliorato il proprio tempo a causa della soluzione tecnica adottata per l'assetto che ha costretto il campione del mondo a remare nelle curve lente dell'autodromo portoghese. Con Piquet 8. e Nakajima solo 16. la squadra ha quindi vissuto un altro week-end poco felice e ben al di sotto delle attese di inizio stagione.

**TYRRELL.** Ai box mancava Harvey Postlethwaite, rimasto in Inghilterra per definire i dettagli della monoposto del prossimo anno. Purtroppo anche all'Estoril né Palmer né Bailey hanno potuto disporre di vetture particolarmente a punto. Il dottore è riuscito a qualificarsi con tanta fatica al 22. posto, mentre Bailey, 26. fino a 15' dalla conclusione, ha mancato d'un soffio l'ingresso in griglia complice un dritto proprio nel suo giro migliore.

**ZAKSPEED.** «Sia qui, sia a Jerez sarà molto difficile qualificarsi». Così diceva prima delle prove Piercarlo Ghinzani. E aveva ragione dato che le due vetture tedesche sono cadute in crisi su una pista nella quale il telaio conta molto di più del motore. Se a questo aggiungiamo che il bergamasco aveva l'influenza e che Schneider ha rotto due propulsori, non riuscendo in sostanza a inanellare un solo giro veloce, la disastrosa classifica delle Zakspeed è presto spiegata.

**MCLAREN.** Per Prost e per Senna i guai sono nulla a confronto di ciò che a ogni Gran Premio capita agli avversari. Il francese, comunque, è stato rallentato da misfire nella prima sessione, mentre il brasiliano, come già è stato scritto, si è

*segue*



Williams, sesta con il rientrante e a corto di preparazione fisica Mansell e 11. con un Patrese favoloso il venerdì; ma troppo sfortunato nel turno decisivo. Per il resto l'Estoril ha confermato cose risapute. Le Ferrari pagano su queste piste rispetto alla McLaren carenze di bilanciamento telaistico e di potenza di propulsore. Berger, quarto con 1'18"903, e Alboreto, settimo con 1'19"372, hanno dato il tutto e per tutto in vista di una gara nella quale la lotta con gli aspirati sarebbe stata dura e spiata. «Potrebbe ripetersi un'altra Ungheria — ha commentato Gordon Murray della McLaren a fine qualifiche — perché l'Estoril è un autodromo sul quale March e Williams possono infastidire i turbo». Parole dettate da una profonda saggezza, pur se le monoposto inglesi di grossi pericoli, a questo punto della stagione, non ne possono più intravedere in un orizzonte tecnico ormai statico, dove molto è scontato e poco è legato alla forza di volontà dei rivali di ribaltare uno «status quo» monotono. Non resta che consolarsi con i fuochi d'artificio delle March-Judd, favolose in fatto di aderenza, facili a guidare come biciclette. Vetture che stanno rivalutando due piloti dell'enorme potenziale, tecnici e razionali e, soprattutto, un Ivan Capelli che a buon diritto si può definire un autentico campione.

**Guido Schittone**

# GP PORTOGALLO

## ALA IRREGOLARE SULL'EUROBRUN

segue

lamentato del traffico in pista nel turno conclusivo. Da segnalare che Prost ha provato due differenti soluzioni di turbina oltre a un telaio nuovo di zecca.

**AGS.** La monoposto transalpina è andata fortissimo nella giornata inaugurale, mentre il sabato è sprofondata nelle prestazioni per un fenomeno che nemmeno Philippe Streiff è riuscito a spiegare. La Ags, infatti, ha perso rispetto a venerdì ben 10kmh di velocità di punta quindi il pilota di Grenoble, ostacolato come tutti gli altri dall'asfalto pieno di brecciolino e polvere si è dovuto accontentare del 21. rilievo assoluto.

**OSELLA.** Nicola Larini ha sofferto nel turno conclusivo dopo che la sua vettura era stata molto positiva nel corso della prima giornata e nelle libere del sabato. Purtroppo l'aumento della temperatura esterna ha fatto perdere all'ormai vetusto motore dell'Osella almeno 5 cavalli di potenza e c'è voluta la grinta del pilota toscano per ottenere il 25. posto sullo schieramento.

**RIAL.** È la prima volta dal giorno in cui Gustav Brunner se ne è andato che la Rial e Andrea De Cesaris hanno trovato un week-end all'altezza della parte inaugurale della stagione iridata. L'ottimo 12. tempo del romano è da ascrivere a una vettura molto ben assettata e efficace dal punto di vista aerodinamico, nonostante Andrea si sia lamentato della pista sporca e impraticabile negli ultimi minuti delle prove.

**MINARDI.** La «troika» tecnica formata dagli ingegneri Carletti, Costa e Tredozzi funziona alla perfezione. Lo dimostrano i risultati di Pierluigi Martini, 14., che avrebbe potuto essere più avanti sullo schieramento se non avesse trovato l'assetto migliore nel momento sbagliato del turno conclusivo. Per quanto riguarda Sala c'è da dire che lo spagnolo ha rovinato la sua monoposto nel corso delle prove libere del venerdì (facendo interrompere la sessione per oltre 30') mentre in quelle finali ha ottenuto il 19. tempo, a poco più di 3 decimi dal compagno di squadra.



A lato, Berger, quarto in prova, guarda i colleghi vicino alla sua Ferrari ferma: che fosse un presentimento per la gara? (FotoAmaduzzi).  
Sopra, Alliot abbandonata la sua Lola, corre ai box per salire sul muletto (FotoAmaduzzi)



Sopra a sinistra, Ghinzani le ha provate tutte per cercare di qualificare la sua Zakspeed, ma è stato inutile (Photo4). Sopra, Tarquini è uscito a un quarto d'ora dalla fine delle prove, ma era già in griglia con l'ultimo tempo (Studio '83). A lato, Nannini in difficoltà è stato solo 9. con la sua Benetton (Amaduzzi)



**LIGIER.** René Arnoux e Stefan Johansson hanno faticato molto ma alla fine sono stati premiati con il 23. e 24. tempo. Le loro monoposto sono ormai da buttare ed era immaginabile che anche all'Estoril avessero dei gravi problemi di tenuta. Quindi il risultato globale non è da disprezzare totalmente. Con quello che passa il... convento.

**FERRARI.** Gerhard Berger, quarto, avrebbe potuto limare qualche centesimo al suo già buono 1'18"903 se non fosse uscito di pista, con relativo danneggiamento della sospensione, alla conclusione delle prove del sabato. Michele Alboreto, settimo, ha fatto i miracoli per dare un po' di competitività a una monoposto dall'assetto strano. Entrambi i piloti, comunque, hanno avuto le loro brave gatte da pelare. Berger ha lavorato tantissimo sulle altezze e sulle molle per ovviare a un fastidioso sottosterzo, mentre il milanese ha trascorso un venerdì frustrante a causa di un motore bizzoso che perdeva potenza. Colpa della Wastegate e della valvola «pop off» hanno dirottato Alboreto sul muletto. Il sabato la situazione è migliorata grazie a un propulsore migliore.

**LOLA.** Yannick Dalmas questa volta è stato più veloce di Philippe Alliot, conquistando un ottimo 15. tempo assoluto e lasciando il compagno a una meno felice 20. posizione. Entrambi i piloti si sono lamentati dell'eccessiva durezza delle sospensioni.

**COLONI.** Gabriele Tarquini è stato ripagato dalla sfortuna di Monza con un 26. tempo che sa

di benedizione. L'abruzzese, infatti, è uscito di pista per colpa della frizione a 16' dalla conclusione delle prove del sabato e non ha più girato. Il tempo è stato ottenuto con la vettura «vecchia»; visto che sulla nuova, a parte la rottura del cambio, le sospensioni non lavoravano alla perfezione.

**EUROBRUN.** Il team non sembra in grado di risollevarsi dalla crisi che l'ha colpito. Anche a Estoril Modena non si è qualificato e, quel che è peggio, è stato protagonista di una bruttissima avventura in piena velocità, a causa dell'improvvisa rottura della «solita» sospensione posteriore. Per quanto riguarda Larrauri poco da segnalare: l'argentino non ha passato le prequalifiche. Modena, inoltre, è stato pescato il sabato con l'alettone posteriore di dimensioni non regolari. Ragion per cui gli sono stati levati i tempi fatti registrare in precedenza.

**ARROWS.** Disastro portoghese. Dopo la gioia di Monza, Eddie Cheever e Derek Warwick si sono ritrovati tra le mani delle vetture per niente competitive. Colpa soprattutto del turbo Megatron che è andato in crisi, permettendo a Cheever di compiere solo pochi giri prima di rompersi e all'inglese di non oltrepassare una deludente 10. posizione. Comunque tra i due chi proprio ha da recriminare è l'americano di Roma, solo 18. dietro a un bel nugolo di vetture aspirate.

**MARCH.** Ivan Capelli e Mauricio Gugelmin sono stati i grandi protagonisti delle prove, confermando quello che avevano dichiarato il venerdì. In effetti la

March 881 è stata superlativa come assetto su questo autodromo che impone un perfetto bilanciamento telaistico. «Merito — ha commentato Capelli — dei test svolti a Vallelunga due settimane fa». Ivan ha ottenuto il terzo tempo con il primo set di pneumatici mentre con il secondo non è riuscito a migliorarsi. Meno soddisfatto di lui è stato Gugelmin. «Nella tornata buona — ha detto — mi sono girato come uno sciocco e non ho trovato un assetto ideale». Ciononostante il brasiliano non ha faticato per conquistare una brillante quinta posizione assoluta a meno di 3 decimi dal compagno di squadra.

**BENETTON.** Per la prima volta nel corso del campionato le Benetton di Nannini e Boutsen hanno girato a... vuoto. Il senese ha strappato con i denti il 9. posto, mentre il belga il 13. Entrambe le monoposto sono parse a corto di bilanciamento generale e troppo inclini al fenomeno «bumping», ovvero il saltellamento violento su un asfalto poco levigato. Crisi di fine stagione?

**BMS DALLARA.** Peggio del previsto. Dopo aver superato le prequalifiche alla grande, Alex Caffi è uscito di pista a causa del bloccaggio dei freni nelle prove ufficiali del venerdì. Sul muletto il motore non funzionava a dovere e il tempo della 1. sessione è stato poco soddisfacente. Il sabato, quando la situazione sembrava volgere nel migliore dei modi, Caffi ha trovato traffico e sporco in pista non riuscendo ad andare oltre al 17. posto sullo schieramento dietro a Rial, Minardi, Lola, ovvero le monoposto rivali del gioiellino della Scuderia Italia. □

## DAI BOX

### PIQUET PAGA L'INGAGGIO DI DERNIE

**ROSS BRAWN**, attuale progettista dell'Arrows, ha rifiutato la proposta di ricoprire il ruolo di direttore tecnico alla Ligier. Sebbene il team francese gli avesse offerto oltre un milione di dollari, Brawn ha preferito restare all'Arrows, anche per evitare noie legali con il team di Oliver per la rottura anticipata del contratto. Per quanto riguarda Frank Dernie si è appreso che una parte del favoloso ingaggio garantitogli dalla Lotus, è stato pagato personalmente dallo stesso Nelson Piquet che con Dernie ha voluto garantirsi la collaborazione di una persona a lui fedele.

■ **DISAVVENTURA** per Andrea De Cesaris. Mentre scendeva dalle scale del motor-home del team Minardi, il pilota romano è scivolato battendo violentemente il capo. Dopo un attimo di paura e stordimento, Andrea è salito sulla monoposto ottenendo con la Rial il 13 tempo...

■ **AL PIÙ PRESTO** Nannini prenderà il brevetto di pilota di elicottero. Attualmente il senese frequenta un corso a Lugo di Romagna. Oltre a Nannini, anche Larini vuole prendere il brevetto per elicottero. Il pilota dell'Osella frequenterà la scuola del Ciocco. Villeneuve evidentemente ha fatto scuola.

■ **SARÀ** presentata il 18 ottobre a Milano la vettura di F.1 realizzata dalla First, la scuderia di Lamberto Leoni. La monoposto progettata dagli ingegneri Marelli e Daivila sarà sviluppata da Ralph Bellamy.

■ **DA ORMAI** alcune gare la pastasciutta è tornata ad occupare un posto stabile nel menù della squadra Ferrari. Barnard da parte sua continua a preferire altri cibi come il pesce (in particolare la sogliola) che il tecnico inglese mangiava alla fine di ogni sessione di prove. I maligni sostengono che lo faccia apposta per meglio assimilare il concetto di macchina ultrabassa adottata da Murray sull'invincibile McLaren...

■ **A TEMPO** perso Nigel Mansell ricopre il ruolo di agente nel corpo della polizia dell'Isola di Man. Il futuro pilota della Ferrari ha sfoggiato sulla tuta ignifuga i galloni di sergente e il distintivo del suo posto di comando. Un poliziotto stradale che guida a trecento all'ora. Chissà cosa ne pensa il ministro Ferri?

# GP PORTOGALLO

## In 26 al via

(fra parentesi la media)

11	<b>Alain Prost</b> (McLaren Mp4/4) 1'17"411 (202,297)	1. FILA	<b>Ayrton Senna</b> (McLaren Mp4/4) 1'17"869 (201,107)
16	<b>Ivan Capelli</b> (March 881) 1'18"812 (198,701)	2. FILA	<b>Gerhard Berger</b> (Ferrari F.1/87-88C) 1'18"903 (198,472)
15	<b>Mauricio Gugelmin</b> (March 881) 1'19"045 (198,115)	3. FILA	<b>Nigel Mansell</b> (Williams Fw12) 1'19"131 (197,900)
27	<b>Michele Alboreto</b> (Ferrari F.1/87-88C) 1'19"372 (197,299)	4. FILA	<b>Nelson Piquet</b> (Lotus 100T) 1'19"551 (196,855)
19	<b>Alessandro Nannini</b> (Benetton B188) 1'19"572 (196,803)	5. FILA	<b>Derek Warwick</b> (Arrows A10/B) 1'19"603 (196,726)
6	<b>Riccardo Patrese</b> (Williams Fw12) 1'19"797 (196,248)	6. FILA	<b>Andrea De Cesaris</b> (Rial Arc01) 1'19"940 (195,897)
20	<b>Thierry Boutsen</b> (Benetton B188) 1'20"314 (194,985)	7. FILA	<b>Pierluigi Martini</b> (Minardi M188) 1'20"741 (193,954)
29	<b>Yannick Dalmas</b> (Lola Lc88) 1'20"748 (193,937)	8. FILA	<b>Satoru Nakajima</b> (Lotus 100T) 1'20"783 (193,853)
36	<b>Alessandro Caffi</b> (Bms Dallara F188) 1'20"922 (193,520)	9. FILA	<b>Eddie Cheever</b> (Arrows A10/B) 1'20"965 (193,417)
24	<b>Luis Perez Sala</b> (Minardi M188) 1'21"094 (193,109)	10. FILA	<b>Philippe Alliot</b> (Lola Lc88) 1'21"096 (193,104)
14	<b>Philippe Streiff</b> (Ags Jh23) 1'21"418 (192,341)	11. FILA	<b>Jonathan Palmer</b> (Tyrrell 017) 1'21"788 (191,471)
25	<b>René Arnoux</b> (Ligier Js31) 1'21"790 (191,466)	12. FILA	<b>Stefan Johansson</b> (Ligier Js31) 1'22"035 (190,894)
21	<b>Nicola Larini</b> (Osella Fa1L) 1'22"119 (190,699)	13. FILA	<b>Gabriele Tarquini</b> (Coloni Fc188) 1'22"170 (190,581)

NON QUALIFICATI: Julian Bailey (Tyrrell 017) 1'22"296; Piercarlo Ghinzani (Zakspeed Zk881B) 1'22"549; Stefano Modena (Eurobrun Er 188) 1'23"075; Bernd Schneider (Zakspeed Zk881B) 1'23"300; Oscar Larrauri (Eurobrun Er 188).



**ESTORIL**  
m. 4.350

Tredicesima gara del mondiale F. 1 1988  
25 settembre 1988

**Circuito:** Estoril ● **Distanza:** 70 giri pari a km 304,500 ● **Organizzatore:** Automobili Club du Portugal, 24 Rua Rosa Araujo, 1200 Lisbona ● **Direttore di gara:** Amedée Pavesi ● **Partenza:** primo via ore 15,35, secondo via ore 16 (italiane) ● **Spettatori:** 80.000 ● **Organizzazione:** 9 ● **Sicurezza:** 9 ● **Condizioni atmosferiche:** cielo sereno sia in prova che in gara

## In 12 al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. <b>Alain Prost</b>	McLaren Mp 4/4	70	1.37'40"958	187.034	—
2. <b>Ivan Capelli</b>	March 881	70	1.37'50"511	186.730	a 9"553
3. <b>Thierry Boutsen</b>	Benetton B188	70	1.38'25"577	185.621	44"619
4. <b>Derek Warwick</b>	Arrows A10/B	70	1.38'48"377	184.907	1'07"419
5. <b>Michele Alboreto</b>	Ferrari F.1/87-88C	70	1.38'52"842	184.768	1'11"884
6. <b>Ayrton Senna</b>	McLaren Mp 4/4	70	1.38'59"227	184.569	1'18"269
7. <b>Alessandro Caffi</b>	Bms Dallara F188	69	1.38'13"668	183.339	a 1 giro
8. <b>Luis Perez Sala</b>	Minardi M188	68	1.37'45"816	181.540	a 2 giri
9. <b>Philippe Streiff</b>	Ags Jh23	68	1.38'23"087	180.394	a 2 giri
10. <b>René Arnoux</b>	Ligier Js31	68	1.38'24"585	180.348	a 2 giri
11. <b>Gabriele Tarquini</b>	Coloni Fc188	65	1.38'08"844	172.852	a 5 giri
12. <b>Nicola Larini</b>	Osella Fa1L	63	1.38'01"218	167.751	a 7 giri

## 14 i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
<b>Mauricio Gugelmin</b>	March 881	59	Motore
<b>Nigel Mansell</b>	Williams Fw12	54	Incidente
<b>Jonathan Palmer</b>	Tyrrell 017	53	Motore
<b>Alessandro Nannini</b>	Benetton B188	52	Assetto
<b>Gerhard Berger</b>	Ferrari F.1/87-88C	35	Uscita di strada
<b>Nelson Piquet</b>	Lotus 100T	34	Frizione
<b>Riccardo Patrese</b>	Williams Fw12	29	Radiatore acqua
<b>Pierluigi Martini</b>	Minardi M188	27	Motore
<b>Yannick Dalmas</b>	Lola Lc88	20	Alternatore
<b>Satoru Nakajima</b>	Lotus 100T	16	Incidente
<b>Andrea De Cesaris</b>	Rial Arc01	11	Semiassa
<b>Eddie Cheever</b>	Arrows A10/B	10	Turbina
<b>Philippe Alliot</b>	Lola Lc88	7	Motore
<b>Stefan Johansson</b>	Ligier Js31	4	Motore

## I primati

### SUL GIRO IN PROVA: IMBATTUTO

Appartiene a Senna (20/9/86 Lotus 98T in 1'16"673 alla media di 204.244 kmh).

### SUL GIRO IN GARA: IMBATTUTO

Appartiene a Berger (20/9/87 Ferrari F1/87 in 1'19"282 alla media di 197.523 kmh).

### SULLA DISTANZA: IMBATTUTO

Appartiene a Prost (20/9/87 McLaren Mp4/3 70 giri pari a km 304.5, in 1.37'03"906 alla media di 188.224 kmh).

## L'altalena della corsa

### COSÌ DOPO 10 GIRI

1. Prost in 14'06387 (185.022 kmh); 2. Senna a 6"449; 3. Capelli a 6"567; 4. Berger a 7"311; 5. Mansell a 10"023; 6. Gugelmin a 12"525; 7. Piquet a 16"776; 8. Alboreto a 17"292; 9. Patrese a 17"850; 10. Boutsen a 18"168; 11. Warwick a 20"516; 12. De Cesaris a 21"020; 13. Martini a 23"113; 14. Caffi a 24"172; 15. Cheever a 25"332; 16. Dalmas a 27"159; 17. Sala a 33"882; 18. Streiff a 42"339; 19. Nakajima a 44"153; 20. Tarquini a 44"559; 21. Arnoux a 47"950; 22. Larini a 48"130; 23. Palmer a 48"919; 24. Nannini a 54"602.

### COSÌ DOPO 20 GIRI

1. Prost in 28'03388 (186.053 kmh); 2. Senna a 9"750; 3. Capelli a 9"893; 4. Berger a 10"725; 5. Mansell a 11"633; 6. Gugelmin a 15"848; 7. Piquet a 25"459; 8. Alboreto a 26"191; 9. Patrese a 26"690; 10. Boutsen a 27"153; 11. Warwick a 30"474; 12. Martini a 33"018; 13. Caffi a 34"178; 14. Sala a 52"891; 15. Nannini a 1'01"755; 16. Streiff a 1'12"708; 17.

# TAROX

## FRENI SPECIALI

TARONI & C. S.A.S. - GALBIATE (CO)

Tel. 0341-540870

## Classifiche iridate dopo 13 gare



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

### MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	9	9	6	6	9	-	6	6	6	-	9			81	81
2. Senna	-	9	-	6	9	9	6	9	9	9	9	-	1			76	76
3. Berger	6	2	6	4	-	-	3	-	4	3	-	9	-			37	37
4. Boutsen	-	3	-	-	4	4	-	-	1	4	4	1	4			25	25
5. Alboreto	2	-	4	3	-	-	4	-	3	-	-	6	2			24	24
6. Piquet	4	4	-	-	3	-	2	2	-	-	1	-	-			16	16
7. Warwick	3	-	3	2	-	-	-	1	-	-	-	3	3			15	15
8. Capelli	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	2	2	6			14	14
9. Nannini	-	1	-	-	-	-	1	4	-	-	3	-	-			9	9
10. Mansell	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-			6	6
11. Cheever	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-			5	5
Gugelmin	-	-	-	-	-	-	-	3	-	2	-	-	-			5	5
Palmer	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-			5	5
14. De Cesaris	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-			3	3
15. Patrese	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-			2	2
16. Martini	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-			1	1
Nakajima	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			1	1

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	9	15	15	15	9	15	15	15	-	10				157	157
2. Ferrari	8	2	10	7	-	-	7	-	7	3	-	15	2			61	61
3. Benetton	-	4	-	-	4	4	1	4	1	4	7	1	4			34	34
4. Arrows	3	-	3	3	-	-	-	1	-	-	-	7	3			20	20
5. March	-	-	-	-	2	-	-	3	2	2	2	2	6			19	19
6. Lotus	5	4	-	-	3	-	2	2	-	-	1	-	-			17	17
7. Williams	-	-	1	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-			8	8
8. Tyrrell	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-			5	5
9. Rial	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-			3	3
10. Minardi	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-			1	1

Tarquini a 1'13"077; 18. Dalmas a 1'16"323; 19. Arnoux a 1'20"345; 20. Palmer a 1'20"927; 21. Larini a 1 giro.

#### COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Prost in 42'02243 (186.263 kmh); 2. Capelli a 3'298; 3. Berger a 4"571; 4. Senna a 14"567; 5. Mansell a 15"211; 6. Gugelmin a 22"803; 7. Alboreto a 31"729; 8. Boutsen a 31"969; 9. Warwick a 33"915; 10. Caffi a 35"403; 11. Piquet a 41"079; 12. Nannini a 54"384; 13. Sala a 1'03"039; 14. Streiff a 1 giro; 15. Tarquini a 1 giro; 16. Arnoux a 1 giro; 17. Palmer a 1 giro; 18. Larini a 3 giri.

#### COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Prost in 55'48"091 (187.092 kmh); 2. Capelli a 3"424; 3. Senna a 28"197; 4. Mansell a 28"665; 5. Gugelmin a 39"803; 6. Alboreto a 47"597; 7. Boutsen a 48"027; 8. Warwick a 52"946; 9. Caffi a 1'00"101; 10. Nannini a 1'03"212; 11. Sala a 1 giro; 12. Tarquini a 1 giro; 13. Streiff a 1 giro; 14. Palmer a 1 giro; 15. Arnoux a 1 giro; 16. Larini a 4 giri.

#### COSÌ DOPO 50 GIRI

1. Prost in 1'09'35"520 (187.522 kmh); 2. Capelli a 8"724; 3. Senna a 35"368; 4. Mansell a 36"202; 5. Alboreto a 51"327; 6. Boutsen a 52"453; 7. Gugelmin a 1'00"323; 8. Warwick a 1'00"495; 9. Nannini a 1'10"495; 10. Caffi a 1 giro; 11. Sala a 1 giro; 12. Tarquini a 2 giri; 13. Palmer a 2 giri; 14. Tarquini a 2 giri; 15. Arnoux a 2 giri; 16. Larini a 4 giri.

#### COSÌ DOPO 60 GIRI

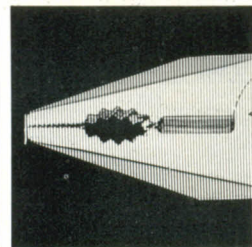
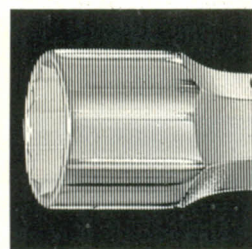
1. Prost in 1'23'31"378 (187.493 kmh); 2. Capelli a 14"968; 3. Alboreto a 46"247; 4. Boutsen a 53"947; 5. Warwick a 1'03"343; 6. Senna a 1'10"250; 7. Caffi a 1 giro; 8. Sala a 1 giro; 9. Streiff a 2 giri; 10. Arnoux a 2 giri; 11. Tarquini a 2 giri; 12. Larini a 5 giri.

■ **Trofeo Jim Clark:** 1. Boutsen p. 81; 2. Capelli 43; 3. Nannini 38; 4. Gugelmin 23; 5. Palmer 20; 6. Patrese 18; 7. Dalmas 16; 8. De Cesaris 13; 9. Caffi 12; 10. Sala 10; 11. Johansson e Mansell 9; 13. Streiff 7; 14. Martini, Tarquini e Brundle 3; 17. Modena e Alliot 2; 19. Schlesser e Arnoux 1.

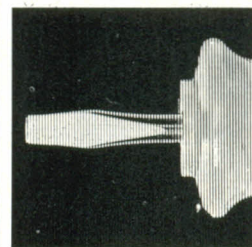
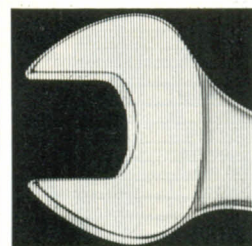
■ **Trofeo Colin Chapman:** 1. Benetton p. 113; 2. March 60; 3. Williams 31; 4. Tyrrell 20; 5. Lola 18; 6. Rial e Minardi 13; 8. Bms Dallara 12; 9. Ligier 10; 10. Ags 7; 11. Eurobrun 2.

## I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
<b>Berger</b> (Ferrari F.1/87-88C)	31	1'21"961	191.066
<b>Boutsen</b> (Benetton B188)	60	1'21"992	190.994
<b>Prost</b> (McLaren Mp 4/4)	35	1'22"063	190.829
<b>Capelli</b> (March 881)	33	1'22"074	190.803
<b>Alboreto</b> (Ferrari F.1/87-88C)	65	1'22"123	190.690
<b>Nannini</b> (Benetton B188)	23	1'22"563	189.673
<b>Mansell</b> (Williams Fw12)	47	1'22"581	189.632
<b>Senna</b> (McLaren Mp 4/4)	61	1'22"852	189.012
<b>Caffi</b> (Bms Dallara F188)	31	1'22"960	188.766
<b>Warwick</b> (Arrows A10/B)	43	1'23"043	188.577
<b>Gugelmin</b> (March 881)	40	1'23"138	188.362
<b>Piquet</b> (Lotus 100T)	33	1'23"362	187.855
<b>Larini</b> (Osella Fa1L)	44	1'23"715	187.063
<b>Patrese</b> (Williams Fw12)	26	1'23"907	186.635
<b>Martini</b> (Minardi M188)	25	1'23"918	186.611
<b>Sala</b> (Minardi M188)	38	1'24"301	185.763
<b>De Cesaris</b> (Rial Arc01)	10	1'24"390	185.567
<b>Dalmas</b> (Lola Lc88)	15	1'24"647	185.004
<b>Streiff</b> (Ags Jh23)	46	1'24"785	184.702
<b>Palmer</b> (Tyrrell 017)	42	1'24"950	184.344
<b>Arnoux</b> (Ligier Js31)	59	1'24"954	184.335
<b>Cheever</b> (Arrows A10/B)	9	1'25"073	184.077
<b>Tarquini</b> (Coloni Fc188)	37	1'25"291	183.607
<b>Nakajima</b> (Lotus 100T)	14	1'26"094	181.894
<b>Alliot</b> (Lola Lc88)	6	1'26"109	181.863
<b>Johansson</b> (Ligier Js31)	4	1'26"153	181.770



# Beta



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

## Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1987	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'17"994	3. McLaren	<b>Prost</b>	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'18"999	1'18"378	1'18"143	<b>1'17"411</b>	1'21"328
1'18"354	5. Lotus	<b>Senna</b>	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'18"537	1'18"032	1'21"637	<b>1'17"869</b>	1'22"601
1'23"905	22. March	<b>Capelli</b>	March 881	Judd	1'20"839	1'20"390	1'20"194	<b>1'18"812</b>	1'22"265
1'17"620	1. Ferrari	<b>Berger</b>	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'20"854	1'20"065	1'19"199	<b>1'18"903</b>	1'22"367
	Non presente	<b>Gugelmin</b>	March 881	Judd	1'21"199	1'20"791	1'19"588	<b>1'19"045</b>	1'21"700
1'17"951	2. Williams	<b>Mansell</b>	Williams Fw12	Judd	1'20"325	1'20"908	1'19"938	<b>1'19"131</b>	1'22"034
1'18"540	6. Ferrari	<b>Alboreto</b>	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'21"434	1'21"647	1'19"764	<b>1'19"372</b>	1'23"544
1'18"164	4. Williams	<b>Piquet</b>	Lotus 100T	Honda T	1'21"166	<b>1'19"551</b>	1'20"580	1'19"872	1'24"532
1'21"784	14. Minardi	<b>Nannini</b>	Benetton B188	Ford Dfr	1'21"038	1'21"008	1'19"865	<b>1'19"572</b>	1'22"543
1'21"397	12. Arrows	<b>Warwick</b>	Arrows A10/B	Megatron T.	1'21"493	1'21"240	1'21"516	<b>1'19"603</b>	1'23"448
1'19"965	7. Brabham	<b>Patrese</b>	Williams Fw12	Judd	1'19"694	1'19"878	1'19"864	<b>1'19"797</b>	1'22"524
1'21"725	13. Brabham	<b>De Cesaris</b>	Rial Arc01	Ford Cosworth Dfz	1'22"276	1'21"386	1'20"526	<b>1'19"940</b>	1'23"639
1'20"305	9. Benetton	<b>Boutsen</b>	Benetton B188	Ford Dfr	1'21"178	1'20"700	1'21"731	<b>1'20"314</b>	1'21"427
	Non presente	<b>Martini</b>	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'22"198	1'21"292	1'21"164	<b>1'20"741</b>	1'23"294
	Non presente	<b>Dalmas</b>	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'22"535	1'21"655	1'21"252	<b>1'20"748</b>	1'23"755
1'22"222	15. Lotus	<b>Nakajima</b>	Lotus 100T	Honda T	1'23"862	1'22"496	1'20"615	<b>1'20"783</b>	1'23"752
1'24"792	25. Osella	<b>Caffi</b>	Bms Dallara F188	Ford Cosworth Dfz	1'21"468	1'22"349	1'21"130	<b>1'20"922</b>	1'25"024
1'21"207	11. Arrows	<b>Cheever</b>	Arrows A10/B	Megatron T	1'21"525	1'21"519	1'21"654	<b>1'20"965</b>	1'23"340
	Non presente	<b>Sala</b>	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'22"473	1'21"909	1'23"252	<b>1'21"094</b>	1'24"441
1'23"580	19. Larrousse	<b>Alliot</b>	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'22"963	1'21"809	1'21"805	<b>1'21"096</b>	1'24"184
1'23"810	21. Tyrrell	<b>Streiff</b>	Ags Jh23	Ford Cosworth Dfz	1'21"975	1'21"644	1'21"784	<b>1'21"418</b>	1'24"649
1'24"217	24. Tyrrell	<b>Palmer</b>	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'23"048	1'22"797	1'22"341	<b>1'21"788</b>	1'24"964
1'23"237	18. Ligier	<b>Arnoux</b>	Ligier Js31	Judd	1'22"550	1'22"786	1'22"306	<b>1'21"790</b>	1'25"163
1'20"134	8. McLaren	<b>Johansson</b>	Ligier Js31	Judd	1'22"749	1'22"778	1'22"332	<b>1'22"035</b>	1'24"856
	Non presente	<b>Larini</b>	Osella Fa1L	Osella T	1'23"051	1'22"883	1'21"376	<b>1'22"119</b>	1'24"865
	Non presente	<b>Tarquini</b>	Coloni Fc188	Ford Cosworth Dfz	1'23"807	1'23"057	1'22"287	<b>1'22"170</b>	1'25"032
	Non presente	<b>Bailey</b>	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'24"231	1'22"946	1'22"628	<b>1'22"296</b>	-
1'24"105	23. Ligier	<b>Ghinzani</b>	Zakspeed Zk881B	Zakspeed T	1'23"700	1'24"127	1'22"461	<b>1'22"549</b>	-
	Non presente	<b>Modena</b>	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'24"076	<b>1'23"075</b>	1'23"192	1'23"232	-
	Non presente	<b>Schneider</b>	Zakspeed Zk881B	Zakspeed T	1'25"263	1'23"393	1'22"708	<b>1'23"300</b>	-
	Non presente	<b>Larrauri</b>	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'25"146	-	-	-	-

●: piloti soggetti alla prequalificazione

## Velocità in prova

Rilevate alla fine del rettilineo d'arrivo

VENERDI			SABATO			DOMENICA		
N.	PILOTA	KM/H	N.	PILOTA	KM/H	N.	PILOTA	KM/H
17	Warwick	303.010	28	Berger	298.480	11	Prost	285.790
12	Senna	301.780	17	Warwick	296.100	12	Senna	284.910
11	Prost	299.120	27	Alboreto	295.390	27	Alboreto	282.460
28	Berger	294.150	18	Cheever	295.240	28	Berger	281.180
1	Piquet	294.070	11	Prost	293.140	1	Piquet	277.340
27	Alboreto	291.000	12	Senna	292.150	17	Warwick	274.340
2	Nakajima	290.850	2	Nakajima	287.410	2	Nakajima	277.540
18	Cheever	290.550	1	Piquet	285.130	1	Piquet	277.340
10	Schneider	285.130	16	Capelli	284.330	17	Warwick	274.340
25	Arnoux	284.690	4	Bailey	283.390	20	Boutsen	274.130
9	Ghinzani	284.330	9	Ghinzani	281.960	26	Johansson	273.400
15	Gugelmin	282.530	19	Nannini	281.530	16	Capelli	273.260
6	Patrese	282.250	6	Patrese	280.540	6	Patrese	271.330
3	Palmer	282.250	25	Arnoux	279.560	23	Martini	270.870
16	Capelli	282.030	3	Palmer	279.140	15	Gugelmin	270.810
4	Bailey	281.890	5	Mansell	279.070	25	Arnoux	270.740
22	De Cesaris	280.750	15	Gugelmin	278.170	19	Nannini	270.550
5	Mansell	280.190	14	Streiff	278.030	22	De Cesaris	270.280
20	Boutsen	279.840	23	Martini	277.960	14	Streiff	269.240
24	Sala	279.420	20	Boutsen	276.850	5	Mansell	269.240
23	Martini	279.140	10	Schneider	276.720	3	Palmer	269.180
19	Nannini	279.140	26	Johansson	275.690	24	Sala	264.450
26	Johansson	278.650	22	De Cesaris	274.130	30	Alliot	264.270
14	Streiff	278.440	21	Larini	274.130	29	Dalmas	261.660
33	Modena	275.830	30	Alliot	273.800	31	Tarquini	261.170
29	Dalmas	272.990	24	Sala	271.400	36	Caffi	260.630
30	Alliot	272.060	31	Tarquini	271.330	21	Larini	257.710
31	Tarquini	271.670	33	Modena	294.240			
21	Larini	270.680	29	Dalmas	268.200			
36	Caffi	270.090	36	Caffi	268.140			

## Prost di nuovo in testa

■ **ALAIN PROST**, vincendo per la 3. volta il Gp del Portogallo, si è portato nuovamente in testa alla graduatoria parziale con 6,23 punti/gara di media; il francese è al 33. successo in 134 corse e avendo ottenuto anche la 18. pole position ha pareggiato il conto nella specialità con René Arnoux (137) e Mario Andretti (128). Molto buona anche l'affidabilità di Prost che è arrivato a coprire quest'anno il 92,17% del chilometraggio possibile, superato però dal compagno Ayrton Senna che ha percorso il 94,83% della distanza totale.

■ **IL PILOTA CHE SI È LAUREATO** campione del mondo con la più alta percentuale di chilometri percorsi, il 97,65%, è Graham Hill, vincitore nel 1962 sulla Brm. Con la vittoria in Portogallo, la McLaren-Honda ha ancora aumentato il vantaggio nel campionato costruttori; ora ha la media di 6,03 punti/partecipazione e un margine di 96 punti sulla Ferrari, che con Gerhard Berger ha conseguito il 107. giro veloce in corsa.

■ **QUANDO MANCANO 3 GP** al termine dell'annata di gare, la McLaren-Honda ha già eguagliato due prestigiosi primati. Il 1. è quello di dodici pole position stagionali, stabilite dalla Lotus-Ford nel 1978 e raggiunto anche dalla Williams-Honda lo scorso anno; per la Lotus le pole sono state ottenute da Andretti (8), Ronnie Peterson (3) e Jean Pierre Jarier (1); per la Williams da Nigel Mansell (8) e Nelson Piquet (4), mentre per la McLaren Senna è arrivato a 10 e Prost a 2. Il secondo primato è quello delle vittorie stagionali, che già la McLaren deteneva con i 12 successi del 1984 quando usava il motore Porsche; allora a vincere erano stati Prost (7) e Niki Lauda (5), mentre quest'anno sono Senna (7) e Prost (5).

■ **PRIMO MERITATISSIMO PODIO** per Ivan Capelli, alla 31. presenza; il milanese, arrivando quest'anno a 14 punti, è solo 2. soltanto a Thierry Boutsen (25), fra i piloti che usano motori aspirati.

■ **DI TUTTO RILIEVO** anche la prestazione di Alex Caffi e della sua Bms Dallara-Ford, per la prima volta arrivati a pieni giri e che hanno fallito di poco la zona punti. Il pilota bresciano è alla 26. presenza, mentre la Casa soltanto all'11., avendo debuttato nel Gp di San Marino del maggio scorso.

**Mauro Mori**

# DRIVER HIT PARADE/AL TOP PROST E L'ITALIANO PRIMO PIENO PER CAPELLI

**PROST E CAPELLI**, autentici protagonisti di questa tre giorni portoghese, hanno ottenuto il massimo dei voti. Alle loro spalle, molto staccato si è piazzato Berger vittima di un banale testacoda che gli è costato molti punti nella nostra classifica. Senna ha ottenuto uno dei punteggi più bassi della stagione ma continua a condurre la graduatoria generale. In questa classifica non ci sono stati significativi

cambiamenti ad eccezione di Caffi che ha guadagnato tre posizioni e di Warwick, salito di un posto. Le prime sei posizioni sono rimaste invariate mentre l'en plein di Capelli ha permesso al pilota della March di guadagnare un posto ai danni di Mansell. L'inglese (nella foto Colombo), qui a colloquio con Piccinini, sembra seriamente intenzionato a spiegare i motivi che lo hanno costretto al ritiro.



NAZIONALITA'											
TESTATE	<b>AUTO SPRI NJ</b>	<b>CORRIERE DELLA SERA</b>	<b>la Repubblica</b>	<b>AUTO hebdo</b>	<b>L'EQUIPE</b>	<b>AUTOCAR</b>	<b>MOTOR SPORT</b>	<b>Volante</b>	<b>rallye racing</b>	<b>REDE GLOBO</b>	<b>Totale punti Gp Portogallo</b>
GIORNALISTI	Mannucci	Rocca	Giacobbe	Camus	Rives	Doodson	Zwicki	Barros	Schlang	Leme	
PILOTI											
Capelli	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Prost	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Berger	8	9	9	8	9	9	9	8	9	9	87
Mansell	9	8	9	9	9	7	9	8	9	8	85
Caffi	8	9	9	9	9	8	7	9	9	8	85
Alboreto	7	9	8	7	8	8	8	9	8	9	81
Gugelmin	7	7	8	7	9	9	8	7	9	8	79
Boutsen	7	8	7	8	8	9	8	8	8	8	79
Piquet	7	7	8	7	8	7	8	8	8	8	76
Warwick	7	8	7	7	8	8	7	8	8	8	76
Patrese	7	7	8	8	8	6	8	8	8	7	75
Martini	7	6	7	7	8	7	8	8	8	7	73
Nannini	6	7	6	8	8	7	7	8	8	7	72
Sala	7	8	6	7	7	8	7	7	7	6	70
De Cesaris	6	6	7	7	7	7	7	6	7	6	66
Dalmas	7	6	6	7	8	6	7	6	7	6	66
Tarquini	7	7	7	7	6	7	6	6	6	7	66
Senna	6	6	6	8	7	6	6	6	6	7	64
Cheever	6	6	6	7	7	6	6	6	7	5	62
Larini	7	7	7	6	6	6	6	5	6	6	62
Alliot	6	5	5	7	7	5	6	6	7	5	59
Johansson	6	5	5	6	6	6	6	6	6	6	58
Arnoux	7	6	6	6	6	5	5	5	6	5	57
Streff	7	5	5	6	6	6	6	5	6	5	57
Palmer	6	6	5	5	6	5	5	5	6	6	55
Nakajima	6	5	5	5	6	NC	5	6	6	5	54

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

## MENO VANTAGGIO PER SENNA

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1.	(1.)	Senna	1191	13	91.62
= 2.	(2.)	Prost	1163	13	89.46
= 3.	(3.)	Berger	1116	13	85.85
= 4.	(4.)	Nannini	1079	13	83.00
= 5.	(5.)	Boutsen	1064	13	81.85
= 6.	(6.)	Alboreto	1022	13	78.62
▲ 7.	(8.)	Capelli	939	12	78.25
▽ 8.	(7.)	Mansell	854	11	77.64
▲ 9.	(10.)	Warwick	962	13	74.00
▽ 10.	(9.)	De Cesaris	956	13	73.54
= 11.	(11.)	Gugelmin	949	13	73.00
= 12.	(12.)	Patrese	934	13	71.85
▲ 13.	(15.)	Caffi	789	11	71.73
= 14.	(14.)	Brundle	71	1	71.00
▽ 15.	(13.)	Cheever	921	13	70.85
= 16.	(16.)	Tarquini	555	8	69.38
= 17.	(17.)	Modena	554	8	69.25
= 18.	(18.)	Piquet	892	13	68.62
= 19.	(19.)	Martini	411	6	68.50
▲ 20.	(21.)	Schneider	333	5	66.60
▽ 21.	(20.)	Dalmas	799	12	66.58
▲ 22.	(23.)	Sala	722	11	65.64
▽ 23.	(22.)	Streff	845	13	65.00
= 24.	(24.)	Palmer	698	11	63.45
= 25.	(25.)	Larini	503	8	62.88
= 26.	(26.)	Nakajima	682	11	62.00
= 27.	(27.)	Alliot	803	13	61.77
= 28.	(28.)	Johansson	490	8	61.25
= 29.	(29.)	Bailey	301	5	60.20
▲ 30.	(31.)	Larrauri	416	7	59.43
▲ 31.	(32.)	Ghinzani	415	7	59.29
▽ 32.	(30.)	Arnoux	652	11	59.27
= 33.	(33.)	Schlesser	59	1	59.00
= 34.	(34.)	Campos	108	2	54.00

Legenda

▲ IN SALITA      ▽ IN DISCESA  
= STAZIONARIO      \* NUOVO ENTRATO

LA TECNICA/BEN POCHE LE NOVITÀ VISTE ALL'ESTORIL

# LISBONA... ANTICA

L'andamento del campionato, ormai «cosa» del duo McLaren, aggiunto al fatto che le F.1 1989 saranno molto diverse, induce i tecnici a limitare al minimo gli aggiornamenti sulle vetture attuali

**ESTORIL** — Le varie scuderie si sono presentate al via del Gp del Portogallo con ben poche modifiche rispetto a quanto già fatto vedere a Monza. Nuovi telai, alla McLaren alla Benetton in sostituzione di quelli rimasti danneggiati in precedenti Gp. Nuovo telaio, poi, per Martini alla Minardi anche se del tipo realizzato per le vecchie sospensioni, che ovviamente ha dovuto essere modificato. Alla Ferrari si è invece continuato a lavorare sui motori. Da segnalare che alcuni responsabili tecnici, Postlethwaite, Midegeot, Brunner, sono rimasti a casa a lavorare sulle monoposto prossime venture.

## LOTUS

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

Nessuna novità sulle Lotus che erano tutte come la vettura da gara a Monza di Piquet, vale a dire con il nuovo scivolo posteriore più incurvato verso l'alto. Ovviamente sono stati provati diversi alettoni posteriori con tre profili nella parte superiore e due in quella inferiore. Le Lotus, a differenza delle McLaren, avevano le prese a periscopio per le turbine. Non sono stati più montati dal Gp d'Ungheria gli ammortizzatori a controllo elettronico della Bilstein. In gara le vetture sono state schierate senza prese d'aria per le turbine.

## McLAREN

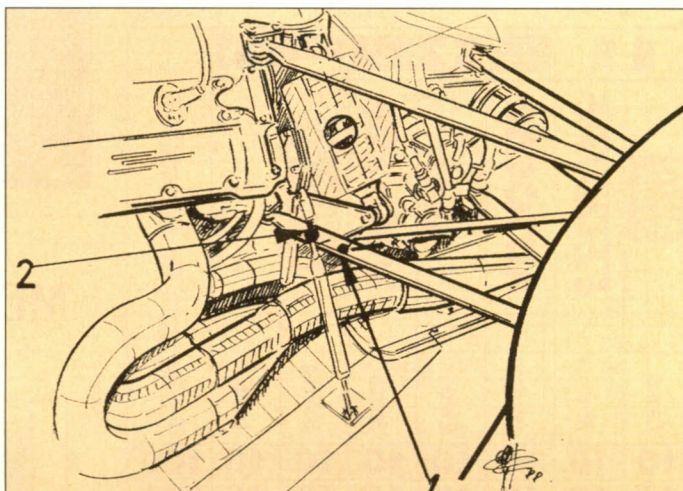
Mp4/4/6 Alain Prost  
Mp4/4/5 Ayrton Senna  
Mp4/4/2 «muletto»

Nuovo telaio per Prost che, negli ultimi tempi, si era sempre ritrovato nei guai con la sua vettura, quella riparata dopo l'incidente di Monaco di Senna. Nuove le paratie laterali degli alettoni anteriori con la posizione del minigonne regolabile. Come a Monza sono state utilizzate delle prese per le turbine interne, ma più larghe. La McLaren continua a essere l'unica squadra a non utilizzare i due piani di alettoni al retrotreno. A Monza aveva due soli profili, qui all'Estoril il solito alettone con tre profili. Per offrire meno resistenza sono stati sistemati, solo all'estremità, due piccoli «nordel» di circa 15 cm.

## AGS

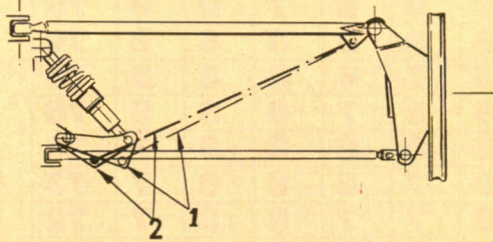
Jh23/2 Philippe Streiff  
Jh23/2 «muletto»

Come a Monza la vettura da gara aveva le carreggiate più strette di circa 10 cm. Sono state apportate anche delle modifiche agli ammortizzatori.



## SOSPENSIONI A RAPPORTO

Sulle due Williams da gara è stata introdotta una nuova sospensione posteriore con un diverso rapporto di sospensione, grazie ad un bilanciere di attacco del tirante del sistema differente da quello precedente. Al punto (1) è evidenziata la posizione di fulcro originale; al (2) quella nuova, che permette una maggiore progressione ed una migliore motricità.



## LOLA

Lc 88/3 Yannick Dalmas  
Lc 88/4 Philippe Alliot  
Lc 88/1 «muletto»

Il muletto è rimasto in versione passo lungo, come nei precedenti Gp e nessuna altra modifica è apparsa sulle Lola.

## TYRRELL

017/1 Jonathan Palmer  
017/3 Julian Bailey  
017/2 «muletto»

Harvey Postlethwaite è rimasto a casa a lavorare sulla nuova vettura insieme a Jaen Claude Migeot. Sulle Tyrrell non vi era nulla di nuovo; la vettura di Bailey però aveva dei diversi attacchi delle sospensioni posteriori. Sono anche stati usati i grossi baffi all'avantreno.

## ZAKSPEED

Zk881 B/04 Piercarlo Ghinzani  
Zk881 B/01 Berndt Schneider  
Zk881 /02 «muletto»

Gustav Brunner è rimasto in Germania per disegnare la nuova monoposto che avrà dimensioni estremamente ridotte, come avevamo già preannunciato a Monza. Nulla di nuovo quindi sulle vetture portate in Portogallo.

## OSELLA

Fa1L/2 Nicola Larini  
Fa1L/1 «muletto»

La squadra torinese si è vista bocciare nelle verifiche tecniche del giovedì un nuovo cassoncino di aspirazione con la valvola montata su un collettore che la staccava maggiormente dal corpo centrale.

## WILLIAMS

Fw12/1 Nigel Mansell  
Fw12/3 Riccardo Patrese  
Fw12/4 «muletto»  
Fw12/2 «telaio di scorta»

Nuova sospensione posteriore sulle due vetture da gara, con un diverso bilanciamento del tirante del sistema pull-rod ed una diversa inclinazione dello stesso in modo da dare un differente rapporto di sospensione, si è migliorata così notevolmente la trazione. Diverso poi il supporto per sollevare la vettura collegato al rinforzo del supporto centrale dell'alettone piazzato basso sopra il cambio. Sono anche state modificate le uscite dei radiatori delle fiancate per ottenere una temperatura più favorevole in considerazione del circuito.

## BENETTON

B188/7 Alessandro Nannini  
B188/2 Thierry Boutsen  
B188/5 «muletto»

La Benetton è la squadra che sinora ha costruito più telai. Con quello nuovo fornito a Nannini, in Portogallo è stata infatti toccata quota sette. A Monza aveva debuttato un'altra scocca nuova, la sei, che però era rimasta danneggiata dal senese sopra un cordolo. Leggere modifiche alla sospensione anteriore ed alettone posteriore da circuiti lenti su tutte e tre le monoposto. Rory Byrne ha praticamente ultimato la definizione della nuova vettura che sarà molto più piccola nella parte posteriore.

## RIAL

Arc01/3 Andrea De Cesaris  
Arc 01/2 «muletto»

Affinata maggiormente la nuova carrozzeria nella parte posteriore su una vettura: ora arriva fino al supporto dell'alettone e comprende una carenatura del radiatore del cambio. Al retrotreno è stato utilizzato un nuovo alettone biplano.

## LIGIER

Js01/2 René Arnoux  
Js 31/4 Stephan Johansson  
Js31/3 «muletto»

Solo la vettura di scorta in prova aveva la nuova carrozzeria introdotta a Monza ma per la gara anche su questa è stata montata la carrozzeria vecchia. Su tutte e tre le monoposto montato poi un nuovo profilo estrattore inferiore più basso, lungo e con la parte vicino al cambio rialzata leggermente e con doppie paratie verticali.

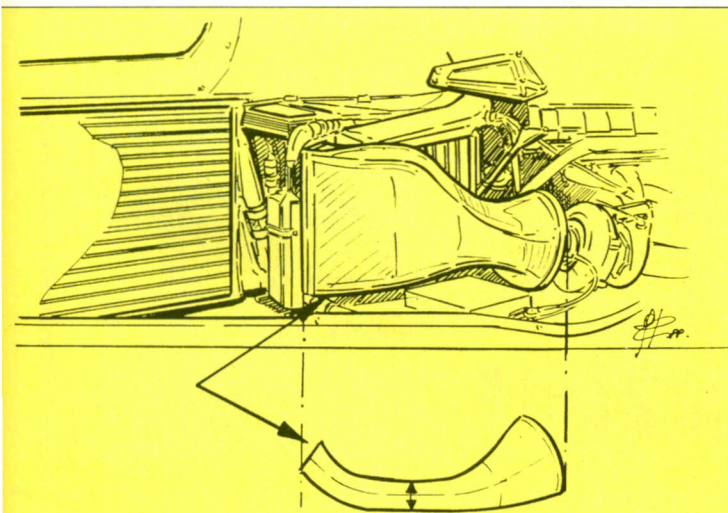
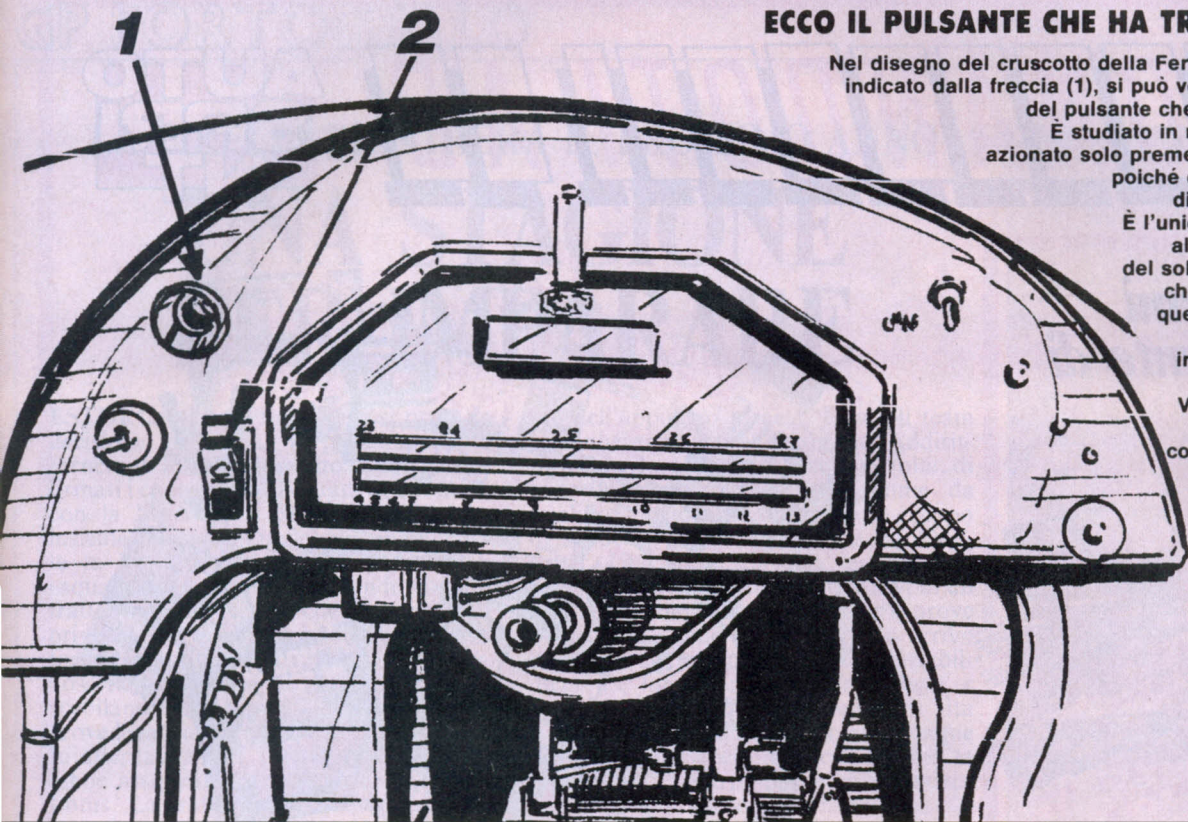
## ECCO IL PULSANTE CHE HA TRADITO BERGER

Nel disegno del cruscotto della Ferrari, in alto a sinistra, indicato dalla freccia (1), si può vedere l'alloggiamento del pulsante che comanda l'estintore.

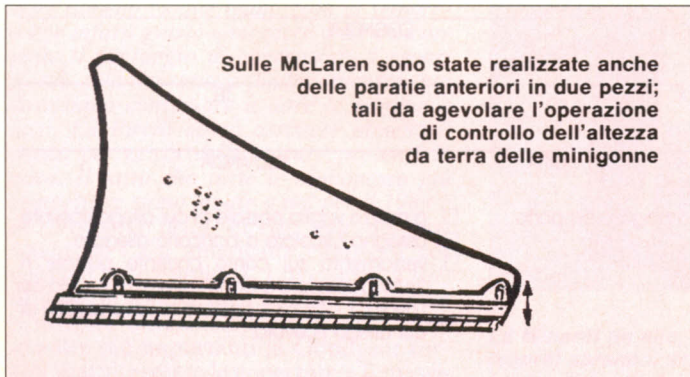
È studiato in modo da poter essere azionato solo premendo con un dito teso, poiché dispone di una ghiera di protezione circolare.

È l'unico comando, assieme al pulsante di comando del sollevatore idraulico (2), che si può azionare con questo tipo di pressione.

Tutti gli altri interruttori si azionano in maniera diversa. Veramente disgraziata dunque, deve essere considerata la manovra compiuta da Berger.



Nel disegno sono evidenziate le nuove prese interne per le turbine delle McLaren che sono rimaste invariate come forma ma sono state allargate.



Sulle McLaren sono state realizzate anche delle paratie anteriori in due pezzi; tali da agevolare l'operazione di controllo dell'altezza da terra delle minigonne

### MARCH

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

Nulla di quello che era stato provato a Vallelunga è stato portato in Portogallo, visto che si trattava di materiale della vettura del prossimo anno. Visti però dei nuovi attacchi degli ammortizzatori posteriori su due vetture. Tutte e tre le March, poi, hanno adottato il muso più lungo (per tracciati-lenti) introdotto in Ungheria. Sono state usate per i freni le pinze Ap piccole.

### ARROWS

A10 B/03 Derek Warwick  
A10 B/04 Eddie Cheever  
A10 A/02 «muletto»

Nonostante l'utilizzo del nuovo cassonino di aspirazione introdotto a Monza, le Arrows hanno lamentato nelle prove delle noie. Per il resto nessuna modifica sulle vetture, anche perché è a buon punto di definizione la nuova monoposto, Ross Brawn, nonostante le offerte di vari team, fra cui la Ligier, dovrebbe restare alla Arrows.

### EUROBRUN

Er188/2 Oscar Larrauri  
Er 188/3 Stefano Modena  
Er 188/2 «Muletto»

Tutte e tre le monoposto avevano lo scivolo posteriore più basso e lungo, impiegato a Monza sulla sola monoposto di Modena. Unicamente sulla vettura dell'italiano sono poi state apportate delle modifiche alle sospensioni con un centro di rollio più alto. Il passo sulla sua vettura è risultato allungato all'avantreno di circa 10 cm mediante una diversa inclinazione dei triangoli. Sono state provate la parte dei baffi anteriori con le minigonne lunghe fino all'interno delle ruote.

### FERRARI

F187-88C/103 Michele Alboreto  
F187-88C/104 Gerhard Berger  
F187-88C/102 «muletto»

Le monoposto di Maranello si sono presentate senza modifiche rispetto a Monza nella loro configurazione esterna. Sui motori, invece, si è continuato a lavorare, presente ai box l'ingegnere Dominici, venuto a seguire gli esperimenti fatti con diverse turbine ne sono state utilizzate di quelle di diametro più piccolo rispetto a quelle impiegate a Monza.

### COLONI

Fc 188/2 Gabriele Tarquini  
Fc 188/3 «muletto»

La vettura da gara è rimasta con la veste aerodinamica che aveva debuttato a Monza. L'unica modifica è stata apportata all'alettone posteriore, tornato di maggiori dimensioni, viste le caratteristiche del tracciato di Estoril.

### MINARDI

M188/5 Pierluigi Martini  
M188/4 Louis Perez Sala  
M188/3 «muletto»

Nuovo telaio per Martini, realizzato prima che venissero fatte le modifiche alla sospensione anteriore e quindi con diversi attacchi, che sono comunque stati opportunamente modificati. Solo su questa vettura sono stati alleggeriti i nuovi bilancieri della sospensione anteriore.

### DALLARA

BMS F 188/3 Alex Caffi  
BMS F 188 «muletto»

L'unica modifica apportata sulle Dallara è risultata essere un piccolo irrigidimento alle ridotte e lunghe paratie verticali che vanno a mascherare le ruote anteriori.

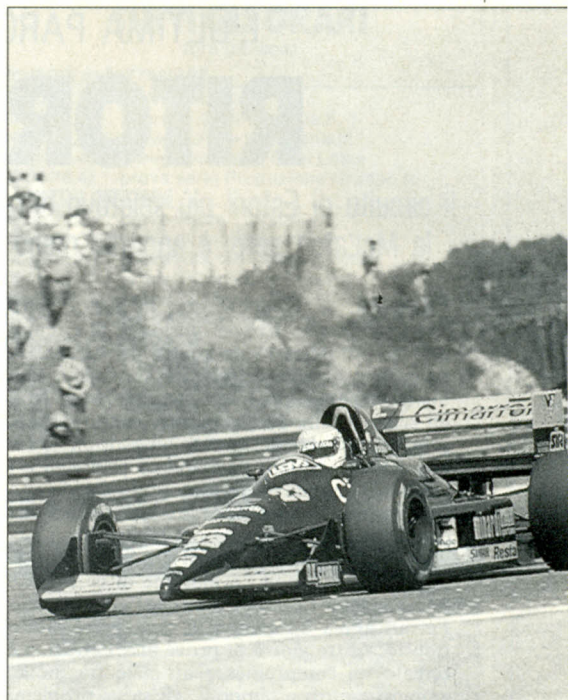
**Giorgio Piola**

LA PIRELLI RIENTRERÀ IL PROSSIMO ANNO

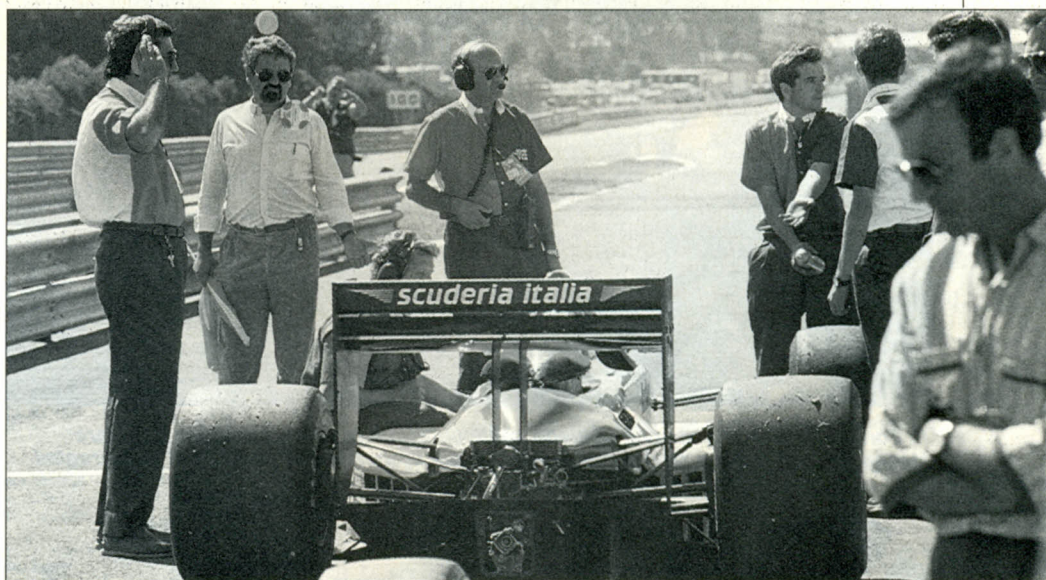
## UNA STAGIONE PER IMPARARE

**ESTORIL** — La Pirelli ha così preso la decisione definitiva. Il prossimo anno tornerà in F.1. Al momento sono già stati firmati i contratti della durata di due anni, con la Minardi, la Scuderia Italia che insieme ad un team inglese (probabilmente la Tyrrell) ricopriranno il ruolo di «squadre di sviluppo», ricevendo così un trattamento sia tecnico che economico di privilegio. A queste tre squadre la Pirelli fornirà gratuitamente i pneumatici, riconoscerà una cifra di sponsorizzazione accollandosi inoltre tutte le spese per le prove legate allo sviluppo dei pneumatici. In alternativa alla Tyrrell, la Pirelli vorrebbe assicurarsi la collaborazione della Lotus. La trattativa in questo caso era stata portata avanti dallo stesso Piquet. Peter Warr ha però dichiarato: «*Abbiamo un contratto con la Goodyear e in nessuno momento abbiamo mai pensato di romperlo per passare con altri fabbricanti di pneumatici*». La Pirelli potrebbe fornire le sole coperture ad altri due piccoli team che ne faranno richiesta, per raggiungere così il numero di cinque squadre voluto dalla Goodyear per accettare un altro fabbricante di pneumatici in F.1. Per questo nuovo impegno la Pirelli ha comunque modificato il suo organigramma tecnico. Non ci sarà più l'ingegner Mezzanotte, andato in pensione, e il suo posto sarà preso dall'ingegner Turchetti che si avvarrà della collaborazione di alcuni tecnici inglesi provenienti dalla Dunlop. La Goodyear, da parte sua, non sembra molto preoccupata per il ritorno della Casa italiana. Forte dei contratti con la Ferrari, la McLaren, la Williams, la Benetton e la March non corre nessun rischio di veder contaminata la sua supremazia. Lee Gaulgh, responsabile in pista della Casa americana ha detto: «*Siamo contenti che arrivino altri fabbricanti di pneumatici ma questi dovranno accollarsi l'onere di assistere almeno cinque team. Non ci sembrerebbe infatti giusto concedere a un concorrente il vantaggio di concentrare i propri sforzi solo su una squadra mentre noi dovremmo continuare a dare le gomme a tutti. La Pirelli dovrà assistere almeno il trenta per cento delle vetture presenti in pista. Il fatto che tutte le monoposto più competitive siano legate a noi per il 1989 è un problema della Pirelli, non nostro*». Anche la Casa americana cambierà comunque la sua politica. Logicamente torneranno le gomme da qualifica, così come le mescole differenziate per la gara. Alle squadre più importanti la Goodyear fornirà gratuitamente le coperture e il massi-

mo dell'appoggio tecnico. I piccoli team continueranno invece a pagarle. Addirittura si parla, come accadeva una volta, di concedere un solo set di gomme da qualifica al pilota più veloce tra un gruppo di scuderie minori indicato dalla Goodyear. Una specie di lotta tra disperati nelle prove del venerdì per ottenere poi un treno di pneumatici da tempo per le prove del sabato. Come si vede sono in arrivo una serie di elementi destinati inevitabilmente a falsare i valori in campo e soprattutto per le piccole squadre la vita si farà ancora più dura. La Fisa comunque ha già fatto sapere di non mutare la procedura dei due treni di gomme punzonate per ogni sessione cronometrata. Ci saranno però i piloti che affronteranno le qualificazioni con coperture da tempo e altri che invece scenderanno in pista con quelle da gara. A Milano fanno sapere di considerare la stagione '89 solo finalizzata ad accumulare esperienza, e per questo compito possono andare bene la Minardi e la Scuderia Italia. Poi esploderà la guerra dei contratti con la Goodyear e a suon di milioni di dollari i due colossi si contenderanno la fornitura ai team più prestigiosi. Subito dopo il Gp del Portogallo, la Pirelli ha sostenuto una sessione di prova con la Minardi. A Jerez dopo il Gp di Spagna, sarà la volta della Scuderia



Italia. In queste occasioni appariranno le prime coperture studiate dalla Pirelli per le caratteristiche della vettura dotata di motore aspirato dopo che al Paul Ricard tutte le prove con la Minardi erano state effettuate con lo stesso tipo di pneumatici adottati nell'86. Si torna poi a parlare di interesse della Bridgestone e nel prossimo anno, la casa giapponese effettuerà alcuni test con la Zakspeed-Yamaha. Queste prove potrebbero precedere un impegno dei giapponesi in F.1 nel '90, appena sarà costruito un reparto corse in Inghilterra. (c.m.m.)



La Minardi (in alto, con al volante Martini) e le Bms Dallara della Scuderia Italia (sopra) saranno, assieme a una squadra inglese non ancora scelta, i team di punta della Pirelli per la prossima stagione di Formula 1 (FotoOrsi)

L'ULTIMA PAROLA SUL GRAN PREMIO A MAURO FORGHIERI

# RITORNO ALLA REALTÀ

Il circuito di Estoril più selettivo di quello di Monza ha ridimensionato il rendimento potenziale delle Ferrari. Anche la McLaren però, è apparsa meno brillante che non in altre occasioni. Interessanti le prestazioni degli aspirati

**ESTORIL** — Dopo Monza lo avevo detto «non facciamoci troppe illusioni». Il circuito italiano è il posto meno adatto per valutare il potenziale di una vettura: servono solo una buona frenata e una buona accelerazione. Non mi sento di dire che le Ferrari hanno deluso, sono semplicemente tornate ad esprimersi sui loro valori abituali, palesando i problemi e i limiti dell'insieme telaio-motore. I piloti hanno così ripreso a lamentarsi di un motore che condiziona la guidabilità del telaio, che a sua volta evidenzia una tenuta di strada decisamente critica, ossia con un margine di correzione estremamente ridotto. Credo che l'attuale telaio Ferrari abbia un campo di guidabilità molto ridotto. In tre giorni di prove alla Ferrari si è cercato un compromesso ottimale tra molle, ammortizzatori e tamponi, gli stessi problemi che hanno assillato anche le Benetton. L'Estoril del resto ha un asfalto molto irregolare, ben diverso da quello di Monza e in più il telaio non ha certo avuto una messa a punto ottimale. Durante la gara Berger ha dato l'impressione di

tenere il passo di Capelli, ma a quel ritmo sarebbe rimasto senza benzina prima della bandiera a scacchi. Alboreto, invece, c'è quasi riuscito a finire, e mi ha lasciato perplesso il suo accelerare nelle ultime battute, quando proprio non ce ne era bisogno.

**LA McLAREN** è tornata alla vittoria, che per altro non gli sarebbe sfuggita anche a Monza se non ci fosse stata la collisione tra Schlessler e Senna. Questa volta però, mi ha colpito la scarsa velocità massima assicurata dal motore Honda rispetto, ad esempio, ad alcuni propulsori montati su vetture aspirate. Probabilmente su questo tipo di piste, che richiedono continue accelerazioni, numerosissime cambiate, il motore giapponese non riesce a sfruttare al meglio la sua caratteristica più positiva ossia: l'erogazione di potenza ai bassi regimi. Oggi Prost e Senna si sono attaccati costantemente al cambio, quando in altri circuiti uscivano dalle curve in progressione, sfruttando proprio l'erogazione ai bassi regimi. Con questo tipo di impiego,

il motore Honda finisce evidentemente per accusare un consumo più elevato che non in altre piste, dove sono possibili medie ben più veloci. Prost ha fatto una bellissima gara, ma credo che la vettura di Senna fosse assettata decisamente peggio. Senna staccava molto prima, inoltre le sue gomme sono apparse più usurate. I casi sono due: o Senna si era dimenticato come si guida, oppure la vettura di Prost era superiore di telaio.

**SI È COMUNQUE** visto un motore aspirato sorpassare un motore Honda e forse in tanti avranno pensato di avere avuto le visioni. Al di là di Capelli, che è stato bravissimo, e della March, che ha dimostrato un'adattabilità di telaio stupefacente sia sul veloce sia sul lento, enormi progressi li ha evidenziati il motore Judd. Credo che questo propulsore sia, in termini di coppia, superiore al Ford della Benetton, che però assicura una maggior velocità di punta. Questa gara è servita in ogni caso a dimostrare che i seicento cavalli che molti motori aspirati dichiarano, non sono veritieri. Se li erogassero veramente, in rettilineo, visti i problemi di consumo che avevano i motori turbo, sarebbero passati agevolmente, invece sia Mansell sia Capelli, hanno faticato enormemente. I motori aspirati prendono il via con circa 180 litri di benzina del tutto inadeguati se disponessero veramente di seicento cavalli. Credo che la potenza degli aspirati sia oggi, con gli ultimi aggiornamenti intorno ai 570 cv. Rispetto a Monza ha deluso anche il motore Megatron, ma qui vale lo stesso discorso fatto per la Ferrari. Andare forte a Monza, non vuol dire nulla per verificare lo stato di competitività di una vettura. Inoltre, con un quattro cilindri la pista di Estoril diventa un tormento, per via delle maggiori difficoltà che si hanno in accelerazione. C'è comunque da dire che tanto Cheever quanto Warwick disponevano di un telaio assettato in maniera «psichedelica». Per ultimo mi ha stupito Nigel Mansell. Fossi alla Ferrari comincerei a preoccuparmi. Dopo il ritiro Mansell appariva letteralmente distrutto dal punto di vista fisico. Non so proprio come farà a terminare le gare il prossimo anno, quando, in virtù di un maggior livellamento, le corse saranno molto più combattute. Non conosco i motivi che hanno indotto Mansell a disertare due gare, ma oggi è stato tirato fuori dall'abitacolo di peso e sorretto da alcuni infermieri. Ce da augurarsi solo che migliori.

**Mauro Forghieri**



*In Portogallo su una pista che richiede continue accelerazioni e cambiate il motore Honda non è riuscito a sfruttare al meglio la sua erogazione di potenza ai bassi regimi*

## SPAGNA

2 ottobre 1988

Circuito: Jerez

Distanza: 72 giri pari a km 306,696

Organizzazione: Race, José Abascal 10, Madrid

## NELL'87 FUGA DI MANSELL

L'ANNO SCORSO il Gp di Spagna fu dominato dalla Williams di Mansell che passò al comando al 2. giro, mantenendo la posizione fino al termine. Alle sue spalle Senna svolse la funzione di «tappo», impedendo, per quasi 60 tornate, a chiunque di raggiungere l'inglese. A 10 giri dalla fine Piquet riuscì a superare Senna, seguito da Prost, Boutsen e Alboreto. Il belga passò Piquet finendo in testacoda e Nelson, per evitarlo, transitò sull'erba ostruendo i radiatori. Alboreto si fermò con il motore rotto mentre Prost passò Piquet conquistando il 2. posto.

### I PRIMATI

**Sul giro in prova:** Ayrton Senna (Lotus 98T) in 1'21"605 alla media di 185,283 kmh (1986).

**Sul giro in gara:** Gerhard Berger (Ferrari F1/87) in 1'26"986 alla media di 174,566 kmh (1987).

**Sulla distanza:** Ayrton Senna (Lotus 98T) 72 giri in 1.48'47"735 alla media di 167,486 kmh (1986).

### LA STORIA

#### Piloti

Vittorie:

3. Steward (1969/70/71).
2. Andreotti (1977/78); Fittipaldi (1972/73).
1. Fangio (1951); Hawthorn (1954); Hill (1968); Lauda (1974); Mass (1975); Hunt (1976); Depailler (1979); Villeneuve (1981); Senna (1986); Mansell (1987).

#### Vetture

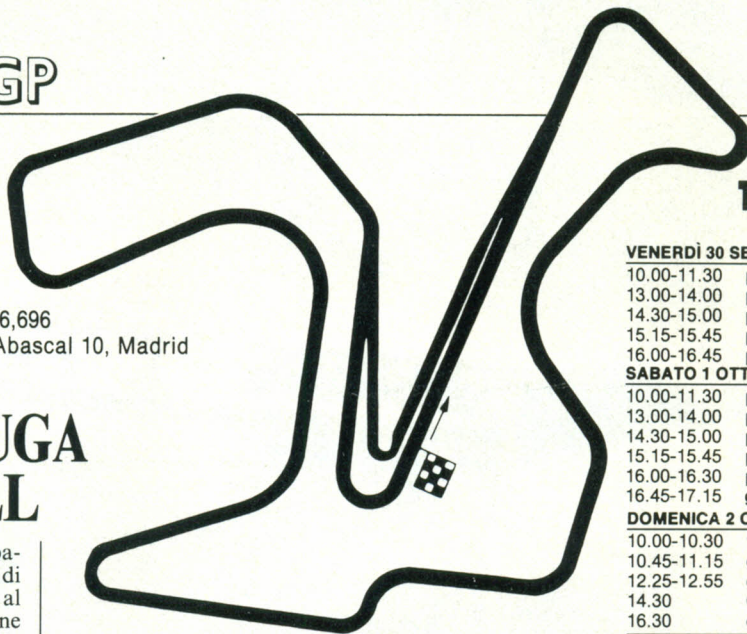
Vittorie:

6. Lotus (1968/72/73/77/78/86).
3. Ferrari (1954/74/81).
2. McLaren (1975/76).
1. Alfa Romeo (1951); Matra (1969); March (1970); Tyrrell (1971); Ligier (1979); Williams (1987).

#### Motori

Vittorie:

11. Ford (1968/69/70/71/72/73/75/76/77/78/79).
3. Ferrari (1954/74/81).
1. Alfa Romeo (1951); Renault (1986); Honda (1987).



## TUTTI GLI ORARI

(ora italiana)

### VENERDÌ 30 SETTEMBRE

- 10.00-11.30 prove Formula 1
- 13.00-14.00 prove di qualificazione F. 1
- 14.30-15.00 prove Europa Cup Renault
- 15.15-15.45 prove Challenge Opel Lotus
- 16.00-16.45 prove serie Produzione Gruppo N

### SABATO 1 OTTOBRE

- 10.00-11.30 prove libere Formula 1
- 13.00-14.00 prove di qualificazione F. 1
- 14.30-15.00 prove Alfa 164 Celebrity Race
- 15.15-15.45 prove Europa Cup Renault
- 16.00-16.30 prove Challenge Opel Lotus
- 16.45-17.15 gara serie Produzione Gruppo N (15 giri)

### DOMENICA 2 OTTOBRE

- 10.00-10.30 warm up F. 1
- 10.45-11.15 gara Challenge Europa Cup (20 giri)
- 12.25-12.55 gara Alfa 164 Celebrity Race (9 giri)
- 14.30 Gp di Spagna (72 giri)
- 16.30 gara Challenge Opel Lotus

## NELL'ULTIMA EDIZIONE È ANDATA COSÌ

### In 26 al via

(fra parentesi la media)

giri	pilota	vetture	giri	tempo	media	distacco
6	Nelson Piquet (Williams Fw 11B) 1'22"461 (184,145)		5	Nigel Mansell (Williams Fw 11B) 1'23"081 (182,771)		
28	Gerhard Berger (Ferrari F1/87) 1'23"164 (182,589)		27	Michele Alboreto (Ferrari F1/87) 1'24"192 (180,359)		
12	Ayrton Senna (Lotus 99T) 1'24"320 (180,085)		19	Teo Fabi (Benetton Bn 187) 1'24"523 (179,653)		
1	Alain Prost (McLaren MP4/3) 1'24"596 (179,498)		20	Thierry Boutsen (Benetton Bn 187) 1'25"295 (178,027)		
7	Riccardo Patrese (Brabham BT 56) 1'25"335 (177,943)		8	Andrea De Cesaris (Brabham Bt 56) 1'25"811 (176,956)		
2	Stefano Johansson (McLaren Mp4/3) 1'26"147 (176,266)		17	Derek Warwick (Arrows A10) 1'26"728 (175,085)		
18	Eddie Cheever (Arrows A10) 1'27"062 (174,414)		25	René Arnoux (Ligier Js29C) 1'28"241 (172,083)		
4	Philippe Streiff (Tyrrell Dg 016) 1'28"330 (171,910)		3	Jonathan Palmer (Tyrrell Dg 016) 1'28"353 (171,865)		
30	Philippe Alliet (Lola LC87) 1'28"361 (171,850)		11	Satoru Nakajima (Lotus 99T) 1'28"367 (171,838)		
16	Ivan Capelli (March 871) 1'28"447 (171,624)		9	Martin Brundle (Zakspeed Zk 871) 1'28"597 (171,392)		
24	Alessandro Nannini (Minardi Mn 187) 1'28"602 (171,382)		10	Christian Danner (Zakspeed Zk 871) 1'28"667 (171,257)		
26	Piercarlo Ghinzani (Ligier Js29 C) 1'29"066 (170,489)		23	Adrian Campos (Minardi Mn 187) 1'28"538 (169,591)		
14	Pascal Fabre (Ags Jh22) 1'30"694 (167,429)		32	Nicola Larini (Coloni C1 187) 1'30"982 (166,899)		

NON QUALIFICATI: Alex Caffi (Osella FA/117) 1'31"069  
Franco Forini (Osella FA/S11) 1'34"23.

### In 16 al traguardo

giri	pilota	vetture	giri	tempo	media	distacco
72	1. Nigel Mansell	Williams Fw 11B	72	1.49'12"692	166,848	—
72	2. Alain Prost	McLaren Mp4/3	72	1.49'34"917	166,284	a 22"225
72	3. Stefano Johansson	McLaren Mp4/3	72	1.49'43"510	166,067	a 30"818
72	4. Nelson Piquet	Williams Fw 11B	72	1.49'44"142	166,051	a 31"450
72	5. Ayrton Senna	Lotus 99T	72	1.50'26"199	164,997	a 1'13"507
71	6. Philippe Alliet	Lola LC87	71	1.49'51"179	163,570	a 1 giro
71	7. Philippe Streiff	Tyrrell Dg 016	71	1.50'30"184	162,608	a 1 giro
70	8. Eddie Cheever	Arrows A10	70	1.48'43"688	162,935	a 2 giri
70	9. Satoru Nakajima	Lotus 99T	70	1.49'17"040	162,106	a 2 giri
70	10. Derek Warwick	Arrows A10	70	1.49'27"505	161,848	a 2 giri
70	11. Martin Brundle	Zakspeed Zk 871	70	1.49'43"353	161,458	a 2 giri
70	12. Ivan Capelli	March 871	70	1.50'30"518	160,310	a 2 giri
68	13. Riccardo Patrese	Brabham Bt 56	68	1.49'34"537	157,055	a 4 giri
68	14. Adrian Campos	Minardi Mn187	68	1.49'55"599	156,554	a 4 giri
67	15. Michele Alboreto	Ferrari F1/87	67	1.42'08"912	165,997	a 5 giri
66	16. Thierry Boutsen	Benetton Bn 187	66	1.40'21"977	166,423	a 6 giri



Una corsa in solitario per Nigel Mansell nell'87 (fotoOrsi)

## COSÌ AL VIDEO

**RAI 1.** Differita della seconda sessione di prove valide per lo schieramento, alle ore 14.50 nel corso della trasmissione «Sabato Sport».

**RAI 2.** Domenica telecronaca diretta del Gp a partire dalle ore 14.30; il commento è affidato a Mario Poltronieri, Clay Regazzoni e Ezio Zermiani.

**TELEMONTECARLO.** Sabato alle ore 13.00 diretta della seconda sessione di prove. Domenica «Speciale Gp» a partire dalle ore 14.00. Seguirà la telecronaca della gara a cura di Renato Ronco, Mauro Forghieri e Patricia Pilchard.

**TELECAPODISTRIA.** Diretta del Gp a partire dalle ore 14.30 con il commento di Andrea De Adamich e Stefano Gatti.



**SCONTO**

DOSSIER TECNICO/2 - BENETTON

Contrariamente alla maggior parte dei suoi colleghi, Byrne ha scelto per la B188 una sezione maestra di notevole ampiezza. Tuttavia, la sua monoposto ha raggiunto un grado di efficienza aerodinamica veramente sorprendente

di Enrico Benzing

È SORPRENDENTE constatare quale grado di efficienza aerodinamica sia stato raggiunto dalla Benetton-Ford B188 a dispetto della grande sezione frontale presentata. Basti dire che nella sofisticata Formula 1 d'oggi si compiono sforzi notevoli per assottigliare il corpo-vettura e che il risultato massimo, per la forma detta a sogliola, vale circa il 4% di riduzione della sezione maestra, mentre l'area delle Benetton segna maggiorazioni fino al 5%. Ma se il prodotto tra la sezione S e il coefficiente adimensionale di forma Cx può riaggiustarsi — spesso a gran fatica

— sui valori medi, ciò significa che gli affinamenti aerodinamici sono dei più avanzati. Perché, allora, questo abbondare in sezione frontale, quando si compiono veri funambolismi di disegno e di calcolo strutturale per assegnare alla macchina un frontale sottile? La risposta è semplice: il motore aspirato, contrariamente a quanto si possa ritenere in prima approssimazione, necessita di una portata d'aria (raffreddamento e alimentazione) maggiore del motore sovralimentato. E non a caso il motore della Benetton, per quanto sviluppato e curato in esclusiva dalla Cosworth, si è dimostrato inarrivabile e in qualche prova eseguita su altra vettura, con sezione frontale decisamente inferiore, ha espresso una resa inferiore. I confronti sono facilmente eseguibili accostando i due modelli del 1987 e del

1988: nel primo si è avuta la percezione che una presa d'aria per il turbo ricavata nella zona in prossimità dell'abitacolo fosse molto efficace, in termini di resistenza aerodinamica, cadendo in un punto di sovrappressione (normalmente, in una mo-

segue

# FRONTALE

Ecco la Benetton B188 di Thierry Boutsen: risulta evidente l'ampiezza della sezione frontale. Questa scelta è derivata dalla maggior portata d'aria che, contrariamente a quanto si potrebbe supporre, un motore aspirato richiede rispetto a uno turbo (FotoOrsi)

## SCONTO FRONTALE

segue

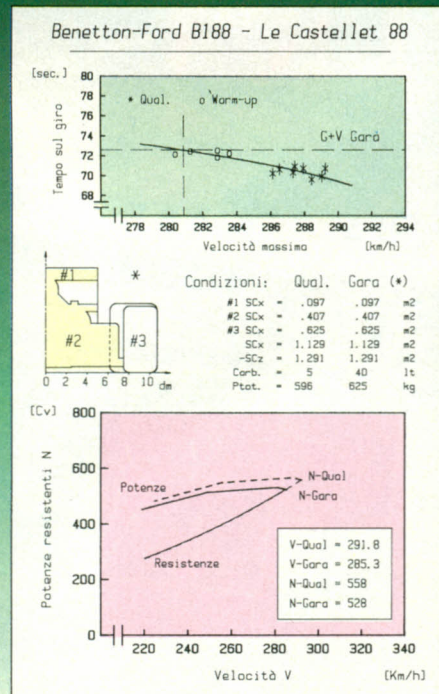
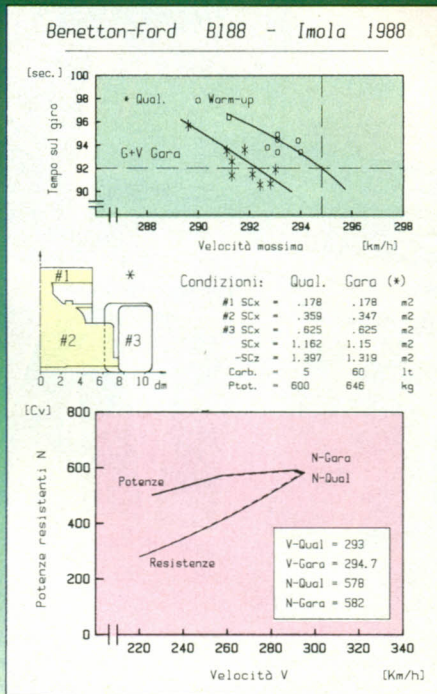
noposto, si hanno inversioni di pressione all'altezza del posto di guida); nel secondo non si è fatto altro che accrescere la bocca d'entrata di questa presa dinamica. A pari altezza delle fiancate, appare evidente che la portata d'aria per le masse radianti è rimasta pressoché uguale (il «muso» molto stretto concilia le due esigenze della larga superficie per i radiatori e del migliore flusso inferiore, in ragione del fondo piatto), mentre quella per l'alimentazione ha richiesto un sensibile incremento, per garantire il carico necessario alle basse velocità. Si può dunque affermare che questa definizione aerodinamica sia scaturita esclusivamente da esigenze di motore, con risultati importanti, se soltanto con questa installazione il V8 Ford-Cosworth può spingersi a 11.000 giri. Infatti, tra i tipi Dfz di più largo impiego e questo Dfr esclusivo, le principali differenze sono date dall'altezza del basamento, ridotta di circa 25 mm nel secondo, e da vari ritocchi alla distribuzione, con assi delle valvole spostati, a parità di angolo.

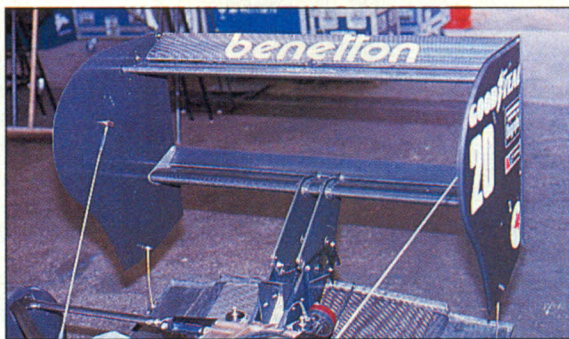
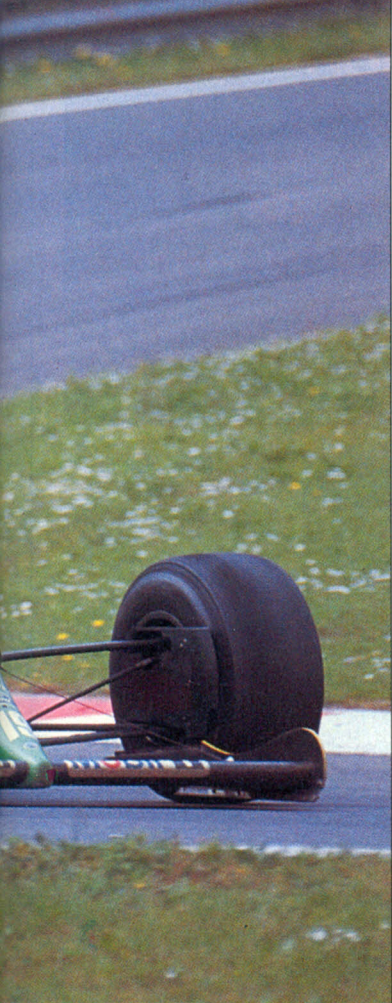
**LE DIMENSIONI** caratteristiche di assaggio e corsa (90 per 68,6 mm) non mutano e indicano una velocità media dei pistoni di ben 25,1 metri al secondo al limite degli 11000 giri. Quel che varia in modo decisivo è la gestione elettronica dell'alimentazione e dell'accensione: con il Dfr s'impiegano una centralina originale Ford e vari componenti (Campi) per gli elettroiniettori e per l'intero impianto, mentre per i Dfz vi sono versioni con iniezioni elettronica digitale Weber-Marelli, con elementi misti o ancora con iniettori meccanici. È chiaro che si tratta di un V8 aspirato da 600 cavalli, pari a circa 172 Cv/litro; date certe esasperazioni, tuttavia, è comprensibile come la resa massima non sia facile da raggiungere. Del resto, le ottime elaborazioni e gestioni eseguite da Mader indicano normalmente 585 Cv a 11000 giri, con qualche punta più avanzata e con un primato di 601 Cv. Purtroppo, però, vi sono forti limitazioni d'alimentazione: molti Dfz, ad esempio, non superano i 10200 giri e restano ancorati ai 530-540 Cv; lo stesso Dfr era inizialmente bloccato a 10500 giri e solo negli sviluppi avvenuti nel corso della stagione ha potuto progredire vistosamente, fino al limite di regime indicato. Alla luce di queste considerazioni è interessante esaminare le prestazioni della Benetton-Ford B188 al computer, dando per acquisita la buona installazione-motore e le sue esigenze per gli ingombri e per l'aerodinamica generale della vettura. Il procedimento è quello che conosciamo, con la suddivisione in tre parti caratteristiche della sezione:  $SCx = 1$  per l'ala poste-



## LA PROGRESSIONE AERODINAMICA

Ecco i grafici relativi ai quattro Gp prescelti per l'analisi delle prestazioni della B188 e del risultato del costante lavoro dei tecnici sugli aspetti





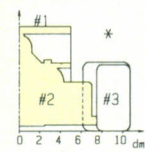
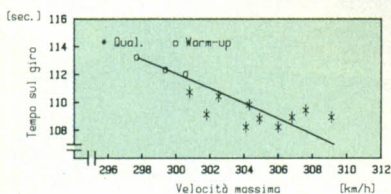
**A sinistra, la Benetton di Nannini al Gp di San Marino: in quell'occasione le B188 avevano una configurazione aerodinamica direttamente derivata dalla versione '87. Ecco, sotto, l'alettone posteriore della scorsa stagione. Sopra, quello ridotto del Gp di Germania '88**



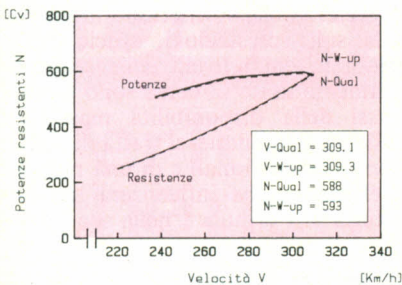
# AERODINAMICA DELLA BENETTON B188

aerodinamici della vettura, in particolare sull'ala posteriore. In questo modo è stato ottimizzato il rendimento del Ford-Cosworth Dfr.

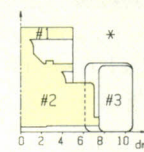
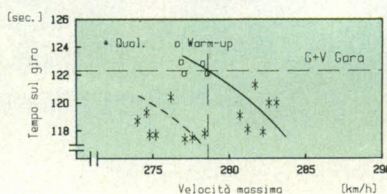
Benetton-Ford B188 - Hockenheim 1988



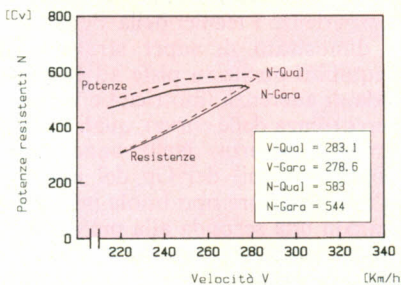
Condizioni:		Qual.	W-up (*)	
#1	SCx	-.071	.071	m2
#2	SCx	-.377	.384	m2
#3	SCx	-.625	.625	m2
	SCx	1.073	1.08	m2
	-SCz	1.15	1.15	m2
	Carb.	5	40	lt
	Ptot.	596	625	kg



Benetton-Ford B188 - Francorchamps 88



Condizioni:		Qual.	Gara (*)	
#1	SCx	-.198	.114	m2
#2	SCx	-.39	.429	m2
#3	SCx	-.625	.625	m2
	SCx	1.214	1.167	m2
	-SCz	1.563	1.376	m2
	Carb.	5	120	lt
	Ptot.	604	700	kg



riore;  $SCx = 2$  per il corpo-vettura, con le sue variabili indicate dalla seconda ala posteriore, in posizione abbassata, e dai profili anteriori;  $SCx = 3$  per le ruote, che sono una costante in questo schema di calcolo.

**LA PRIMA ANALISI** significativa, data la mole di informazioni accumulate in anni di studi delle prestazioni, deve avvenire sulla pista di Imola; qui, in occasione del Gp di San Marino, la Benetton-Ford B188 ha proposto una configurazione aerodinamica che possiamo definire di stretta derivazione dalle esperienze del 1987. L'ala posteriore era del tipo a tre sezioni, con corda limitata (di poco superiore ai 30 cm) e con forte curvatura mediana; la sua incidenza di utilizzo è avvenuta sui valori minimi dell'anno precedente. Le variazioni sono derivate dal corpo-vettura e dai profili alari compresi nella sua sezione. Diagrammando i tempi sul giro di Nannini e di Boutsen e le velocità massime corrispondenti, secondo le indicazioni del Data Processing Olivetti, si possono tracciare delle curve di regressione, nel campo di validità della legge. Si nota subito che sono state predisposte due diverse configurazioni aerodinamiche per le prove di qualificazione e di warm-up (assetto da gara), l'una più resistente (maggiori deportanze) dell'altra. In funzione della velocità massima sviluppata in sede di qualifiche, si calcola la potenza resistente che si richiede per il rotolamento-pneumatici e per l'aerodinamica; il peso (le sue variazioni non sono molto influenti, contrariamente alle accelerazioni) è quello indicato dai controlli-Fisa, con i liquidi e con il pilota a bordo, più una piccola aggiunta di 5 litri di carburante, come correzione media. Il valore calcolato, di 578 Cv, indica il livello di resa del motore nella sua fase d'inizio stagione.

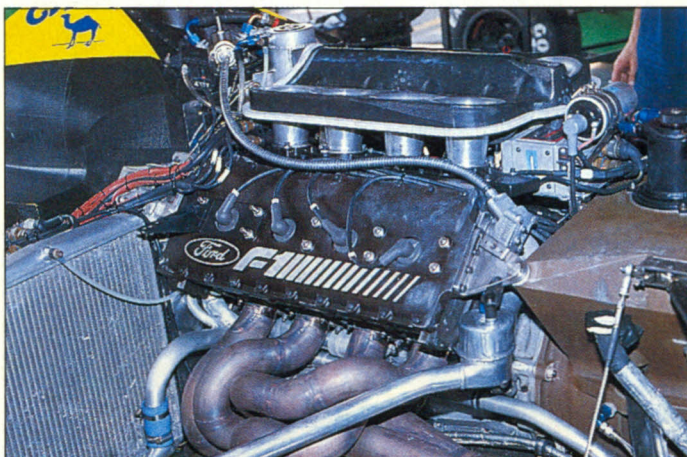
**LA DETERMINAZIONE** della potenza massima impiegata durante la corsa è lievemente più complessa, in quanto manca il rilievo delle velocità di punta: si considerano i risultati delle prove di warm-up e la curva (regressione parabolica) dei valori medi viene usata per l'individuazione della velocità corrispondente al miglior tempo stabilito. Nel caso di Imola si nota che il giro più veloce di Nannini (nel diagramma  $G + V$  Gara = 92,034 sec) ha superato il limite delle prove del mattino; quindi la linea tratteggiata orizzontale dei tempi può darci un valore accettabile per la velocità, nel punto di intersezione con la curva di regressione e con l'indicazione fornita dalla linea tratteggiata verticale. Data la diversa configurazione aerodinamica, con  $SCx = 2$  ridotto da 0,359 a 0,347 m<sup>2</sup>, e la più alta velocità raggiunta verso fine gara, è risultato un utilizzo di potenza

segue

## SCONTO FRONTALE

segue

superiore a quello in qualificazione; e questo è un possibile risvolto nella pratica del motore aspirato, a cui dovremo abituarci, dimenticando tutti gli sbalzi conosciuti con la sovralimentazione. Piuttosto, dobbiamo considerare che con questi allestimenti sono rimasti particolarmente interessanti i valori finali di SCX e di -SCz (-CZ = coefficiente di deportanza). La rivoluzione aerodinamica, però, è scattata in occasione del Gp di Francia: le esigenze velocistiche — e di consumo-carburante — della pista di Le Castellet hanno indotto a minimizzare la resistenza dell'ala posteriore, che è stata ridotta a un sottile profilo con flap, superando di poco i 20 cm di corda e contenendone l'incidenza. La notevole produzione di effetto-suolo di questa vettura e l'accentuazione dei profili conglobati nella sezione = 2 hanno permesso la conservazione di deportanze sempre elevate (-SCz = 1,291) nell'identità di assetto da qualifica e da gara, segno anche di alta efficienza delle sospensioni, per mantenere prestazioni da primato con minore carico aerodinamico sull'asse posteriore. Le basse potenze calcolate sono dovute all'altitudine e alle alte temperature ambientali, che hanno penalizzato i motori aspirati, mentre il tempo (Nannini) del Gpv Gara, peggiore di quello del warm-up, ha avuto altre implicazioni, relative al degrado delle gomme. La curva di regressione unica per i punti più rilevanti di qualificazione e warm-up indica la perfetta equivalenza di configurazione; ma siccome nel primo lancio delle prove cronometrate Nannini ha usato la stessa ala posteriore di Imola, con più incidenza, e ha raggiunto 286,2 km/h di velocità massima, possiamo completare l'esame con il calcolo dell'incremento di potenza che gli sarebbe occorso per raggiungere i 291,8 km/h del limite con l'ala miniaturizzata: si tratta di 31 Cv, che danno la dimensione di questo intervento sull'aerodinamica. Tanto più che in questa direzione sono stati compiuti altri passi, nell'increscita generale, all'arrivo delle piste ultra-rapide; ed è stato un peccato, da questo punto di vista, che la pioggia dei Gp d'Inghilterra e di Germania non ci abbia permesso calcoli completi. Solo a Hockenheim, con le prove di warm-up su asfalto asciutto, una valutazione può essere tentata e il diagramma ci mostra il valore più alto della potenza, con 593 Cv. Sfortunatamente, la velocità massima realizzata il mattino del gran premio è rimasta sganciata dal tempo sul giro, ma pur sempre attendibile, nel confronto con il limite da qualifica; le deportanze sono scivolte a un minimo storico e il prezzo pagato per toccare un valore di SCX così



Ecco il confronto fra le prese d'aria nella versione 1987 (sopra) e in quella della stagione attuale (sotto, Boutsen al Gp di Germania). L'aumento dell'88 è dovuto alle maggiori necessità d'aria (raffreddamento e alimentazione) del motore aspirato Ford-Cosworth Dfr (a lato) rispetto al turbo dell'87



basso non è parso eccessivo, se i tempi sul giro sono stati confortanti nei riguardi delle più potenti vetture-turbo.

**IL FATTO IMPORTANTE** è che dopo queste esperienze i tecnici della Benetton hanno dimostrato di saper sfruttare i nuovi equilibri anche su piste ad elevata domanda di aderenza (motricità e velocità di percorrenza delle curve), quali Francorchamps e Monza. Nelle condizioni (due configurazioni) del Gp del Belgio, con un'ala posteriore tipo Imola in qualifica, ma con una seconda alla più deponente, il calcolo delle resistenze ha indicato valori dell'ordine dei 583 Cv; passando al piccolo profilo utilizzato in corsa, si può calcolare un incremento di circa 4.7

km/h della velocità in rettilineo e 8 km/h nel totale sfruttamento della potenza. La riduzione della resistenza è rivolta anche ai consumi: un minore quantitativo di carburante alla partenza assicura vantaggi di leggerezza che si riflettono in modo tangibile sulle prestazioni, specie nelle condizioni in cui i livelli delle potenze effettivamente usate in corsa sono molto più bassi della disponibilità massima. Nell'insieme, comunque, si tratta di risultati davvero eccezionali e di una ricerca d'alta efficienza che influenzerà sicuramente tutta la Formula 1 nella sua prossima fase di evoluzione.

**Fine 2. puntata** (segue)

Le altre puntate sono state pubblicate su: AS 37 1: McLaren

# A SCUOLA DI



EMOZIONI A NON FINIRE CON IL GORINI SPEED TRAINING

# PORSCHE

Il corso dell'ex campione di kart consente di conoscere in pista tutti i segreti di guida dei potentissimi bolidi di Weissach. La velocità si raggiunge dopo un lungo tirocinio nel quale la sicurezza occupa un posto di assoluto rilievo

**di Guido Schittone - Foto Angelo Orsi**

*Professori e allievi del Gabriele Gorini Speed Training, a destra, durante il briefing preliminare del corso. A lato, il tester di Autosprint all'attacco della variante alta di Imola con una delle 944 della scuola che permette di abituare gli automobilisti alla guida delle Gran Turismo più veloci*



IMOLA — «In Italia c'è spazio per tutti, non esistono problemi di convivenza né di rivalità». Così parlava Gabriele Gorini l'inverno scorso, illustrando le finalità del suo Speed Training, il corso di guida veloce e sicura che da lì a poco sarebbe diventato operativo. Ma l'ex campione di kart e di Formula Fiat Abarth... barava, sebbene in assoluta buona fede. Perché sapeva perfettamente che la sua scuola sarebbe stata molto diversa dalle altre, personale fino nei minimi termini, completa e selettiva, oltre che divertente per gli

segue





## A SCUOLA DI PORSCHE

segue

allievi, impegnati a guidare per due giorni interi niente di meno che le Porsche Carrera e 944. Non a caso a distanza di pochi mesi da quei giorni lo Speed Training è diventato un mito nel mondo alquanto trafficato delle istituzioni italiane a quattro ruote. I corsi sono sempre al completo e le prenotazioni fioccano come neve nella sede di Forlì. Tutto questo non è frutto del caso. Le basi sulle quali poggia lo Speed Training sono robuste e non per niente hanno ricevuto l'imprimatur della Porsche Italia, un marchio che tradizionalmente se decide di muoversi lo fa con i piedi di piombo, scegliendo il meglio. E non poteva essere diversamente: tra Gorini e Porsche esistono molti punti di contatto. Entrambe le parti in causa badano al sodo, concedendo poco o nulla agli inutili orpelli; insomma vanno subito in profondità, uno con il lavoro intenso e preciso fino

alla pignoleria, l'altra offrendo un prodotto tecnologico dai contenuti superiori. Ed è per questo che Autosprint ha accettato di buon grado l'invito a partecipare allo Speed Training tenutosi a Imola il 13 e il 14 settembre scorsi. Si è trattato di un'esperienza esaltante, di un'immersione totale nei problemi che possono causare le moderne vetture Gran Turismo, così belle e potenti ma che richiedono una certa dose di esperienza al volante che solo un corso come quello di Gorini può fornire. «**La mia — sostiene spesso Gabriele — non è una scuola per andare a correre. È un corso che insegna a pilotare nel miglior modo possibile automobili da 250cv, a prevenire le situazioni di emergenza, a risolvere**». Non sappiamo se in un domani potremmo mai permetterci di acquistare una Porsche: ma dopo aver partecipato allo Speed Training siamo certi di essere diventati piloti migliori, più riflessivi, tecnici e, allo stesso tempo, veloci. Pronti per cavalcare quelle fattrici che solo a Stoccarda sanno far nascere. □



# ECCO COME SI GUIDA LA PORSCHE CARRERA SE RITARDI LA CORDA SEI A... CAVALLO



La Carrera è una delle vetture più belle da guidare, a patto che si conoscano alla perfezione le sue reazioni. Sopra, un allievo di Gorini alle prese con un tratto di pista rallentato da birilli. A sinistra, il redattore di As in piega alla curva della Rivazza

IMOLA — Fanatici? Esaltati? Come saranno gli allievi dello Speed Training? Tutte domande che ci frullano per la mente quando la mattina del 13 settembre varchiamo i cancelli dell'autodromo di Imola. Gabriele Gorini e i suoi... scolari sono già al lavoro in una stanza sopra i box, trasformata in aula di studio. L'ambiente è diverso da quello che si poteva immaginare: tutti i partecipanti al corso hanno superato la trentina. C'è il concessionario Porsche di Salerno che è venuto fin qui per potere offrire ai propri clienti prove su strada sempre migliori, due spezzini che non perdono nessun raduno della Casa tedesca, un comasco che abitualmente viaggia in M3 e due possessori di 944. Il gruppo... è misto e ridotto. Siamo solo in sette ed è giusto che sia così. **«Voglio pochi allievi per corso — dice Gorini — così li posso curare tutti alla stessa maniera».**

La parte teorica è interessante, concisa ma esauriente. Gabriele tratta dei vari argomenti, del sottosterzo, del sovrasterzo, della corretta impostazione delle curve in entrata e in uscita, delle caratteristiche tecniche della Carrera e della 944, le vetture sulle quali, a turno, dovremmo salire. Due Porsche diametralmente opposte come concezione. La prima è il prodotto più classico della Casa di Stoccarda, la leggenda assoluta per gli amanti delle vetture sportive. Un mostro... con il peso tutto sul retrotreno dotato di un sei cilindri di 3164cc e 231cv. La 944, invece, è un prodotto diametralmente opposto. Il motore è un quattro cilindri di 2479cc che sviluppa 163cv posizionato sull'anteriore mentre il cambio è nella zona posteriore per una distribuzione dei pesi ideale. Note tecniche che, come ricorda Gorini, non si dovranno dimenticare a una volta scesi in pista. Conclusa la breve chiacchierata siamo già pronti per la prova del fuoco. A turno tutti gli allievi salgono

segue

## ALTRI QUATTRO CORSI NEL 1988

SONO STATI sei i corsi che Gabriele Gorini ha tenuto in questa stagione. Con molta probabilità nel mese di febbraio dell'anno prossimo verrà organizzato dalla scuola il «Volante d'Oro», una manifestazione nella quale saranno presenti gli ex allievi che potranno gareggiare in varie prove di abilità, sempre al volante delle Porsche Carrera e delle 944. Di seguito ecco i prossimi appuntamenti dello Speed Training.

Settembre:	martedì 27-mercoledì 28
Ottobre:	martedì 4-mercoledì 5 sabato 29-domenica 30
Novembre:	sabato 5-domenica 6

**Tutti gli istruttori dello Speed Training sono piloti di buona fama. Da destra a sinistra, ecco posare Roberto Giugni, ex kartista di valore, Mauro Martini, attuale 2. nell'italiano di F. 3, Gabriele Gorini e Mario Pelloni**

## COME CI SI ISCRIVE

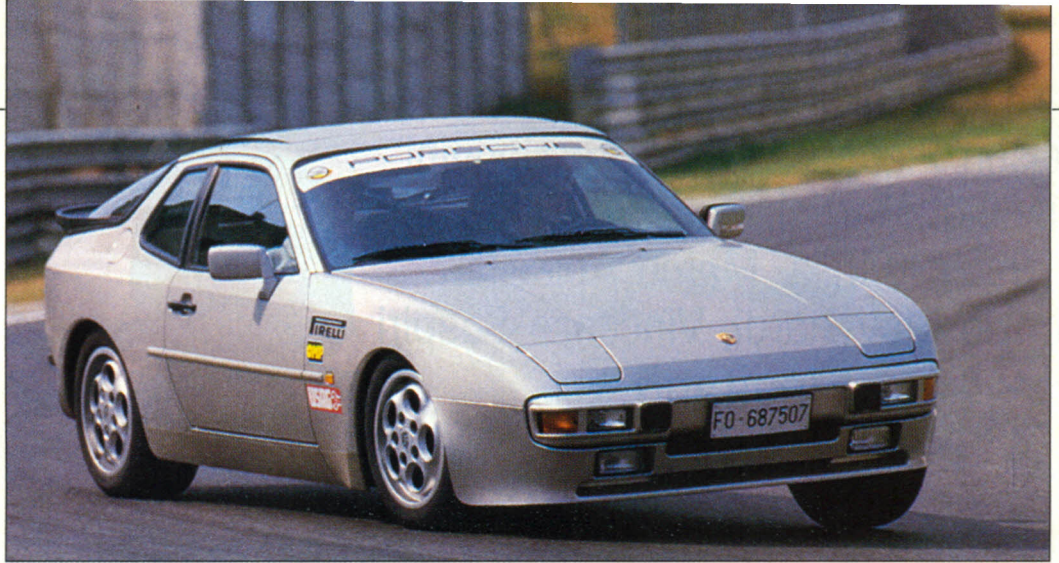
PER ISCRIVERSI al Gabriele Gorini Speed Training è necessario compilare un modulo che si trova dai concessionari Porsche italiani. Se questi ne fossero sprovvisti basta mettersi in contatto con la scuola scrivendo al «Gabriele Gorini Speed Training», via Sillaro 31 - 47100 Forlì oppure telefonando allo 0543/700188-50523. Ogni singolo corso costa 1.800.000 di lire, iva inclusa per quelli organizzati nei giorni feriali. Per i corsi che si svolgono nei week-end vi è un aumento di 200.000 lire. All'atto dell'iscrizione è necessario versare una caparra di 900.000 lire. Ogni partecipante allo «Speed Training» è tutelato da una polizza assicurativa in caso di danni a cose o persone e anche in caso di infortunio durante la guida o al di fuori della vettura con il massimale di 1 miliardo di lire. Vi è la possibilità, al momento dell'iscrizione, di integrare questa polizza con dei massimali più alti.



## SE RITARDI LA CORDA...

segue

sulla Carrera e sulla 944 per una prima serie di quattro giri a fianco dell'istruttore (sempre diverso) che annoterà pregi e difetti del conduttore. Per rendere più sicura la marcia Gorini ha posto delle varianti supplementari sul lungo tracciato imolese. La prima è situata subito dopo il rettilo di partenza, la seconda è quella naturale creata per il motomondiale prima della curva Villeneuve, la terza è nella discesa delle Acque Minerali, la quarta in quella che porta alla Rivazza, la quinta prima della variante bassa. «In queste prime tornate — dice Gorini — dovrete andare piano, abituarvi progressivamente alla guida. Fate attenzione alle traiettorie». Si va ad iniziare. Mario Pelloni, l'istruttore che ci siede a fianco sulla Carrera, ci osserva senza commentare. Sta zitto. Stiamo impartendogli una lezione di guida? Niente affatto perché il suo giudizio è severo. Nella scheda che ha compilato ha analizzato con pignoleria tutti i pregi e i difetti dell'allievo: buono il comportamento generale, la scelta delle traiettorie, la valutazione della velocità e delle difficoltà ma l'uso dello sterzo, soprattutto sulla Carrera, deve essere meno brusco, più progressivo. Poi saliamo sulla 944 assieme a Roberto Giugni e, francamente, le cose vanno meglio vuoi per la naturale facilità di guida di questa vettura, vuoi per la minor potenza del motore. Ci si diverte e si fatica. Gli istruttori sono implacabili. Dopo ogni turno di guida vi è un confronto, uguale a quello che avviene tra ingegnere e pilota alla conclusione di un test con una macchina da corsa. Gli sbagli non sono perdonati ma tutti quanti gli allievi iniziano a comprendere come deve essere portata una Porsche. Si va avanti così fino a sera inoltrata ed è già un nuovo giorno, quello conclusivo e decisivo. Dopo sette ore di sonno e riflessione tutto diventa più facile. La Carrera è un... agnellino, basta capirla, sforzarsi di ritardare il punto di corda delle curve, accelerare solo quando le ruote sono ben allineate. Manovra che diventa naturale, spontanea grazie alle cure continue di Gorini e i suoi



**Sia la 944 sia la Carrera sono dotate di un eccezionale impianto frenante che non è mai in crisi nemmeno su una pista difficile come Imola, dove le due vetture sono state sfruttate a dovere**

ragazzi. Gli ultimi passaggi sono esaltanti: sparite le varianti più lente, vedasi la Villeneuve e quella prima del tratto finale, ci si accorge di viaggiare velocissimi, proprio a ritmo... di Porsche. Perché i margini di sicurezza sono notevoli, i freni paiono quelli di una monoposto, sempre pronti, potenti, perfetti, e mai in crisi anche dopo le staccate più impegnative. Una qualità che ben difficilmente si può trovare su altre vetture

della stessa categoria. Terminiamo la giornata sulla 944, un giocattolo che perdona tutti gli errori, una bicicletta con la quale chi scrive esagera, forse un po' troppo. «Sembri Tarquini» dice Giugni alla staccata della Rivazza. Il risultato è che la tornata seguente ci giriamo ingloriosamente nello stesso punto. Gorini e i suoi boys ridono, scendendoci in giro. E quando scendiamo dalla vettura c'è tanta malinconia. Un

sogno durato due giorni si è concluso, è l'ora del commiato. Torniamo a casa con ancora nella mente quel fantastico ronzio dei sei cilindri Carrera che suona come una musica, un tempo un po' ostica e dura da digerire ma ora melodiosa quasi l'avessimo sempre avuta nel sangue. Un capolavoro che Gorini ci ha fatto capire, conoscere, gustare fino in fondo. Sensazioni che non dimenticheremo. □

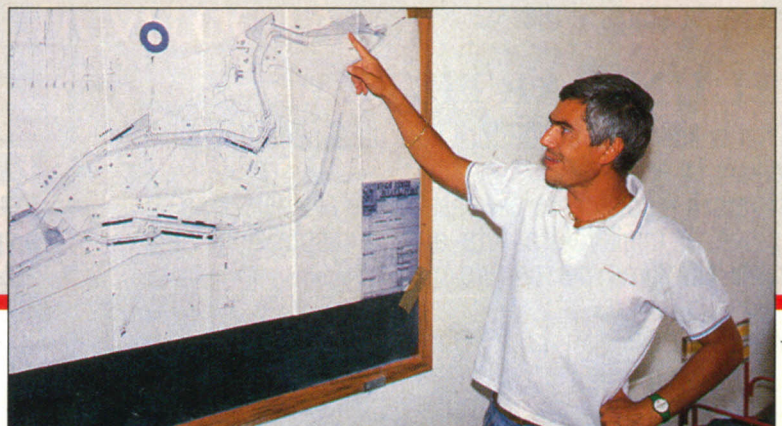
## CHI È GORINI

# CAMPIONISSIMO DEI KART

**GABRIELE GORINI**, nato a Forlì il 21 marzo 1951, è stato per anni uno dei più validi portacolori della nostra nazionale kart e grandissimo avversario di campioni, come Patrese, poi passati in breve tempo in Formula 1. Il curriculum agonistico di Gorini è pieno zeppo di vittorie e di titoli. Nel 1966 si laurea campione italiano della 2. categoria. Sale di classe e nel 1971 conquista il titolo tricolore della 100. 1. categoria. Nel 1972, nel 1973 e nel 1975 Gorini vince il campionato europeo mentre negli stessi anni domina la Coppa dei Campioni. Sembra ormai maturo per passare all'automobilismo ma i mezzi finanziari a sua disposizione gli impediscono un approccio competitivo. Con i soldi guadagnati come professionista del kart Gorini acquista un'autoscuola e si ritira dalle corse. Rientra nel 1979 nel campionato italiano di Formula Italia, dove, pur disputando poche corse, si classifica

quinto nella graduatoria generale. Nel 1981 lo vediamo alla guida di una Formula Fiat Abarth, dove vince le corse di Imola e Magione. L'anno successivo Gorini può permettersi di disputare un'intera stagione agonistica: vince ben sei delle quindici gare in programma e si laurea con grande anticipo campione italiano di Formula Fiat Abarth, battendo tra gli altri un giovanissimo Alex Caffi. È questo l'ultimo anno disputato dal Gorini pilota che rinuncia, per problemi finanziari e lavorativi, a una possibile partecipazione all'italiano di Formula 3. Diventa così istruttore della scuola che Siegfried Stohr tiene a Misano. Dal 1987 è il titolare del Gabriele Gorini Speed Training, dove lavorano tra gli altri Mauro Martini, attuale secondo nel campionato italiano di Formula 3, l'ex kartista Roberto Giugni, Stefano Pelloni e, saltuariamente, Alex Caffi. □

**Gabriele Gorini mentre illustra agli allievi le caratteristiche di Imola, sede deputata dello Speed Training**

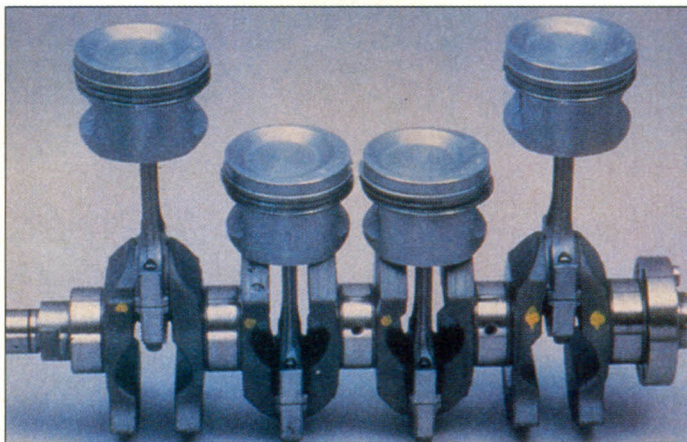


TANTA TECNOLOGIA SULLA PICCOLA DELLA BMW

# SALTO IN ALTO

La 316 abbandona i carburatori per l'iniezione e un sofisticato sistema elettronico per la gestione del motore. Una vettura grintosa da 102 cavalli

**MOGLIANO VENETO** — In meno di una settimana la Bmw ha presentato due vetture che si posizionano agli antipodi in assoluto dell'intera gamma di vetture della Casa di Monaco. Prima è arrivata la M5, auto veramente da corsa adattata a berlina con 315 cavalli e capace di raggiungere i 250 kmh, una velocità massima però «bloccata» poiché la M5 potrebbe salire molto più in alto. Poi abbiamo avuto l'opportunità di provare la nuova 316i, la più piccola Bmw per cilindrata, ma con un compito fors'anche più importante rispetto a quello affidato alla M5. La 316i, infatti, avrà come obiettivo quello di invitare la futura giovane clientela all'acquisto di una vettura di questa Casa, rappresentando il primo gradino della scala Bmw. Proprio per il compito specifico affidato alla 316i e cioè di abituare clienti, per la maggior parte neofiti, alla nuova filosofia e al modo di interpretare l'automobile da parte della Bmw, la trazione posteriore tedesca rappresenta quanto di meglio si possa acquistare oggi sul mercato, in questa categoria, soprattutto in termini di tecnologia applicata al motore. Con questo motore 1600, si chiude in casa Bmw l'era dell'alimentazione a carburatori a favore di quella ad iniezione. Il propulsore, in sostanza, deriva dall'M40 1,8: si è ridotta al corsa da 81 a 72 mm adattando però il pistone la cui altezza è aumentata di 9 mm. Nonostante la cilindrata inferiore, il nuovo 316i raggiunge valori di potenza e di coppia superiori al motore 1800. I cavalli raggiunti, in potenza massima, sono 102 e 4250 giri nella versione italiana, senza catalizzatore e diventano 100 con marmitta catalitica. La camera di scoppio, in funzione anche di un utilizzo di benzina senza piombo, ha un basso rapporto di compressione e una marcata turbolenza per aumentare il riempimento volumetrico. L'albero motore è a 5 supporti con 8 contrappesi; le valvole sono a doppia molla con quelle di scarico al sodio e la distribuzione è a cinghia dentata. L'albero di distribuzione è a cammes piuttosto ripide quindi con tempi di apertura molto brevi e corsa della valvola abbastanza lunga, proprio



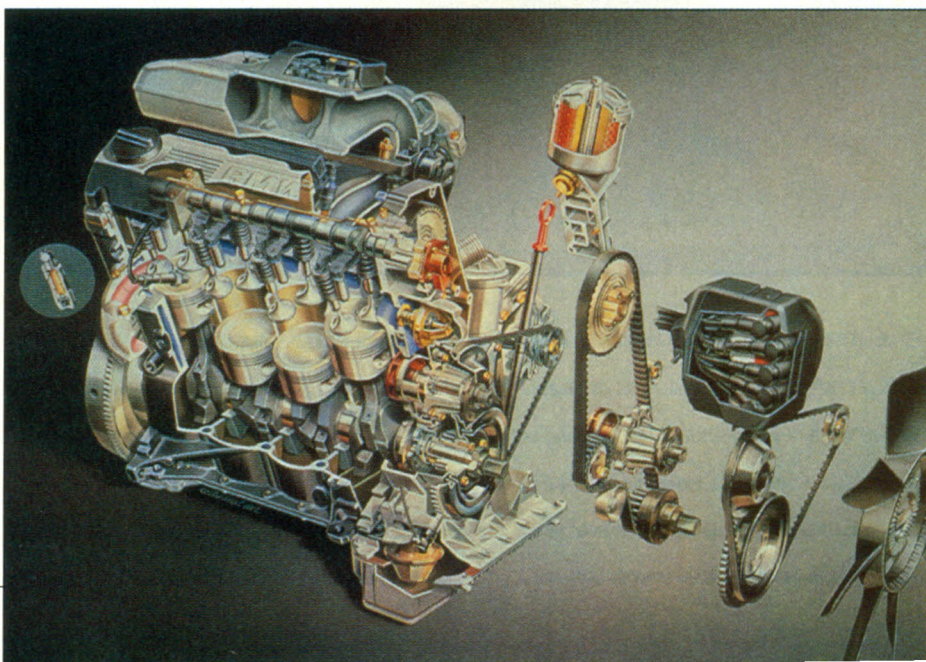
## LA SCHEDA TECNICA

### SUPERA I 180 KM/H

**Motore:** quattro cilindri in linea; cilindrata: 1596 cc; alesaggio x corsa: 84 x 72 mm; potenza massima: 102 cv a 5500 giri; coppia massima 14,57 kgm a 4250 giri; alimentazione ad iniezione Motronic Dma 3. generazione.

**Prestazioni:** velocità massima: 182 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh: in 12"1; chilometro con partenza da fermo: in 33"7; rapporto peso-potenza: 10,4 kg-CV; consumo a 120 kmh 7,9 litri/100 km.

*In alto a sinistra, l'albero motore della 316i, a 5 supporti, completo di bielle e dei nuovi pistoni, allungati, rispetto a quelli montati sul modello precedente, di 9 mm. Sotto, uno spaccato del nuovo 4 cilindri Bmw di 1596 cc a iniezione*





per ottenere un'ottima coppia, che è di Nm 143 (14,57 kgm) a 4250 giri, ma già a 2000 giri se ne dispone all'85%. Molto importante è l'impianto di iniezione-accensione chiamato «Dme 3. generazione»: all'ormai classico Motronic, il cui computer elabora le informazioni ricevute dopo averle confrontate con i dati caratteristici immagazzinati, si aggiunge un'elettronica particolarmente avanzata che tiene conto anche dello stato di usura del motore, delle piccole differenze di costruzione fra propulsore e propulsore autocostruendo così un nuovo programma in funzione specifica e dettagliata per quel preciso motore memorizzando anche eventuali guasti grazie all'autodiagnosi. Questa unità motrice, «applicata» alla Serie 3, consente una guida piacevole, nel contempo silenziosa, brillante, dinamica, diremmo anche didattica, ideale per la formazione del nuovo cliente che, per motivi economici, non può ancora aspirare al due litri. Il suo prezzo è, nella versione a 2 porte, di lire 21.288.000, Iva inclusa e, in quella a 4 porte, di 21.994.000. Non è regalata, ma non è inavvicinabile e questi prezzi debbono essere messi in relazione diretta con la qualità. La Bmw sostiene questa tesi: superiorità di prodotto uguale prezzo elevato. La concorrenza in questo specifico segmento è assai agguerrita e la lotta è aperta: la Bmw Italia, puntando sui giovani, sugli insoddisfatti dei modelli

delle altre marche e sul pubblico femminile, conta di entrare in questo mercato, di circa 175.000 vetture (8,75% del totale nazionale), con 5500-6000 vetture anno pari al 3-3,5% del segmento. La 316 i, come sospensioni assetto, caratteristiche di carrozzeria è integrata completamente nella attuale Serie 3, la cui sostituzione è ancora prematura, ha detto il presidente della Bmw Italia, Gerlinger, e, nonostante le voci, a ciò non si penserà ancora per molto tempo.

**Carlo Massagrande**



*In alto, una veduta tre quarti posteriore della 316i, nulla è cambiato all'esterno, tranne la sigla applicata sul cofano del vano bagagli (sopra). A sinistra, gli interni, invariati, sono sempre eleganti e funzionali come è tradizione per la Bmw. La 316i due porte costa 21.288.000 lire Iva compresa, mentre la versione quattro porte arriva a 21.994.000 lire*



LA ROVER HA PRESENTATO UNA FASTBACK SOLO PER IL NOSTRO MERCATO

# QUANDO GLI INGLESI PENSANO IN ITALIANO

Si tratta della Vitesse, riccamente accessoriata e che costa otto milioni in più della 820 Si, l'allestimento base. Entrambi i modelli, che verranno importati in Italia, derivano dalla Sterling e montano un motore 2 litri

**CAMOGLI** — Sono bastati pochi mesi alla British Aerospace, l'importante colosso industriale inglese che aveva acquistato il gruppo Rover, per riportare in attivo i bilanci: nel primo semestre 1987 l'Austin Rover aveva fatto registrare una perdita di 16,4 milioni di sterline mentre, nello stesso periodo di quest'anno dal passivo si è passati a un profitto di 17,4 milioni di sterline. La produzione di vetture è cresciuta del 14,3% nella prima metà del 1988 e si è attestata su un valore stimato di circa 500.000 unità annue. Quindi un'azienda che era ormai con l'acqua alla gola è ritornata a nuova vita. Ma ciò non sarebbe certamente avvenuto solamente grazie a un'accorta conduzione aziendale: sono soprattutto i modelli vincenti che fanno la fortuna di una Casa automobilistica anche sotto l'aspetto dell'immagine e, in primis, la Rover 800, presentata e commercializzata in gran Bretagna nel luglio 1986 e in Europa a fine dello stesso anno, è stata

l'artefice di questo entusiasmante rilancio. A circa due anni dalla immissione sul mercato italiano della berlina 800, viene ad affiancarsi la 800 versione due volumi denominata Fastback (coda filante). Più dinamica, sportiva e funzionale rispetto alla classica tre volumi 800 Sterling, la Fastback è quasi un coupé adatto all'imprenditore «emergente» sui 30-40 anni, mentre la classica 800 Sterling rimane la vettura per il professionista arrivato, già in età più avanzata. Con la Fastback, come con la Sterling, si è nel campo dei due litri. Sulla Fastback infatti è montato un propulsore di 1994 cc., 16 valvole da 140 cavalli, con iniezione elettronica multipoint. Due sono le versioni che verranno commercializzate in Italia: la 820 Si e la 820 Vitesse. Quest'ultima si differenzia dalla 820 Si per un più completo equipaggiamento (Abs di serie, aria condizionata, sedile guida regolabile elettricamente, assetto più rigido) e per alcune appendici aerodinamiche, prima fra





*A sinistra, i due modelli della Rover Fastback destinati al mercato italiano: la Vitesse si distingue dalla 820 Si per la presenza di uno spoiler posto sul bordo del portellone posteriore (in basso, il particolare). Molto ricchi gli allestimenti interni (sotto) dove, nelle rifiniture, è usata abbondantemente la radica accentuando così lo stile inglese di questa elegante ma sportiva due volumi. La 820 Si costa 27.532.000 lire, mentre la più ricca Vitesse ha il prezzo di 35.532.000 Iva compresa*



## MOTORE 16 VALVOLE PER LA NUOVA THEMA

**ARRIVA** la seconda generazione delle Lancia Thema (sotto), che verrà presentata al salone di Parigi. Si tratta di un ulteriore affinamento di questo modello che ha riscosso, fin dal suo apparire sul mercato, un grande successo. Il rinnovamento riguarda principalmente i propulsori. Verranno infatti montati i motori due litri a 4 valvole per cilindro sia in versione aspirata che in quella turbocompressa inoltre è stata rivisitata anche la meccanica della vettura. Ritoccato anche l'esterno con un nuovo frontale ancora più aggressivo e con fiancate e posteriore dal nuovo «look». Pure gli interni sono stati rivisti così da diventare ancora più confortevoli e raffinati. Infine è cresciuta l'offerta di optional così da poter attrezzare la vettura in maniera del tutto personale. Le modifiche riguardano anche i modelli 8.32 e Station Wagon e Turbodiesel. La gamma della Nuova Lancia Thema si presenterà così con nove modelli motorizzati con propulsori due litri aspirato a otto valvole oppure a sedici, turbocompresso da due litri a sedici valvole, 2800 cc. V6, 3000 cc. a otto cilindri e 2500 cc. turbodiesel. □



tutte il vistoso spoiler a sbalzo posto sul portellone posteriore. La Vitesse raggiunge, in velocità massima, i 210 orari contro i 205 della 820 Si e da 0 a 100 kmh guadagna 1/10 di secondo, col tempo di 9"7 contro 9"8. È una versione, la Fastback Vitesse, espressamente realizzata per il mercato italiano. La differenza, in termini economici, è di 8 milioni di lire circa. La Fastback è uno sviluppo della berlina tre volumi con un nuovo ampio portellone posteriore, dal lavatergilunotto a funzionamento programmato, con lunotto che incorpora l'antenna con parafanghi posteriori diversi. Il Cx della Fastback è stato migliorato ed è passato da 0,32 della berlina a 0,30. Il frontale è praticamente inalterato. Questa Rover due volumi è riccamente equipaggiata con tetto apribile, specchietti esterni riscaldabili, antifurto già montati di serie. Gli allestimenti interni sono stati ristiudati: il bagagliaio può passare da una capienza di 471 litri con 5 persone a bordo a un

massimo di 1405 litri con schienale abbattuto (però lo schienale non è diviso in due parti ma è in un pezzo unico). Il confort interno è notevole: i sedili anteriori dispongono anche di supporto lombare a consistenza variabile. Le cinture di sicurezza sono regolabili su tre posizioni. Il motore è un quattro cilindri ad iniezione elettronica Multipoint della Lucas, 16 valvole da 140 cavalli a 6000 giri e con una coppia di 18,2 kgm a 4500 giri. Il cambio della Fastback, a cinque marce Honda, è esclusivamente manuale per il mercato italiano. Bisogna aggiungere che la versione Vitesse dispone di ammortizzatori a gas pressurizzato, di molle più dure, di barre antirollio rinforzate: è un assetto molto più rigido. Lo sterzo, su tutti e due i modelli è servoassistito ma il suo effetto lo si sente soprattutto nelle manovre di parcheggio mentre, su strada, praticamente non si avverte. I freni sono Girling Lucas a disco sulle 4 ruote, l'Abs è previsto sulla Vitesse. La Rover Fastback

si guida bene ed è indubbiamente una vettura fra le migliori nella sua categoria, sia per la frenata, sia per assetto tendenzialmente rigido ma confortevole. La Fastback ha il classico «styling» inglese sia nelle linee esterne che nell'interno dove aleggia un gradevole profumo di radica. Per quanto riguarda il prezzo, considerando la dotazione di serie degli accessori, è fra i più contenuti della categoria: 27.532.000 Iva compresa per la Fastback 820 Si e 35.297.000 della Fastback Vitesse contro i 30.607.000 della berlina 3 volumi Sterling. Discorso a parte merita la Rover 827 Sterling che dispone del motore Honda V 6 (maggiorato a 2675 cc.), 24 valvole con 177 cavalli a 6000 giri e una coppia di 23,3 kgm a 4500 giri. Questa vettura ha praticamente tutto di serie e come optional è prevista la sola autoradio. Il prezzo varia da 52 milioni di lire della versione cambio manuale ai 54 milioni della versione automatica. (c.m.)

Hanno collaborato: Andras Fekete, Andrea Ficarelli, Eddi Laumanns, Lino Manocchia, Wolfgang Monsehr, Willem J. Staat, Grahame Ward

## ALL'HUNGARORING DOMINA CECOTTO CON LA MERCEDES

**BUDAPEST** - La corsa di campionato tedesco Turismo che si è disputata in «trasferta» all'Hungaroring, a Budapest, ha visto la netta supremazia di Johnny Cecotto con la Mercedes (sotto nella FotoBock). Il 32enne pilota italo-venezuelano, prima guida del team ufficiale Mercedes-Amg, ha infatti ottenuto il miglior tempo delle prove di qualificazione e si è aggiudicato entrambe le manche. Nella prima gara Cecotto ha preceduto il compagno di squadra, il danese Thim. Nella seconda gara, Cecotto ha superato Niedzwiedz, al comando dal primo giro, a tre tornate dalla fine. Alla conclusione del campionato manca adesso la prova di Hockenheim, a metà ottobre: il titolo è in ballottaggio tra Ludwig (Ford Sierra), leader della serie, e Oestreich (Bmw M3), secondo.



### TEDESCO TURISMO

Budapest (Ungheria), 18 settembre 1988  
Gara del campionato tedesco

#### Le classifiche

**1. Gara:** 1. Cecotto (Mercedes 190 2.3-16) in 47'38"23; 2. Thim (Mercedes 190 2.3-16) a 00'00"70; 3. Niedzwiedz (Ford Sierra Cosworth) a 27"; 4. Oestreich (Bmw M3) a 27"40; 5. Cudini (Mercedes 190 2.3-16) a 27"53.  
**2. Gara:** 1. Cecotto in 49'30"; 2. Niedzwiedz a 3"; 3. Thim a 3'70; 4. Oestreich a 4"; 5. Cudini a 4"50.

## NELLA NASCAR SESTO SUCCESSO DELL'ASSO ELLIOT

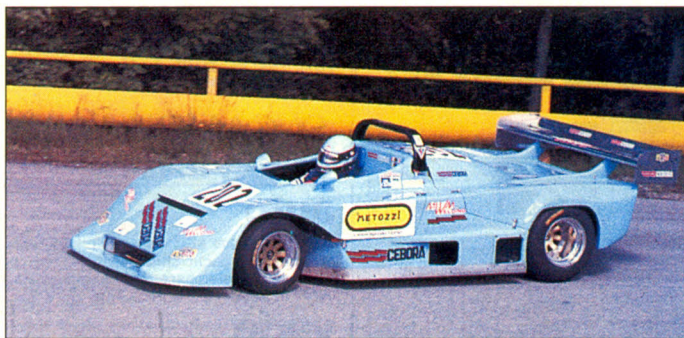
**DOVER** - Bill Elliott ha conquistato, sull'ovale di Dover, la sua sesta vittoria stagionale davanti a Earnhardt e Wallace, rispettivamente secondo e terzo al traguardo. Elliott, quando mancavano 15 giri alla fine, è riuscito a stento a tenere in pista la sua Ford che sbandava per lo scoppio di un pneumatico. L'attuale leader della serie ha dovuto prendere il via con il muletto per un incidente avvenuto in prova.

### NASCAR

Dover (Dekaware), 18 settembre 1988

#### 16. prova del campionato Nascar

**La classifica:** 1. Elliott (Ford) 500 giri alla media di 175,977 kmh; 2. Earnhardt (Chevrolet); 3. Wallace (Pontiac); 4. Allison (Ford); 5. Bodine (Chevrolet); 6. Petty (Ford) a 1 giro; 7. Alexander (Buick) a 2 giri; 8. Bonnett (Pontiac) a 2 giri; 9. Speed (Oldsmobile) a 2 giri.



NONO TITOLO PER IL PILOTA TOSCANO

## «RE» NESTI ANCORA EUROPEO

**PECS** - Mauro Nesti (nella Attualfoto si è aggiudicato per la nona volta il campionato europeo della montagna. La gara disputata a Pecs, ultima del calendario dopo la definitiva cancellazione della corsa di Schainisland originariamente spostata in ottobre, ha visto una partecipazione estremamente scarsa di concorrenti. La lotta è stata comunque molto accanita; nella prima salita Nesti ha fatto segnare il miglior tempo con 0"12 di vantaggio sullo spagnolo Villarino ma nella seconda manche una serie di problemi meccanici hanno fatto retrocedere il toscano al terzo posto nella classifica assoluta. La vittoria per somma dei tempi è andata a Villarino davanti a Stenger e il terzo posto di Nesti è stato sufficiente all'italiano per conquistare l'europeo. Nel Gruppo N la vittoria è andata a Botti davanti al tedesco Widmann, con l'ungherese Barka al terzo posto. Dosesier, con una Bmw M3, ha conquistato il Gr. A mentre il francese Rossi con la R5 Maxi Turbo ha centrato il successo nel Gruppo B.

### VAUXHALL LOTUS CHALLENGE

Dublino, 11 settembre 1988  
9. gara della serie

**La classifica:** 1. Mika Hakkinen in 23'47"5 alla media di 125,08 kmh; 2. McNish 23'57"18; 3. Bell 24'02"04; 4. Daly 24'03"03; 5. Coffey 24'09"92; 6. O'Brien

24'16"07; 7. Johnson 24'22"52; 8. Edwards 24'22"08; 9. Ayles 24'31"02; 10. Hardman 24'31"92.

**La classifica della serie:** McNish 135, Hakkinen 107; Bell 61; Ayles 56, Hardman 54, Sim 51, Spencer 50, O'Brien 41, Adams 38, Brabham 32.

## A McNISH LA SERIE VAUXHALL LOTUS

**DUBLINO** - Allan McNish (sotto, nella foto Studio83 ha vinto la prima edizione del Vauxhall Lotus Challenge grazie ad un secondo posto sul circuito di Dublino. Il pilota inglese ha affrontato la corsa, penultima del campionato, ben sapendo che gli sarebbe bastato entrare nei primi cinque per aggiudicarsi la serie; quindi si è accontentato del secondo posto finale alle spalle del compagno di squadra Hakkinen, con il quale aveva condiviso la prima fila nella griglia. Al terzo posto ha concluso Derek Bell, che è riuscito a resistere ai continui attacchi del pilota locale Vivion Daly, giunto quarto.

### EUROMONTAGNA

Pecs, 18 settembre 1988

#### Ultima gara del campionato

**La classifica assoluta:** 1. Anders Villarino (Lola) in 5'30"36; 2. Stenger (Sachs C3) 5'31"34; 3. Nesti (Osella) 5'33"82; 4.

Darbellay (Lucchini) 5'45"54; 5. Mihalik (Alfa Romeo) 6'11"96; 6. Dosesier (Bmw M3) 6'15"33; 7. Rossi (R5 Maxi Turbo) 6'24"13; 8. Cserkuti (Bmw M3) 6'25"37; 9. Moczar (Bmw 635 Csi) 6'30"08; 10. Choubrikov (Peugeot 205 Turbo 16) 6'32"86.



## WINKELOCK CAMPIONE NELLA F.3 TEDESCA

**BUDAPEST** - Joachim Winkelock, con il secondo posto conquistato nella gara ungherese alle spalle di Frank Biela, ha vinto il titolo tedesco di Formula 3. Biela ha ottenuto all'Hungaroring la sua seconda vittoria nel campionato dopo aver ottenuto la pole davanti a Winkelock, Kaufmann e Rensing. Il quartetto è partito molto forte e Winkelock, subito in seconda posizione, non ha forzato più di tanto per cercare di raggiungere Biela preoccupandosi di conservare la vettura fino al traguardo. Kaufmann nel tentativo di attaccare Winkelock è andato in testacoda rovinando una sospensione, e per lui il ritiro è stato inevitabile.

■ **GLI UNGHERESI** Ferjanecz-Tandari su Audi Coupé Quattro si sono aggiudicati il Rally bulgaro di Hebrus, valevole per il campionato europeo a coeff. 2. Anche se i due magiari hanno condotto la gara sin dall'inizio, la loro corsa è stata più volte insidiata dai bulgari Slavov-Yanakiyev con la Delta 4Wd, poi costretti al ritiro per la rottura dello sterzo. Al secondo posto si è classificato Dunev (Audi Coupé Quattro) con oltre un minuto di distacco mentre il campione ungherese Kolev si è dovuto accontentare della terza piazza.

■ **BJORN SKOGSTAD** ha matematicamente vinto il campionato di eurorallycross nella seconda divisione. La gara disputata a Hidden Hill, decima del campionato, ha definitivamente consegnato il titolo al norvegese che non ha potuto disputare la finale per il cedimento del propulsore. La vittoria è andata al compagno di squadra Trevor Reeves, che ha così ottenuto il suo quarto successo sulla pista di casa.

■ **VINCENZO SOSPIRI** ha vinto a Donington, la 13. prova del campionato Esso di Formula Ford. L'italiano, autore della pole position, è rimasto per alcuni giri in bagarre con Higgins, Dean e Palhares e successivamente ha preso il largo con estrema decisione, andando a vincere senza offrire alcuna possibilità agli inseguitori. Sospiri rimane in lizza per la vittoria nel campionato «Rac» dove occupa la terza posizione.

■ **ALLAN MOFFET** ha vinto, sul circuito di Sandown, la 500 km di Endez in coppia con l'ex pilota di moto Gregg Hansford con una Ford Sierra Rs500. Al secondo posto si è classificato Larry Perkins con la nuova Holden Commodore mentre Dick Johnson ha conquistato la terza piazza con la sua Ford Sierra Rs500.

■ **LA PIOGGIA** ha disturbato la penultima gara del campionato Porsche 944 Turbo, disputata sul circuito di Spa, e che ha visto la vittoria del rallyista belga Marc Duez. In assenza del campione Asch la gara si è sviluppata sul duello tra il vincitore e il tedesco Wolfgang Wolf, secondo al traguardo. Quest'ultimo non ha dovuto rischiare molto durante la corsa dato che Duez, per la prima volta al volante della 944, non ha potuto prendere punti.

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

# NOTIZIARIO CSAI

## Le classifiche ufficiali dei campionati

### ITALIANO ASSOLUTO

	le specialità	1	2	3	4	5	6	7	totale
1. Alboreto		213	—	—	—	—	—	—	213
2. Martini P.L.		33	92	—	—	—	—	—	125
3. Nannini		117	—	—	—	—	—	—	117
4. Baldi		—	—	113	—	—	—	—	113
5. Ravaglia		—	—	—	—	112	—	—	112
6. Capelli		102	—	—	—	—	—	—	102

LE SPECIALITÀ: 1 = F.1 - 2 = F.3000 - 3 = Sport Prototipi - 4 = F.3 - 5 = Euroturismo - 6 = F. Alfa Boxer - 7 = Sport Nazionale.

### SPORT NAZIONALE

	le gare	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	totale
1. Stefano Sanesi		—	15	15	20	20	6	20	4	—	8	—	—	108
2. Alessandro Prioglio		15	20	1	15	—	2	1	20	20	12	—	—	106
3. Ivano Giuliani		20	8	6	—	15	20	—	—	—	10	—	—	79
4. Arturo Merzario		—	12	20	10	—	—	8	12	—	6	—	—	72
5. Marco Micangeli		—	1	10	—	10	15	—	8	—	20	—	—	64

LE GARE: 1 = Monza 27/3 - 2 = Varano 17/4 - 3 = Vallelunga 24/4 - 4 = Magione 22/5 - 5 = Vallelunga 5/6 - 6 = Pergusa \*\* 19/6 - 7 = Pergusa 28/8 - 8 = Misano 24/7 - 9 = Monza 4/9 - 10 = Mugello \*\* 18/9 - 11 = Imola 22/10 - 12 = Mugello 30/10.

\*\* = mini endurance.

### FORMULA ALFA BOXER

	le gare	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	totale
1. Savoldi		3	2	6	6	6	9	9	6	9	2	—	—	58
2. Regis		9	4	9	9	—	4	3	—	3	9	—	—	50
3. Pace		1	3	3	4	9	6	6	9	—	6	—	—	47
4. Gilardi		2	6	—	1	2	3	4	4	—	—	—	—	22
5. Angelelli		4	—	—	3	—	2	—	—	—	3	—	—	12

LE GARE: 1 = Magione 17/4 - 2 = Misano 24/4 - 3 = Vallelunga 8/5 - 4 = Mugello 12/8 - 5 = Monza 26/6 - 6 = Pergusa 17/7 - 7 = Misano 7/8 - 8 = Varano 28/8 - 9 = Monza 11/9 - 10 = Mugello 18/9 - 11 = Vallelunga 9/10.

### FORMULA 3

	le gare	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	totale
1. Emanuele Naspetti		1	6	6	9	1	2	—	9	9	3	—	—	46
2. Mauro Martini		—	9	9	6	2	3	6	3	—	—	—	—	38
3. Fabrizio Giovanardi		4	—	4	—	9	6	—	2	—	6	—	—	31
4. Rinaldo Capello		6	—	3	—	3	9	3	—	—	—	—	—	24
5. Gianni Morbidelli		—	—	2	4	—	—	9	—	—	4	—	—	19

LE GARE: 1 = Vallelunga 27/3 - 2 = Magione 17/4 - 3 = Misano 23/4 - 4 = Varano 8/5 - 5 = Mugello 12/6 - 6 = Monza 26/6 - 7 = Pergusa 10/7 - 8 = Misano 7/8 - 9 = Monza 4/9 - 10 = Mugello 18/9 - 11 = Vallelunga 9/10 - 12 = Imola 22/10.

### ITALIANO F.3000

	le gare	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	totale
1. Pierluigi Martini		6	6	9	6	—	9	9	9	—	—	—	—	54
2. Marco Apicella		3	9	6	9	9	—	—	—	—	—	—	—	36
3. Claudio Langes		9	—	4	—	6	6	—	—	—	—	—	—	25
4. Andrea Chiesa		—	—	—	3	4	4	4	—	—	—	—	—	15
5. Massimo Monti		2	3	—	4	—	1	—	—	—	—	—	—	10

LE GARE: 1 = Jerez (E) 17/4 - 2 = Vallelunga (I) 8/5 - 3 = Pau (F) 23/5 - 4 = Silverstone (GB) 5/6 - 5 = Monza (I) 26/6 - 6 = Pergusa (I) 17/7 - 7 = Brands Hatch (GB) 21/8 - 8 = Birmingham (GB) 29/8 - 9 = Le Mans (F) 25/9 - 10 = Zoldar (B) 16/10 - 11 = Digione (F) 23/10.

### AUTOCROSS

	classe/gare:	1	2	3	4	5 (tot. A)	6	7	8	9 (tot. B)	totale
1. Guazzaroni	3j	—	3	9	9	9 (30)	9	9	—	—	48
2. Stecca	2b	4	9	9	9	9 (36)	—	9	—	—	45
3. Dal Bo	2a	4	9	9	1	9 (31)	6	3	—	—	40
4. Susan	3s	9	—	9	3	9 (30)	—	3	—	—	39
5. Tamburini	3s	6	—	—	6	6 (18)	9	6	—	—	33
6. Passarella	3s	—	9	6	3	4 (28)	—	—	—	—	28
7. Fontana	3j	4.5	4	14	—	— (14.5)	6	6	—	—	26.5
8. Parro	2a	3	—	—	—	— (9)	9	6	—	—	24
9. Caputo	2b	3	4	—	—	3 (10)	6	4	—	—	20

2a = seconda Divisione classe 2000 - 2b = seconda Divisione classe 3500 \* 3j = terza Divisione prototipi junior - 3s = terza divisione prototipi. Il punteggio finale viene assegnato sommando i migliori quattro risultati per ciascuno di due gruppi di gare.

LE GARE: 1 = Pragliarolo Maggiore (NO) 4/4 - 2 = Vaccarino (PD) 24/4 - 3 = Solarolo (PV) 26/6 - 4 = Ceccano (FR) 10/7 - 5 = Latina 31/7 - 6 = Catria (PS) 7/8 - 7 = Crossodromo Emiliano (RE) 4/9 - 8 = Vittorio Veneto 25/9 - 9 = La Piana (BS) 2/10.

### SLALOM

1. Saracco (Alp. A110)	p. 125
2. Rossi (Erberth R1)	110
3. Mozzone (Gmg)	83
4. Bormida (Fiat X1/9)	79
5. Loddo (Loddo)	42
6. Melluzzo (Fiat X1/9)	40
7. Massola (Fiat X1/9)	34
8. Zandonà (Fiat 850)	32
9. De Micheli (Abarth X1/9)	28
10. Edmondo (Lancia Stratos)	25

Queste le gare disputate: Colli Euganei (PD) 27/3 - Vaiano (FI) 17/4 - Città Lumezzano (BS) 15/5 - Rubbiano (CN) 22/5 - Sesta Godano (GE) 12/6 - Caserta Vecchia (CE) 26/6 - Susa Moncenisio (CN) 10/7 - Fiore (PT) 31/7 - Molini Triora (CN) 28/8 - Ceranesi (GE) 18/9 - Butera (CL) 2/10 - Vico Equense (NA) 16/10.

### Norme Tecniche

N.S. 9 Art. 6 precisazione sulle verifiche di peso.

Si precisa che nelle gare nazionali di tutti i Gruppi e Formule le vetture verranno pesate nelle condizioni in cui tagliano il traguardo a fine batteria o gara. Per le gare titolate Fia si rispetterà il regolamento dei rispettivi campionati Fia.

### Iscrizioni aperte al Rally di Roma

Il prossimo 23 ottobre si svolgerà l'ormai classico «Rally di Roma». La partenza (ore 5,01) e l'arrivo (ore 18,36) sono previste, per il secondo anno consecutivo nell'affascinante e pittoresco scenario di via Veneto a Roma. Il percorso, si svilupperà su una distanza totale di 550 km, con ben 16 prove speciali tutte su asfalto. Le iscrizioni alla gara, aperte il 22 settembre saranno chiuse il 15 ottobre. Le domande dovranno essere inviate alla Assi Promo Competition Car, Piazzale Clodio 12, 00195 Roma (telefono 06/ 311433, telefax 06/ 310230), accompagnate dalla tassa di iscrizione: Lire 300.000 + 20.000 di assicurazione.

A cura di Guido Schittone



## BERGER SCENDE IN... MARE

GERHARD BERGER è diventato amante dell'offshore. Dopo Prost, Rosberg e Alboreto anche l'austriaco della Ferrari ha acquistato un magnifico scafo realizzato dalla Tullio Abbate. Si tratta del modello Offshore 33' che dispone di due motori Volvo Turbodiesel da 200 cavalli ciascuno. Si tratta di una motorizzazione abbastanza tranquilla rispetto a quella usata dai colleghi di lavoro del velocissimo Gerhard. Nella foto, il ferrarista con Tullio Abbate dopo il varo dell'imbarcazione. Madrine del varo sono state Roberta Bisoli e Cristina Abbate, secondogenita del titolare.

## BEMANI PASSA ALLA SUPRA TURBO

LA BEMANI MOTORSPORT abbandonerà le Toyota Supra aspirate con motore tre litri, con le quali ha disputato il campionato europeo turismo, per passare alle più competitive Turbo. La versione turbocompressa della Gt giapponese verrà schierata in gara, con ogni probabilità, la prossima stagione.

■ **LEHTO.** Il pilota finlandese ha ancora due gare in programma in questa stagione. Lehto sarà impegnato, infatti, a Silverstone, in una prova del campionato Lucas, e quindi andrà a Macao per il Gran Premio di Formula 3 che si disputa nella città asiatica.

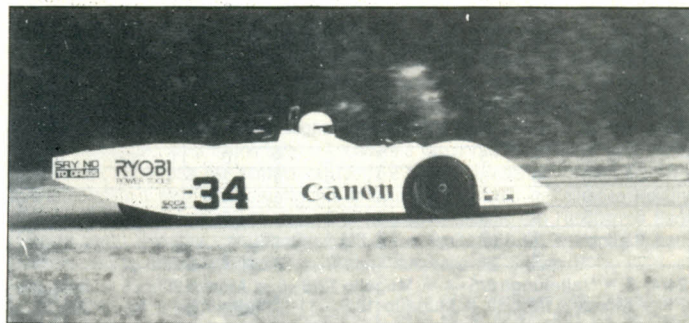
■ **BRABHAM.** È confermato che il giovane Gary disputerà la prossima stagione il campionato intercontinentale di Formula 3000. Il figlio del grande Jack non ha ancora un team, tuttavia si è già assicurato il settantacinque per cento del budget necessario per coprire la stagione.

■ **SKOAL.** Lo sponsor principale del team di Mike Curb, la Skoal, ha deciso di non rinnovare per il 1989 l'appoggio alla squadra che corre ormai da anni in F. Indy. In virtù di questo provvedimento diventa difficile la posizione di John Andretti, il nipote di «Piedone» che rischia di trovarsi nell'89 senza una guida. Non dimentichiamoci, infatti, che il più giovane della dinastia degli Andretti è ancora convalescente dopo l'incidente di Pocono in cui si è fratturato un piede. John

WALKINSHAW PREPARA UN MOTORE DI F. 3000

## DALLA METRO ALLE MONOPOSTO

IL MARCHIO ROVER correrà il prossimo anno in Formula 3000. Tom Walkinshaw, infatti, sta sviluppando un propulsore Rover 6 cilindri tre litri appunto destinato ad apparire su una monoposto della Formula cadetta. Il motore è il medesimo che equipaggia le Metro 6R4 Gruppo B che due anni fa disputavano il mondiale rally. Ricordiamo che l'architettura prevede i sei cilindri con un angolo di apertura di 90 gradi e il regime massimo di giri raggiungibile è di 9000, il limite appunto previsto per regolamento nella Formula 3000. Il debutto in gara è previsto per giugno anche se ancora non si sa quale sarà il telaio che ospiterà il sei cilindri. Non sarà comunque l'esordio in pista del propulsore inglese. Nel 1986 infatti fu montato sulla vettura della scuderia «Ecosse» che vinse il campionato mondiale prototipi classe C2. Ancora nel 1986 venne proposto all'allora capo supremo della Rover Motor Sport, John Davenport, di usare questo propulsore in Formula 3000, ma all'epoca non se ne fece nulla. Evidentemente l'idea non è stata abbandonata e ora ha trovato in Tom Walkinshaw il realizzatore. L'avvento del motore Rover sulle monoposto, tuttavia, non coincide con un nuovo coinvolgimento diretto della Rover nelle competizioni.



## DAL FOOTBALL ALL'AUTOMOBILISMO

SI CHIAMA Walter Payton ed è una delle stelle di prima grandezza del mondo del football americano, avendo militato nella gloriosa formazione dei Chicago Bears. Ora Payton ha deciso di cambiare... mestiere dandosi all'automobilismo. Lo ha fatto nella maniera migliore scegliendo una categoria dura e difficile come la Sport 2000. Nella foto, lo vediamo al volante della Lola T88/90 del team Olson Engineering con la quale Payton prenderà parte alle ultime gare della stagione statunitense della categoria.

## LAMMERS ANDRÀ A MACAO

JAN LAMMERS, il pilota olandese che ha contribuito alla conquista del secondo titolo mondiale Sport Prototipi da parte della Jaguar, ha deciso di fare un estemporaneo ritorno in monoposto. Guiderà a Macao una Formula 3 per il team Flying Tiger con cui ha già corso in Asia negli anni passati, vincendo una edizione della prestigiosa corsa cittadina.

## SAITTA EUROPEO DI KART

VINCENZO SAIITA al volante di un Kali-Pavesi gommato Vega ha vinto il campionato europeo di kart classe 125 Formula C. Il pilota romano ha preceduto sul traguardo di Kecskemet in Ungheria il tedesco Beulex, e l'altro italiano Pellegrini. Al quinto posto si è classificato Mellin. Nella stessa occasione si è disputato il mondiale della categoria, vinto a sorpresa dallo svedese Rydell (All kart-Pavesi) davanti al tedesco Siemens e all'italiano Tarabelli.

## DALLA ALD UN NUOVA GRUPPO C2

DOPO le delusioni scaturite dalla biposto spinta dal motore a 6 cilindri Bmw, Louis Descartes si è deciso a costruire una nuova vettura di Gruppo C2 che correrà tutta la stagione nel 1989: si tratta di una macchina molto convenzionale che disporrà di un motore Ford Cosworth curato da Nicholson. Il costruttore parigino è convinto di poter aspirare l'anno prossimo al successo di classe con la nuova realizzazione che potrebbe essere venduta anche a qualche cliente.

## AMATI PRESENTE AL VIA DEL CELNET

È MOLTO probabile che Giovanna Amati correrà il Cellnet Superprix. L'italiana disporrà della terza Ralt del team Inter-sport. In alternativa Giovanna Amati potrebbe guidare una Rt32 della squadra Tom's a fianco di Damon Hill e dell'olandese Peter Kox. La presenza dell'italiana al Celnet, comunque, è vincolata alla scelta degli organizzatori che sono sommersi dalle iscrizioni.

## GROSSI PERICOLI PER IL FUTURO DI POCONO

DOPO la 500 Miglia di Pocono Bobby Rahal, Mario Andretti, Danny Sullivan e il direttore tecnico della Cart Wally Dallenbach senior hanno chiesto ai responsabili del circuito statunitense, in specie al dottor Joseph Mattioli, di provvedere alla realizzazione di una nuova pavimentazione del trivioale. Questo per prevenire situazioni drammatiche come quelle verificatesi quest'anno nel corso della 500 Miglia, nella quale numerose monoposto sono state coinvolte in incidenti. L'associazione dei piloti ha poi detto chiaramente che se questi lavori non verranno effettuati, i conduttori si rifiuteranno di correre su questo autodromo. La pista che potrebbe prendere il posto di Pocono è quella di Denver nel Colorado.



## DUMFRIES CON GEM IN FORMULA 3000

JOHNNY DUMFRIES, (nella foto) il pilota visconte britannico è molto richiesto sul mercato. Dopo il successo nella 24 Ore di Le Mans al volante della Jaguar Xjr9 del team Twr l'inglese (nella foto) ha visto crescere notevolmente le sue quotazioni: dopo la deludente stagione in F.1 con la Lotus, farà il suo ritorno in monoposto su una Reynard di F.3000 nelle ultime due corse del campionato intercontinentale in programma il 16 ottobre a Zolder e il 23 ottobre a Digione. Correrà per il team Gem.

## PADRONE RISPOLVERA LA BICILINDRICA

**TONY PADRONE**, il simpatico pilota campano che ha vinto alla grande l'ultima corsa del Trofeo Fisa di Formula 2000 disputata a Varano, si concederà un finale di stagione all'insegna del divertimento. Infatti è intenzione di Padrone di disputare le ultime due gare dello challenge Saico, organizzato dalla Erre Promotion di Roma. Si tratta del campionato che l'organizzazione laziale ha istituito per consentire la sopravvivenza delle gare club. Padrone prenderà parte alle gare di Magione del 16 ottobre e di Vallelunga del 20 novembre al volante della Fiat 700 con la quale si era messo in luce alla fine degli Anni '70, prima di approdare nel mondo delle monoposto.

## SCAPINI IN MINI-INDY A MIAMI

**FRANCO SCAPINI** disputerà l'ultima gara della serie Mini-Indy che si correrà a Miami il 6 novembre prossimo. Al pilota italiano verrà affidata una vettura da un team che esordirà proprio in quella occasione e Scapini avrà come compagno di squadra Jeff Andretti. È intenzione della squadra di disputare con gli stessi piloti, l'intera serie nel 1989.

## A BABINI IL MEMORIAL MORUZZI

**FABIO BABINI** ha vinto il «Memorial Paolo Moruzzi», disputato domenica 18 settembre al kartdromo di Rioveggio, in provincia di Bologna. Il faentino si è quindi laureato campione italiano della classe 125 dopo avere sostenuto un lungo duello con Maurizio Braschi, preceduto sul traguardo di soli due decimi di secondo. Al terzo posto si è classificato Angelo Iaconageli.

## LAFFITE-VOGT GRAZIATI DAL TNA

**RECENTEMENTE**, in una delle sue prime sedute, il rinnovato Tna ha riammesso la Bmw M3 del team Bigazzi condotta da Laffite-Vogt nella classifica della gara valevole per il campionato europeo turismo di Vallelunga. L'equipaggio era stato tolto di classifica al termine della corsa perché Laffite aveva condotto la vettura oltre il limite massimo consentito dal regolamento. Il Tna riconosciuta la buona fede del team che aveva sbagliato di un solo giro il conteggio ha inflitto allo stesso un'ammenda di un milione.

■ **CARSICO**. È stata annullata la 6. Coppa Altopiano Carsico, originariamente prevista il 16 ottobre. Lo ha comunicato la scuderia North East che avrebbe dovuto organizzare la gara.



## LA COPPA EUROPA AL NURBURGRING WINKELHOCK CONTINENTALE

È **RISULTATO** un incontro tutto italo-tedesco quello della Coppa Europa di Formula 3 che si è disputata in prova unica domenica scorsa al Nurburgring. Contando sul fattore campo si è imposto Joachim Winkelhock (nella foto sopra Studio'83) che è stato l'autore di una prova maiuscola che ha entusiasmato il pubblico presente. Alle spalle del tedesco si sono inseriti Martini (nella foto sotto, Studio'83), ottimo secondo, e Naspetti che ha occupato l'ultimo gradino del podio. Da segnalare anche l'ottima prova di Morbidelli, che aveva fatto segnare anche la migliore prestazione in prova. Alla gara si erano presentati in diciannove con, come detto, Morbidelli in pole position, affiancato in prima fila dal tedesco Biela. Al via scattavano anticipatamente, Morbidelli e Biela, ma dopo solo sei giri la corsa veniva sospesa a causa di un incidente che coinvolgeva Bartenks, Rensing e Wolfgang Kaufmann. Veniva così data una seconda partenza con il vincitore Winkelhock che prendeva il via dai box. Grande rimonta del pilota tedesco che riusciva a superare tutti gli avversari tagliando per primo il traguardo.

### FORMULA 3

Adenau (Germania Ovest), 25 settembre 1988

### Coppa Europa

La classifica: 1. Joachim Winkelhock (Reynard) 31 giri in 30'34"16; 2. Martini

(Dallara) 40'42"57; 3. Naspetti (Dallara) 40'47"34; 4. Kraemer (Bsr) 40'49"24; 5. Tacchino (Reynard) 40'54"53; 6. Giovanardi (Reynard) 41'26"40; 7. Brack (Reynard) 41'28"89; 8. Roppes (Reynard) 41'32"74; 9. Morbidelli (Dallara) 41'34"29; 10. Hansen (Reynard) 41'49"97.



## RITORNA LA TARGA STORICA

**DOPO LA RIEVOCAZIONE** storica, svoltasi nel 1986, la Targa Florio per auto storiche tornerà a disputarsi con cadenza annuale a partire dal prossimo 16 ottobre, quando è in programma, sul Piccolo Circuito delle Madonie, la «1. Targa Florio Storica». La manifestazione, organizzata dall'Automobile Club Palermo e dalla «Coppa Italia s.r.l.», è valida per il Trofeo Csai Autostoriche, e si disputerà con la formula rally, già collaudata nel 1986. I concorrenti, ammessi in un massimo di 150, compiranno tre giri del Piccolo Circuito, ciascuno di circa 72 chilometri, che sarà suddiviso in prove speciali e tappe di trasferimento; 213,030 i chilometri totali da percorrere, dei quali 168,130 composti dalle 13 prove speciali: «Tribune» e «Buonfornello» (1 passaggio), «Cerde» (due passaggi), «Scillato», «Collesano» e «Campofelice», da disputarsi tre volte. 24 saranno i controlli orari, due i riordini (a Campofelice di Roccella), e tre i parchi assistenza, dopo il ponte di Scillato, in direzione dello svincolo autostradale. La partenza (ore 8.01) e l'arrivo (Ore 16.02), sono fissate presso le Tribune di Cerda, dove sarà ubicata la direzione gara e gli altri servizi. Le iscrizioni alla «1. Targa Florio Storica» si riceveranno fino al 30 settembre. È prevista la partecipazione dei migliori conduttori del settore, con alcuni esemplari di auto particolarmente interessanti.

■ **LUTTO**. Maggye Smith, la segretaria tutto fare di Paul Newman è deceduta la scorsa settimana. La Smith seguiva molto da vicino l'attività in pista del famoso attore americano ed era molto legata a Mario Andretti che nel week end di Nazareth è apparso molto scosso per la notizia.

## KLAUS LUDWIG PASSA NELL'89 ALLA MERCEDES

IL **TEDESCO** Klaus Ludwig, che ha corso nel mondiale sport prototipi al volante di una Porsche del team Joest, nel 1989, guiderà una Sauber Mercedes. Klaus (nella foto Sipa) sarà al volante della seconda biposto che la Casa della Stella a tre punte schiererà il prossimo anno: sulla prima ci saranno Baldi-Schlesler, mentre sulla seconda Ludwig è l'unico pilota già confermato.



■ **CILENTO** — L'Automobil Club di Salerno comunica che domenica 9 ottobre, ad Acropoli, non si disputerà la cronoscalata del Cilento, come da calendario Csai, bensì lo slalom 1. Trofeo Cilento. Per informazioni telefonare al seguente numero: 089/ 232339.

■ **SALITA**. In calendario originariamente ad inizio settembre, si disputerà invece il 15-16 ottobre la prima salita Lima-Abetone organizzata dal Team 1000 Miglia di Brescia in collaborazione con il Club Motoristico Appennino Pistoiese e che si articolerà su due manche. Il percorso, che ha una lunghezza di 4 km, si snoderà sulla SS. 12 Brennero con partenza da Pianosinatico e arrivo a Fontana Vaccaia (Mastrocarlo). Le iscrizioni si chiuderanno il 10 ottobre, devono essere inviate al Club Motoristico Appennino Pistoiese Via Marconi, 14 - 51028 San Marcello Pistoiese (Pt).

■ **MONTAGNA**. Domenica 9 ottobre si svolgerà la Vergato-Cereglia, gara valida per il campionato italiano della Montagna. Le iscrizioni si chiuderanno l'11 ottobre e dovranno pervenire alla Boschi Racing Team via Marconi 126 - 40033 Casalecchio di Reno (Bologna). Tel. 051-572311.

■ **MARTINI**. È diventato molto difficile che Mauro Martini possa prendere parte alla corsa del campionato giapponese di Formula 3 del 22 ottobre al volante di una Dallara 388 a motore Nissan. In quella occasione il velocissimo pilota romagnolo sarà impegnato nella concomitante corsa valida per l'italiano della categoria di Imola.

Hanno collaborato:  
**Roberto Argenti,**  
**Thomas M. Imhof**

A PERGUSA FATICATO SUCCESSO DELL'ALFA 75 TURBO

## PERICOLO SIERRA!

Dietro ai vittoriosi Francia e Baldi, con la vettura ufficiale, si è inserita la Ford di Imberti guidata da Vitale e Brand che è stata a lungo al comando

**PERGUSA** — Il campionato turismo s'infiama. Pareva che fosse proprio giunta l'ora per l'Alfa Romeo di cedere il primo posto nel podio, la Ford Sierra di Imberti guidata da Brand e Vitale ha ottenuto la pole con un margine di più di un secondo su Mauro Baldi che disponeva dell'Alfa ufficiale, ma al termine delle due ore di gara un'eccezionale Giorgio Francia e una saggia tattica di squadra, permettevano ancora una volta alla scuderia del Biscione di conquistare l'assoluto. Nella prima ora di gara, con le Maserati (pur positive in prova) subito fuori, un Marco Brand determinato e velocissimo allunga subito davanti alla 75 di Baldi e Brancatelli, Ricci e Francia, quest'ultimo al volante nella prima ora della sua abituale vettura. Ricci passa presto Baldi mentre Francia è costretto a cambiare un paio di gomme perdendo un giro. A un quarto d'ora dal termine Gunnella con la Bmw 635 rimane in bilico su un cordolo pericolosamente, entra la Pace Car ma dietro e non davanti al leader Brand creando un po' di confusione. Manna con l'Alfa Sud, 15. dopo la prima ora, è il primo di tutte le classi

3, 4, 5 e 6, mentre Brand conclude la sua fatica rifilandolo 12"68 a Ricci e 13"58 a Baldi. A questo punto Francia, con interessi di classifica, sale sulla vettura ufficiale di Baldi per la seconda ora, intenzionato a recuperare il distacco non impossibile che lo separa dai due che ora sono Vitale e «Baronio». Vitale va via molto bene rintuzzando gli attacchi del più accreditato Francia, mentre Baronio perde subito

qualche posizione. Con un Drovandi scatenato che, pur con un giro di distacco si porta inizialmente dietro a Vitale, Francia riesce a passare i due dopo una ventina di minuti e ad accumulare un vantaggio di più di venti secondi su Vitale vincendo l'assoluto per la terza volta in questa stagione. Brancatelli che ha guidato sempre da solo mantiene il comando della classifica generale.

**Roberto Argenti**



## GRUPPO N/IL PILOTA PEUGEOT È IN LIZZA PER IL TITOLO NADDEO FA IL VUOTO

**PERGUSA** — La gara dei gruppi N è stata divisa in due «Due Ore»: una riservata alle classi 1, 2 e 3, e una alle rimanenti. In quella delle cilindrate maggiori la vittoria finale è stata raggiunta dalla ricostituita coppia «Toby» e Corsini del team di Lella Lombardi, squadra duramente provata dall'incidente avvenuto proprio a Pergusa nel giugno scorso con il rogo della vettura di Carlo Rebai. Un'eccezionale prima ora di «Toby», al secolo Carlo

Brambilla, ha posto le basi per il successo finale, con il pilota milanese che, inizialmente quarto dietro a Pedole Galluzzo, sempre all'attacco con la sua M3 in un mare di Sierra. Cipolli, nella prima mezz'ora di gara è riuscito ad infilare tutti e tre resistendo bene anche al ritorno di Galluzzo che concluderà alle sue spalle con meno di nove secondi di distacco davanti a Cipolli, Francesco Fassi, Gagliano e Pedol, e assicurando pertanto una seconda ora tut-

ta da vedere. Ma la decisione gioca un brutto scherzo al romano che al nuovo via viene penalizzato di un minuto per partenza anticipata quando conduceva su Claudio Fassi, Corsini, Gagliano e Pedol. Con tutti i piloti concentrati a controllare i distacchi, la seconda ora diventa più tranquilla e Fassi può vincere la sua gara davanti a Corsini, mentre le posizioni per somma di tempi risulteranno poi invertite. Galluzzo è comunque terzo, Pedol quarto, mentre Marchiol con la Renault è primo in terza classe. La «2 Ore» delle classi minori ha avuto il solito dominatore in Naddeo, che ha vinto la prima ora e controllato la seconda, concludendo davanti a Torrisi-Vasta e a Landolina, tutti con le Uno Turbo. Gli occhi di tutti erano su Jacques Villeneuve, che ha gareggiato con notevole grinta terminando la sua prima ora al decimo posto nonostante problemi di assetto, ma non potendo prendere il via nella seconda frazione poiché la vettura non è stata riparata in tempo utile. □





**A lato, l'Alfa 75 Turbo Evoluzione di Baldi e Francia che si è imposta nella 2 Ore di Pergusa. La supremazia però è stata messa in dubbio dalla Ford Sierra Cosworth di Imberti che solitamente corre nell'Europeo Turigmo (nell'altra pagina): Vitale e Brand hanno concluso alla piazza d'onore dopo essere stati a lungo al comando (FotoStudio '83)**

#### TURISMO

Pergusa, 25 settembre 1988

#### 2. Ore di Pergusa

9. prova del campionato italiano velocità turismo

#### Le classifiche

##### GRUPPO A

**Classe unica:** 1. Baldi-Francia (Alfa Romeo 75 Turbo E) in 2.03'18"82 alla media di 151.734 km/h; 2. Vitale-Brand (Ford Sierra Cosworth) a 12"72; 3. Brancatelli (Alfa Romeo 75 Turbo) a 49"73; 4. Ricci-Baronio (Bmw M3) a 1'22"73; 5. Livio-Lovato (Alfa Romeo 75 Turbo) a 1'27"37; 6. D'Amore (Alfa Romeo 75 Turbo) a 2'20"83; 7. Soli (Alfa Romeo 75 Turbo) a 2'56"97; 8. Francia-Drovandi (Alfa Romeo 75 Turbo) a 1 giro; 9. Silva-

Colombo (Alfa Romeo 75 Turbo) a 5 giri; 10. Bello (Bmw M3) a 6 giri; 11. Gambino-Costa (Ford Sierra Cosworth) a 7 giri; 12. Manna (Alfasud Ti) a 7 giri; 13. Gerbino-Anastasi (Alfa Romeo 33 Q) a 7 giri; 14. Anastasi-Anastasi (Alfa Romeo 75 Turbo) a 8 giri; 15. Viglione (Alfa Romeo 75 Turbo) a 8 giri; 16. Silvestro (Toyota Corolla) a 8 giri; 17. Bigliuzzi (Alfa Romeo 33) a 9 giri; 18. Califano-Fiorillo (Alfa Romeo 75 Turbo) a 15 giri; 19. Nocci (Fiat Ritmo 130) a 16 giri; 20. Russo-Rossi (Alfa Romeo 75 Turbo) a 17 giri;

□ Giro più veloce: di Brand in 1'48"81 alla media di 163,621 kmh.

##### GRUPPO N

**Classi 1/2/3:** 1. «Toby»-Corsini (Ford Sierra Cosworth) 2.02'13"98 alla media di 148,216 kmh; 2. Fassi-Fassi (Ford Sierra

Cosworth) a 54"50; 3. Galluzzo (Bmw M3) 1'01"59; 4. Pedol (Ford Sierra Cosworth) a 1 giro; 5. Marchiol (Renault 5 Gt turbo) a 2 giri; 6. «Assia» (Renault 5 Gt Turbo) a 2 giri; 7. Tommasi (Renault 21 Turbo) a 4 giri; 8. Sebastì Scalera (Renault 5 Gt Turbo) a 4 giri; 9. Curcio (Peugeot 205 Gti) a 4 giri; 10. Trodella (Peugeot 205 Gti) a 6 giri; 11. Poli (Renault 5 Gt Turbo) a 7 giri; 12. Giudici-Giudici (Alfa Romeo 75 Turbo) a 9 giri; 13. Misasi-Ferraro (Lancia Delta Integrale) a 13 giri; 14. Gagliano (Ford Sierra Cosworth) a 27 giri; 15. Cipolli-Urlandi (Ford Sierra Cosworth) a 28 giri.

□ Giro più veloce: di Toby in 1'56"69 alla media di 152,712.

**Classi 4/5/6:** 1. Nadde (Peugeot 205 Gti) 2.03'56"07 alla media di 138,992 kmh; 2. Torrisi-Vasta (Fiat Uno Turbo) a 1'31"55; 3. Landolina (Fiat Uno Turbo) a 2'04"23; 4.

Cangelli-Nardini (Peugeot 205 Gti) a 2'37"55; 5. Milla-Giuliani (Toyota Corolla) a 2'53"28; 6. Kewin-Zambuto (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 7. Saccenti-Roggetti (Suzuki Swift) a 2 giri; 8. Ricci-Muccio (Peugeot 205 Rallye) a 2 giri; 9. Baliva-Merluzzi (Daihatsu-Charade) a 2 giri; 10. «Poker» (Peugeot 205 Rallye) a 2 giri; 11. Costa-Panebianco (Citroën Ax) a 3 giri; 12. Rea (A 12 Abarth) a 4 giri; 13. Gallitto (Opel Corsa) a 4 giri; 14. Celentano (A 112) a 4 giri; 15. Sinisi (A 112 Abarth) a 7 giri; 16. Addari (Fiat Ritmo 130) a 17 giri; 17. De Vito-Bellandi (Daihatsu Charade)

□ Giri più veloce: di Naddeo in 2'04"99 alla media di 142,571 kmh.

**Così la classifica assoluta del campionato:** 1. Brancatelli punti 121,6; 2. Naddeo 112,4; 3. Francia 110; 4. Bigliuzzi 97,2; 5. Rea 78,4.

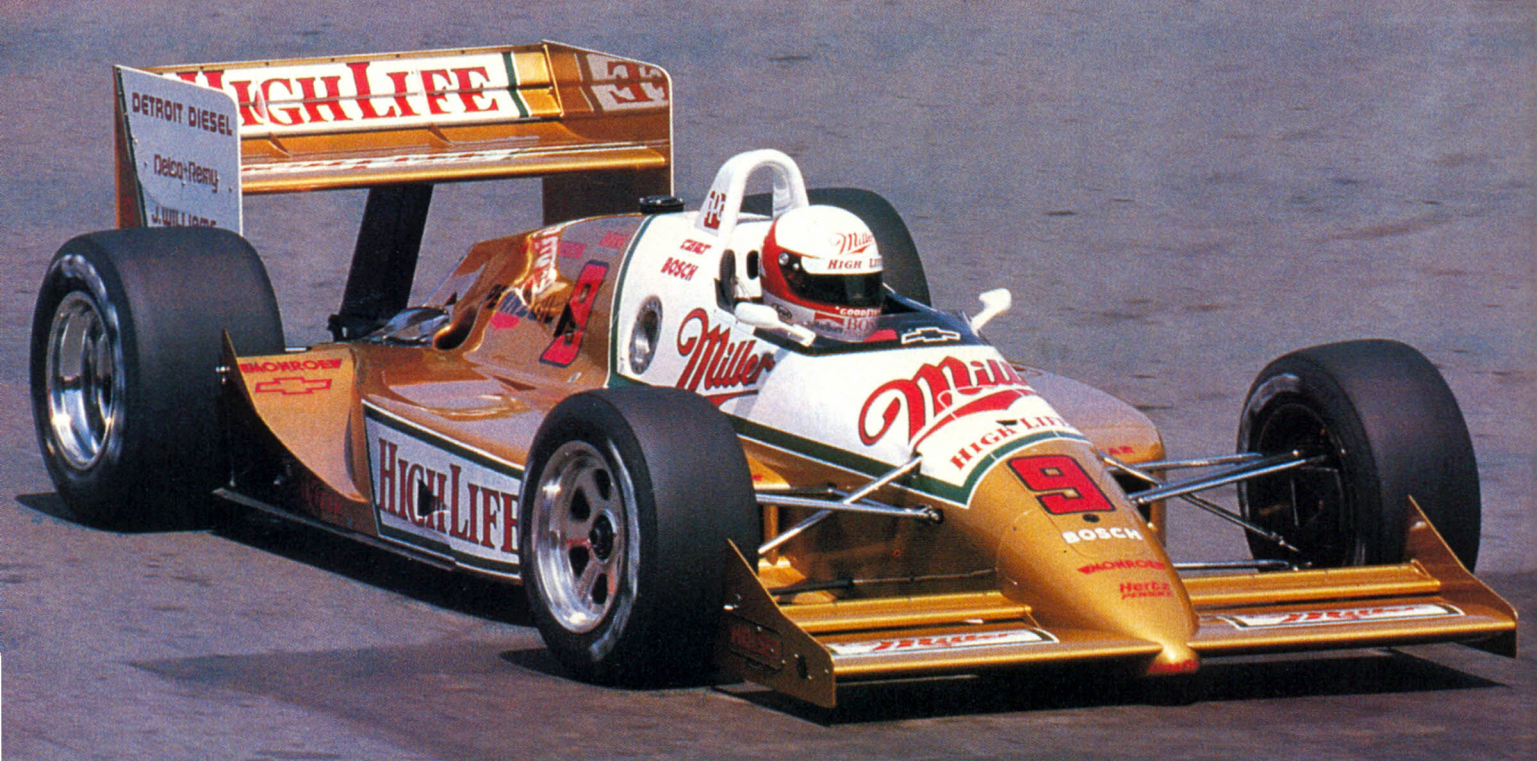
## SOLO UNA MANCHE PER VILLENEUVE

## DEBUTTO SFORTUNATO

**PERGUSA** — Gli vogliono già tutti bene e non poteva essere altrimenti. È appena arrivato nel mondo delle corse europee, ma è come se tutti lo avessero sempre conosciuto, è sembrato quasi che lo stessero aspettando. Jacques Villeneuve in fondo sta iniziando a riempire un po', nel cuore di tutti, il grande vuoto lasciato dal suo indimenticabile padre, anche se lui sembra non pensarci, ribadendo a tutti di voler fare la sua strada esclusivamente con le proprie capacità. Indubbiamente le qualità non gli mancano, anche se è presto per intuire gli sviluppi futuri di un'attività di pilota da lui fortemente desiderata: concentratissimo, per tre giorni a Pergusa è stato sicuramente il personaggio più conteso. Un gruppo di tifosi non si è perso neanche una sua mossa, lo hanno accompagnato fino in pista mangiandoselo con gli occhi, quasi a volergli confermare ancora una volta il grande affetto provato per il padre. Dalla sua gara di esordio non ci si poteva francamente aspettare di più: partito in settima fila con il 13. tempo senza aver rischiato nulla per sua stessa ammissione, Jacques si è comportato bene malgrado una toccata sul cordolo, per evitare un concorrente più lento, gli abbia aperto la convergenza della sua 33. Buon sangue non mente, alla fine della gara Jacques ha già detto di voler guidare qualcosa di più potente...



**Sopra, Jacques Villeneuve con la 33 Gr.N con cui ha concluso la prima ora al 10. posto. Poi non è potuto ripartire (Studio '83)**



F. INDY/SULLIVAN SBANCA L'ULTIMO OVALE DELLA STAGIONE

# COLPO GROSSO

Il bravo pilota del team Penske ha dominato tanto le prove che la gara e ora comanda il campionato con un buon margine su Rahal che a Nazareth si è dovuto accontentare del 12. posto

**NAZARETH** — Sull'ultimo ovale della stagione, quello di Nazareth in Pennsylvania, le due vetture del team di Roger Penske dopo aver conquistato la prima fila dello schieramento, con Sullivan e Mears, hanno ampiamente rispettato i pronostici anche in gara dimostrando che su questo tipo di piste sono le vetture da battere. Ad imporsi è stato Danny Sullivan, che ha così rafforzato la sua posizione di leader della classifica del campionato Cart, ma anche il compagno di squadra Rick Mears ha saputo essere grande protagonista. Infatti, ha lungamente tenuto posizioni di vertice e solo un clamoroso errore del suo box, giusto quando i tempi sembravano maturi per un attacco al vertice della corsa, lo ha costretto ad accontentarsi di un 7. posto finale che di certo non rende merito al suo valore di pilota. I meccanici di Mears nel cambio gomme hanno montato malamente una ruota, e così il povero Rick, oltre a perdere molto tempo in questa operazione è stato in pratica costretto a un doppio stop. Numerosi avversari, hanno quindi avuto via libera sottraendogli punti preziosi per un eventuale rilancio nella classifica generale. Detto della grande gara di Sullivan, che ora capeggia il campionato di F. Indy con 25 punti di vantaggio su Rahal e 29 su Al Unser jr., merita di essere sottolineata la prova della famiglia Andretti. In particola-

re, quella di Michael che, nonostante dissonanza di una vettura equipaggiata con un motore Cosworth decisamente inferiore come prestazioni al «Chevy», è riuscito ad ottenere un brillantissimo secondo posto finale, in virtù di una condotta di gara allo «spasimo». Molto abile è stato, a sua volta, anche Mario, sempre velocissimo, pur se la sua vettura non è apparsa quanto aerodinamica al meglio. Il traffico in pista poi, non ha certo favorito «Piedone» pur se il terzo posto finale, tutto sommato, gli rende sufficientemente merito. Decisamente positiva, poi, è stata la prova di Teo Fabi. Ha condotto la sua March-Porsche al quarto posto con una gara tanto bella quanto regolare, grazie ad un assetto rivelatosi competitivo anche con il pieno di benzina.

**MENO BENE** sono andate invece, le cose a Bobby Rahal che si è dovuto accontentare del misero punticino che assicura il dodicesimo posto. Del resto il motore Judd di cui dispone difficilmente gli avrebbe permesso di più. Magra consolazione per lui, il sapere che anche Al Unser jr. è stato tradito dal motore. Infatti il giovane Al, dopo essere stato in testa si è visto costretto al ritiro, proprio per il cedimento del suo Chevrolet. Negativa, tutto sommato, anche la giornata di Fittipaldi. Al volante di una vettura squilibrata, che «mangiava» esageratamen-

te i pneumatici si è dovuto accontentare di un anonimo 8. posto e di una piccola manciata di punti. Tra i protagonisti restano da citare Boesel e Guerrero. Globalmente a Nazareth si sono ben comportati, soprattutto il colombiano, ha mostrato di attraversare un momento positivo, dopo le molte traversie patite nell'arco di questo campionato.



## LE PROVE

### PENSKE PIÙ CHE MAI

NAZARETH — Le Penske Pc17 in questa stagione si sono conquistate la fama di «imbattibili» sugli ovali. E, a Nazareth, hanno consolidato questa loro fama aggiudicandosi tutta la prima fila dello schieramento, grazie a due impeccabili prestazioni di Sullivan e Mears che hanno girato nell'ordine in 20"911 (corrispondente a una media di 277,060 kmh) e 21"061. Ennesima conferma, dunque, per le Penske ed ennesimo «de profundis» quanto meno per quello che riguarda le qualifiche, per i Cosworth ormai incapaci di rivaleggiare con gli 8 cilindri progettati da Mario Illien. Del resto i primi quattro posti dello schieramento sono stati occupati da vetture spinte da motori Chevy, alle spalle di Sullivan e Mears si sono piazzati Mario Andretti (pilota di casa) e Emerson Fittipaldi, con il solo Bobby Rahal, quinto a salvare l'onore degli altri motori grazie al suo Judd, se non proprio potentissimo quanto meno affidabile. Mediocre è risultata, infine, la giornata della Porsche che Fabi è riuscito a classificare solo in dodicesima piazza penalizzato da un motore che, in pista, non vuol saperne di erogare i cavalli che fa vedere al banco. □



**Grande gara a Nazareth, ultimo circuito ovale della stagione, per Danny Sullivan re sia delle prove sia della gara. Danny si è imposto con più di 12" di vantaggio su un sorprendente Michael Andretti, a fianco (FotoForti), unico degli avversari a pieni giri. In basso, il bravissimo Fabi, quarto, autore della sua miglior prestazione stagionale (FotoSipra)**

LA CRONACA della gara ha visto alternarsi fasi monotone a emozionanti colpi di scena. Al via il più veloce è risultato Mears, che è riuscito a prendere la testa ai danni del «poleman» Sullivan che a sua volta ha avuto la meglio su Mario Andretti, Fittipaldi, Al Unser jr, Rahal e Michael Andretti. Le posizioni sono rimaste immutate sino a quando Fittipaldi (al 26. giro) ha dato il via a rifornimenti. Al termine dei pit stop in testa si è ritrovato Unser jr. che però, al 68. giro, è stato costretto a ritirarsi con il motore arrosto. Facile per Mears riprendere, a questo punto, il comando delle operazioni davanti a Sullivan, agli Andretti, jr. e sr. nell'ordine, a Fabi, a Boesel e a Guerrero. Trenta giri più tardi però a Sullivan è riuscito il sorpasso con Fabi che, a sua volta, ha sopravanzato Mario Andretti soffiandogli la quarta piazza. A venti giri dalla fine, quando le cose sembravano assestate e solo un attacco di Mears a Sullivan poteva scuotere la corsa, è accaduto l'imprevisto. Il povero Mears, potenziale pretendente alla vittoria, è rimasto «fregato», come detto, dai suoi meccanici ai box. E così sotto la bandiera a scacchi sono passati nell'ordine Sullivan (alla media di 239,028 kmh), Michael Andretti, Mario Andretti, (capace con un rush finale di recuperare su Fabi) il nostro Fabi, appunto, e Boesel.

Giancarlo Cevenini

## 200 MIGLIA DI NAZARETH

Nazareth (Pennsylvania), 25 settembre 1988  
13. prova del campionato di F. Indy

### Così (in 20) al via e (in 14) al traguardo

<b>Danny Sullivan</b> (Penske Pc17-Chevy) 20"911	<b>Rick Mears</b> (Penske Pc17-Chevy) 21"061	1. <b>Danny Sullivan</b> 200 giri 1.20'47"630 alla media di 239,028 kmh (Penske Pc17-Chevy)
<b>Mario Andretti</b> (Lola T8800-Chevy) 21"100	<b>Emerson Fittipaldi</b> (Lola T8700-Chevy) 21"256	2. <b>Michael Andretti</b> a 12"206 (Lola T8800-Cosworth)
<b>Bobby Rahal</b> (Lola T8800-Judd) 21"506	<b>Al Unser Jr.</b> (March 88C-Chevy) 21"665	3. <b>Mario Andretti</b> a 1 giro (Lola T8800-Chevy)
<b>Raul Boesel</b> (Lola T8800-Cosworth) 21"666	<b>Michael Andretti</b> (Lola T8800-Cosworth) 21"810	4. <b>Teo Fabi</b> a 2 giri (March-Porsche)
<b>Derek Daly</b> (Lola T8800-Cosworth) 22"215	<b>Scott Brayton</b> (Lola T8800-Judd) 22"305	5. <b>Raul Boesel</b> a 2 giri (Lola T8800-Cosworth)
<b>Roberto Guerrero</b> (March 87C-Cosworth) 22"319	<b>Teo Fabi</b> (March 88C-Porsche) 22"369	6. <b>Roberto Guerrero</b> a 3 giri (March 87C-Cosworth)
<b>Arie Luyendyk</b> (Lola T8800-Cosworth) 22"547	<b>Howdy Holmes</b> (March 88C-Cosworth) 22"799	7. <b>Rick Mears</b> a 3 giri (Penske Pc17-Chevy)
<b>Kevin Cogan</b> (March 88C-Cosworth) 22"874	<b>John Jones</b> (March 88C-Cosworth) 23"153	8. <b>Emerson Fittipaldi</b> a 6 giri (Lola T8700-Chevy)
<b>A.J. Foyt</b> (Lola T8800-Cosworth) 23"178	<b>John Andretti</b> (Lola T8800-Cosworth) 23"502	9. <b>Arie Luyendyk</b> a 6 giri (Lola T8800-Cosworth)
<b>Tony Bettenhausen</b> (Lola T8700-Cosworth) 23"567	<b>Dick Simon</b> (Lola T8800-Cosworth) 24"481	10. <b>Derek Daly</b> a 9 giri (Lola T8800-Cosworth)
		11. <b>John Jones</b> a 10 giri (March 88C-Cosworth)
		12. <b>Bobby Rahal</b> a 11 giri (Lola T8800-Cosworth)
		13. <b>Tony Bettenhausen</b> a 15 giri (Lola T8700-Cosworth)
		14. <b>Howdy Holmes</b> a 17 giri (March 88C-Cosworth)

### Classifica del campionato dopo 13 gare:

1. Danny Sullivan 149; 2. Bobby Rahal 124; 3. Al Unser jr 120; 4. Mario Andretti 112; 5. Emerson Fittipaldi 105; 6. Rick Mears e Michael Andretti 103; 8. Raul Boesel 89; 9. Derek Daly; 10. John Jones 42; 11. Teo Fabi 41; 12. Roberto Guerrero 40; 13. Arie Luyendyk 31; 14. A.J. Foyt 29; 15. Tony Bettenhausen 25; 16. Kevin Cogan 24; 17. Howdy Holmes 19; 18. Scott Atchinson 13; 19. Scott Brayton 12; 20. Dick Simon 11; 21. John Andretti 5.

## MINI INDY/VITTORIA A SORPRESA DI CALVIN FISH

### BEEKHUIS SI.. SUICIDA

NAZARETH — Calvin Fish ha vinto a Nazareth la decima prova del campionato di Mini-Indy e si è portato, grazie a questa vittoria, in quarta posizione della classifica alle spalle del leader Dave Simpson, di Jon Beekhuis e Tommy Byrne. Beekhuis che capeggiava il campionato prima di questa gara si è giocato un possibile successo, che sin dalle prove sembrava assolutamente alla sua portata, per un testa coda al primo giro che lo ha fatto precipitare in ultima posizione. A nulla, poi, gli è

valso impegnarsi in una gran rimonta: contro Fish non c'è stato nulla da fare, e il povero Jon si è dovuto accontentare di una modesta quinta piazza dietro a Fish, Groff, Snow e Simpson. Buona la gara del nostro Daccò che ha avuto concrete garanzie dal suo team di poter finire la stagione con una vettura ben a punto (il prossimo anno invece Daccò farà il grande salto in F. Indy). Lungamente quinto il nostro bravo pilota è stato tradito, a due soli giri dalla fine, da un problema

all'impianto elettrico, e si è dovuto accontentare dell'11. posto.

#### AMERICAN RACING SERIES

Nazareth (Pa), 25 settembre 1988

#### 10. prova del campionato Ars

La classifica: 1. Calvin Fish 75 giri in 36'07"780 alla media di 200,444 kmh; 2. Mike Groff a 0"028; 3. Mike Snow; 4. Dave Simpson; 5. Jon Beekhuis; 6. Paul Tracy; 7. Tommy Byrne a 1 giro; 8. Steve Barclay a 2 giri; 9. Michael Greenfield a 3 giri; 10. Ted Prappas a 4 giri.

Classifica generale: Simpson 122; Beekhuis 121; Byrne 103; Fish 99; Prappas 87; Snow 60; Daccò e Tracy 53; Groff e Greenfield 26; Barclay 24.

## IN AFRICA OCCIDENTALE VINCE UNA NISSAN

# FINALMENTE AMBROSINO

Il pilota ivoriano si impone davanti alla Mazda Gruppo N del belga Gaban. Ambrosoli, settimo assoluto, è il migliore tra gli italiani

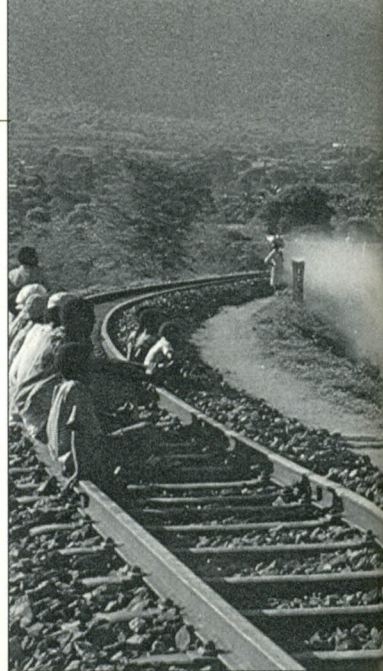
**ABIDJAN** — Più per l'affermazione di Alain Ambrosino, la prima nel mondiale del pilota francese di nascita ma ivoriano di cittadinanza, e della Nissan, il rally della Costa d'Avorio '88 sarà ricordato per il secondo posto ottenuto dalla Mazda Gruppo N del belga Pascal Gaban, sceso in Africa occidentale alla ricerca di punti per il campionato riservato alle Gr. N. Ma anche, questo Costa d'Avorio non sarà facilmente scordato dall'austriaco Rudi Stohl, uno dei favoriti alla vigilia, feritosi in un incidente con la sua Audi Coupé Quattro (di cui leggete a parte). Per Ambrosino una volta ritiratosi Stohl, è stato tutto più semplice: senza l'austriaco che aveva perso la testa nelle fasi finali e poi era passato in seconda posizione ma sempre troppo vicino per stare tranquilli, l'ivoriano non ha fatto altro che risparmiare il mezzo fino al traguardo, senza neppure controllare la corsa di Gaban, visto che il belga nulla poteva (e non voleva) con una vettura nettamente inferiore rispetto alla Nissan del leader. Nissan che ritorna al successo esattamente sei anni dopo la sua ultima affermazione in una prova del mondiale, avvenuta al Safari '82 con la Datsun (allora la Casa giapponese correva con questo marchio) del keniano Shekhar Mehta. Ambrosino ha assunto il comando del rally fin dalle primissime fasi mentre Gaban, che in teoria avrebbe dovuto limitarsi a controllare gli altri Gr. N, ha preferito mantenersi nelle zone alte della classifica, riuscendo così anche ad aggiudicarsi la «priorità Fia». Il giovane belga ha avuto a disposizione una vettura, la 323 4Wd del Mazda Team Belgium, che mai lo ha tradito, se si escludono normali inconvenienti, riferiti alle dure prove africane, agli ammortizzatori e al semiassi. Adesso è al comando della Coppa Fia Gr. N a pari punti con Recalde: Sanremo e Rac d'Inghilterra annunciano un acceso confronto tra i due. Non hanno invece avuto fortuna gli equipaggi italiani al via del Costa d'Avorio. Il solo Roberto Ambrosoli, milanese della



dinastia delle celebri caramelle, ha visto il traguardo di Abidjan, settimo con una Mazda 323 4Wd Gr. N del Team Mazda Italia di Pelli e autore di una corsa regolare. Antonio Farina, con un'Audi Coupé Quattro schierata dal team di Emilio Radaelli, ha occupato anche la quarta posizione (e avrebbe potuto fare meglio) se non fosse uscito di strada. Alessandro Molinao, uno degli «innamorati» dell'Africa, non ha potuto ripetere l'exploit dell'anno scorso, quando terminò ottavo assoluto, per problemi alla trasmissione che lo hanno fermato proprio sul finale di gara. Al di là della prestazione di Ambrosino e di Gaban, il Costa d'Avorio non ha offerto molto, impoverito com'è stato dalla mancanza dei «big» e di squadre ufficiali: basti considerare che la Nissan che ha avuto a disposizione Ambrosino era un modello dell'87, la stessa che il conduttore ivoriano aveva usato al Safari. L'altra vettura semiufficiale era quella di Tauziac (Mitsubishi Starion Turbo) che ha concluso terzo assoluto. Un po' poco per una prova del mondiale.

**Martin Holmes**

### IL FATTO





Sopra, la Nissan 200 Sx di Ambrosino che ha ottenuto la sua prima affermazione in una prova iridata (Photo4). A lato, la Mazda del giovane belga Gaban, che con il risultato della Costa d'Avorio, secondo assoluto e primo della classe Produzione, è passato al comando della Coppa Fia Gr. N (FotoBishop)

## ANSIA PER STOHL

ABIDJAN — È da quando il rally della Costa d'Avorio era ancora denominato Bandama che si temevano incidenti durante la corsa, e quindi tutti i problemi legati al rintracciare e soccorrere rapidamente gli equipaggi coinvolti. Lo si è visto troppo bene quest'anno quando l'Audi Coupé Quattro degli austriaci Stohl e Kaufmann (nell'immagine Photo4) ha avuto un incidente nella zona più remota del percorso di gara, nella foresta di Tai, di notte. La vettura di Rudi Stohl, in quel momento seconda alle spalle di Ambrosino, si è capovolta più volte su se stessa. Stohl, uno dei favoriti del Costa d'Avorio, riportava due fratture al braccio ma ciò che appariva grave erano le ferite alla testa: il primo a soccorrere i due austriaci (Stohl giaceva privo di sensi) è stato Gaban il quale ha proseguito per avvertire dell'accaduto i commissari al controllo successivo. Solo allora è stato possibile inviare l'elicottero: tuttavia il mezzo di soccorso è dovuto tornare indietro per due volte causa le cattive condizioni meteo. Solo 11 ore dopo l'incidente Stohl ha potuto essere trasferito all'ospedale di Abidjan dove le sue condizioni sono state giudicate non allarmanti. Il suo coequipier, invece, ha riportato lievi ferite alla mano destra. □

**11. gara del mondiale piloti - Abidjan, 20-24 settembre 1988 - Organizzazione:** Fédération Ivoirienne des Sport Automobiles, Abidjan (Costa d'Avorio) - **Direttore di gara:** Marcel Copetti - **Percorso:** km 3421,80, suddivisi in 80 controlli orari, con 4 prove speciali per km 50,23 - **Condizioni meteorologiche:** tempo prevalentemente buono con precipitazioni piovigginose - **Partiti:** 38 - **Arrivati:** 10.

### Così al traguardo

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Ambrosino-Le Saux	Nissan 200 Sx	CI-CI	A	pen. 3.34'51"
2. Gaban-Lux	Mazda 323 4Wd	B-B	N	5.06'33"
3. Tazuc-Papin	Mitsubishi-Starion	F-F	A	7.20'20"
4. Oudit-Lemarie	Volkswagen Golf 16V	CI-CI	N	7.53'08"
5. Choteau-Chevalier	Toyota Corolla	F-CI	A	7.53'48"
6. Monin-Chevalier	Mazda 323 4Wd	F-F	N	8.08'16"
7. Ambrosoli-Veronelli	Mazda 323 4Wd	I-I	N	9.49'02"
8. Mafall-Kady	Toyota Corolla	CI-CI	N	11.26'02"
9. Molinie-Molinie	Volkswagen Golf Gti	CI-CI	A	11.54'08"
10. Assef-Assale	Toyota Corolla	CI-CI	A	12.42'03"

### Così il mondiale piloti (dopo 11 gare)

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

### Le prove speciali

**ABIDJAN** — Come già avvenuto al Safari, anche nel percorso del rally della Costa d'Avorio sono state inserite, per la prima volta, prove speciali vere e proprie. Ecco i risultati della «Superspeciale» di Abidjan e delle 3 prove speciali.

**Superspeciale** — 1. Stohl; 2. Ambrosino; 3. Monin; 4. Farina; 5. Somaia.

**PS 1, la Dijibi (km 15,87)** - 1. Stohl in 12'01"; 2. Ambrosino a 7"; 3. Gaban a 2"; 4. Copetti a 41"; 5. Tauziac a 1'06".

**PS 2, Ake Bepiat (km 18,76)** - 1. Stohl in 9'26"; 2. Ambrosino a 1"; 3. Copetti a 46"; 4. Farina a 54"; 5. Gaban a 1'06".

**PS 3, Soungassi (km 12,27)** - 1. Gaban in 6'15"; 2. Salim e Ambrosino a 41"; 4. Monin a 46"; 5. Tauziac a 50".

### I rally leader

Controllo orario 1, Stohl; da controllo orario 2 a c.o. 80, Ambrosino.

### I principali ritiri

Stohl (Audi Coupé Quattro), uscita di strada; Molino (Lancia Delta 4Wd), rottura trasmissione; Farina (Audi 80 Quattro), uscita di strada; Copetti (Toyota Corolla 1.6), rottura sospensioni; Cavaioni (Opel Manta), rottura sospensione; L. Ambrosoli (Mazda 323 4Wd), noi meccaniche.

### Coppa Fia Gr. N

Abidjan (Costa d'Avorio), 20-24 settembre 1988

**11. prova della Coppa Fia Piloti Gr. N**

**La classifica:** 1. Gaban-Mux (Mazda 323 4Wd) 5.06'33"; 2. Oudit-Lemarie (Volkswagen Golf 16V) 7.53'08"; 3. Monin-Chevalier (Mazda 323 4Wd) 8.08'16"; 4. Ambrosoli-Veronelli (Mazda 323 4Wd) 9.49'02"; 5. Mafall-Kady (Toyota Corolla) 11.26'02".

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

IL SECONDO POSTO A CIPRO È SUFFICIENTE A TABATON

# MISSIONE COMPIUTA

Nell'ultima prova a massimo coefficiente, il successo va al «vecchio» svedese Waldegaard con la Toyota. Il belga Snijers, rivale del pilota Lancia nella corsa al titolo, costretto al ritiro

**NICOSIA** — Meglio di così non avrebbe potuto essere questa edizione del rally di Cipro, ultima prova a coefficiente massimo dell'europeo: titolo continentale assegnato matematicamente a Fabrizio Tabaton, che bisca così quello dell'86, e successo di Bjorn Waldegaard che ha portato la Toyota Celica 4Wd alla sua prima affermazione in una gara internazionale. Al pilota genovese della Grifone è stato sufficiente il secondo posto per assicurarsi quel titolo inseguito con tenacia per tutta la stagione, nonostante le battute d'arresto dovute a una sfortuna che pareva averlo preso di mira. Patrick Snijers, che nelle ultime gare aveva intravisto la possibilità di vincere il campionato, ha dovuto invece alzare bandiera bianca proprio nel rally che si annunciava decisivo: per continuare a sperare, magari giocandosi poi il tutto per tutto nelle prove a coefficiente 3 e 2 (quali Antibes, El Corte Ingles piuttosto che l'Algarve o il Condroz belga, a casa sua), avrebbe dovuto almeno concludere quarto. Ma la sorte aveva previsto per lui, coraggioso comunque nell'affrontare gli sterrati di Cipro con la Bmw M3, un ritiro avvenuto proprio a metà gara: rottura della scatola del cambio, forse troppo sollecitata sulle tortuose strade dell'isola. L'ultima tappa dell'Eurorally è stata invece la corsa del duro svedese della Toyota, Waldegaard e Eriksson, che si sono anche divisi i successi nelle prove speciali: 8 vittorie parziali per il «vecchio» Bjorn, 11 per il giovane Kenneth. Il gallese David Llewelin, in gara con l'Audi Coupé Quattro del team Sutton, se ne è aggiudicata 2 mentre Tabaton ha onorato la propria prestazione vincendone una. Waldegaard e Eriksson hanno letteralmente dominato sugli sterrati di Cipro. Tabaton di contro ha gareggiato più in funzione del campionato che della competizione vera e propria: non poteva permettersi passi falsi, e di errori non ne ha commessi. È comunque risalito dalla sesta posizione che occupava alla fine della prima piazzata. Sino alla terza tappa

Waldegaard e Eriksson hanno occupato rispettivamente il primo e secondo posto della classifica assoluta, separati tra loro di appena un minuto e mezzo. Ma Eriksson ha poi lamentato il cedimento di una ruota che gli ha causato una penalizzazione di ben 17 minuti, facendolo così retrocedere dalla seconda alla quarta posizione. «Cipro è stata un'autentica sfida» ha affermato Waldegaard all'arrivo, riferendosi al gran caldo. David Llewelin, vincitore qui a Cipro un anno fa, ha dovuto accontentarsi del terzo posto dopo che nel primo giorno aveva sofferto di problemi meccanici. Si archivia così anche l'euro-rally '88 dispensatore di titoli per i colori italiani: oltre a quello assoluto conquistato da Tabaton (e quindi dalla Lancia), anche il Challenge Gruppo N ottenuto da Piero Liatti con la Delta Integrale della Grifone, oltre alla certezza matematica del campionato femminile per Paola de Martini, assente nell'isola. Una nota simpatica: la decima posizione assoluta della classifica finale del rally di Cipro è stata occupata dal pilota sovietico Elizarov con una Lada Samara ufficiale. Come dire «pe-restrojka» anche nell'europeo rally.

**Tony Christodoulou**

**EURORALLY**

Nicosia (Cipro), 23-25 settembre 1988

**16. Rally di Cipro**

Gara valida per il campionato europeo (coeff. 20)

**La classifica:** 1. Waldegaard-Gallagher (Toyota Celica 4Wd) in 6.38'09"; 2. Tabaton-Tedeschini (Lancia Delta Integrale) 6.45'58"; 3. Llewelin-Short (Audi Coupé Quattro) 6.46'40"; 4. Eriksson-Diekmann (Toyota Celica 4Wd) 6.56'12"; 5. Jeropoulos-Vasliades (Nissan 200 Sx) 7.06'54"; 6. Mavropoulos-Antoniades (Ford Sierra Xr 4x4) 7.07'31"; 7. Terzian-Theophanous (audi Coupé Quattro)

7.15'06"; 8. Hadjivassiliou-Hadjivassiliou (Volkswagen Golf 16V) 7.34'19"; 9. Kalogerou-Christodoulides (Peugeot 20 Gti) 7.35'38"; 10. Elizarov-Talancev (Lada Samara) 7.42'16".

□ Così il campionato (dopo 38 gare di 10 a coeff. 20): 1. Tabaton punti 1640; 2. Snijers 1380; 3. Arletti 876; 4. Droogmans 840; 5. Rayneri 700; 6. McRae e de Martini 520; 8. Waldegaard 445; 9. Chatriot 430; 10. Holzer 424.

□ Fabrizio Tabaton è campione d'Europa '88; Paola de Martini si aggiudica matematicamente il titolo femminile; Piero Liatti vince il Challenge Fia Gruppo N.

**Nella foto grande, Tabaton e Tedeschini (a sinistra) esultano per il titolo europeo conquistato a Cipro con la Lancia Delta della Grifone (Photo4). A lato, la Bmw di Snijers, costretto al ritiro per rottura del cambio (FotoHolmes). In basso, la Toyota Celica 4Wd di Bjorn Waldegaard, vincitore del rally di Cipro (Photo4)**



**IL MOTIVO**

## LA PRIMA VOLTA DELLA CELICA

**NICOSIA** — Era dal Costa d'Avorio del 1986 che Bjorn Waldegaard, quarantaquattrenne svedese, campione del mondo nel '79, non vinceva un rally. La prima affermazione della nuova Toyota Celica 4Wd, che aveva debuttato al Tour de Corse di quest'anno, porta la sua firma. Proprio Waldegaard è stato l'uomo che nell'autunno scorso si era incaricato della messa a punto (i primi test furono effettuati in Grecia) della vettura destinata al mondiale '88. Qui a Cipro il team ufficiale della Toyota è venuto per accelerare i tempi di sviluppo della coupé sui terreni di gara più diversi. Le precedenti uscite nell'europeo (il programma principale della

squadra di Andersson resta il mondiale sono state in Germania al Deutschland Rally e all'Hunsruck. A Cipro la Toyota ha collaudato diversi particolari alle sospensioni e alla trasmissione, modifiche che si sono dimostrate estremamente valide. Nonostante le elevate temperature esterne di Cipro (anche 40 gradi) i propulsori delle Celica 4Wd di Waldegaard e Eriksson non hanno sofferto di problemi di surriscaldamento. Il team Toyota ha dedicato il successo alla memoria di Henry Liddon, il direttore sportivo della squadra tragicamente scomparso un anno fa in un incidente aereo durante il rally della Costa d'Avorio. □



L'INTERVISTA/TABATON PARLA DI STAGIONE SOFFERTA

## «HO DIMOSTRATO DI SAPER CENTRARE GLI OBIETTIVI»

**NICOSIA** — L'avventura è finalmente finita nel migliore dei modi e loro, Fabrizio Tabaton e Luciano Tedeschi, possono godersi il titolo europeo, il secondo dopo quello conquistato nell'86. È un Tabaton tranquillo quello che sorseggia bevande ghiacciate (fuori la temperatura è di 35 gradi) al bar dell'Hotel Ledra di Nicosia. «Certo sono felicissimo di questo titolo ma non mi esalto più di tanto — racconta il

33enne genovese — L'ho inseguito per dieci gare, ho sofferto come in poche altre occasioni nella mia carriera di pilota, non ho mai mollato. Ed è di questo che sono soddisfatto: Fabrizio Tabaton ha voluto dimostrare di essere un pilota capace di centrare gli obiettivi prefissati. Qui a Cipro ho gareggiato per il campionato, non per dare battaglia a Waldegaard e alla sua Toyota. Lui, lo svedese, non aveva nulla da perdere, io tutto. Abbiamo fatto due corse differenti» E prosegue «Solo dopo Madeira ho temuto che il campionato si mettesse male. Nell'isola portoghese mi sono detto: adesso è davvero dura. Troppa sfortuna mi aveva accompagnato fino a quel momento, e mai per colpa mia, di questo ne sono sicuro. In Grecia, quando ho vinto, il morale si è alzato e ho affrontato le ultime due prove con cuore più sereno». Quanto vale questo titolo? «Vale quello che vale» afferma il pilota della Lancia «Voglio dire che era la meta mia e della Grifone quest'anno e ci siamo riusciti. Per la stagione ventura nulla è ancora deciso, i programmi non sono stati ancora deliberati. In linea di massima dovrei rifare l'euroally, che in questa prima edizione disputata su dieci gare a coefficiente elevato ha dimostrato di essere combattuto e con un parco partenti di assoluto valore. Oltre ai miei rivali diretti, Snijers in particolare, ma anche Droogmans, ho dovuto vedermela con l'agguerrita concorrenza locale che mi sono trovato di fronte nelle singole prove». Si è trattato sempre di rivali in più, gente che ti sottraeva preziosi punti, una difficoltà in più. □



# RALLY CIR

A destra, la Ford Sierra di Cunico, vincitore a Pescara. Sotto, la Bmw M3 di Zanussi, k.o. per rottura del motore (FotoStudio83). Nella pagina accanto, Bentivogli che ha perso il secondo posto per soccorrere Busseni. In basso, Aghini, secondo (Photo4)



A PESCARA GRAN BENEFICIATA PER LE VETTURE GRUPPO N

## CLASSE VINCENTE

Tra tutte, dieci nelle prime dieci posizioni, svetta la Ford Sierra di Cunico favorito anche dal repentino ritiro della Bmw M3 di Zanussi: il friulano dà così l'addio alle speranze tricolori

**PESCARA** — Un lungo rettilineo per scaricare tutti i cavalli disponibili ed una veloce curva a sinistra che si spegneva in una destra secca. Sull'asfalto i segni di un dritto, apparentemente uno dei tanti: null'altro. Un paio di curve più in là, con la coda dell'occhio, Bruno Bentivogli ha visto e capito che uno dei tanti non era. Sotto quella curva c'era un'auto bianca, appena fumante e con le ruote all'aria: accanto un corpo apparentemente inanimato. Una frenata ed un rapido dietrofront ed il giallo che già si era abbozzato con il ritiro quasi immediato di Andrea Zanussi si preparava a diventare una saga spesso crudele, travolgente nella sua imprevedibilità, e che la chiusura del cerchio avrebbe portato alla vittoria finale quel Franco Cunico che per primo aveva seminato il panico al via, riuscendo ad avviare solo in extremis ed a spinta la sua Ford Sierra che un meccanico aveva lasciato con un ventola accesa qualche ora prima, quando l'aveva portata al parco-partenza. Paurosa la scena davanti agli occhi del romagnolo, ancor più cruenta di una realtà già grave: Mercedes 190 preparata da Orlando, ridotta ad un ammasso di lamiere contorte con accanto, disteso, un esanime Nick Busseni (attualmente all'ospedale di Lione con la frattura scomposta della rotola destra, del tallone sinistro, dell'acetabolo destro del bacino e trauma cranico) mentre il navigatore Ciocca era seduto, svenuto e con il volto ridotto ad una maschera di sangue, al suo posto (per lui però

«solo» qualche taglio in volto, varie contusioni ed una frattura costale). Un Busseni che proprio nella prova precedente aveva riacchiuffato in testa Cunico, a conferma delle sue immutate qualità e della potenzialità di una vettura a cui è sempre mancato proprio il pilota da acuto. Subito Bruno ha cercato aiuto, ha cercato di fermare chi sopraggiungeva: ma nessuno si è fermato là da lui, anche se qualcuno lo ha fatto più sotto, dove c'era l'ambulanza. Come ovvio, forse, ma penalizzante e frustrante. E quando Tommi Makinen gli è passato davanti a passo d'uomo, ma senza fermarsi, ha esploso un pugno micidiale sul lunotto posteriore della Golf del finlandese, mandandolo in frantumi. Tanta paura e tanta rabbia, perché così gli sfumava un secondo posto assoluto per quei 9' di ritardo accumulati portando ed aspettando aiuti e che la legge dei rally a quel punto non gli poteva cancellare malgrado i commissari sportivi abbiano, per quasi quattro ore, cercato di trovare la scusa per farlo. Eppure Bruno infine ha voluto proseguire, è giunto quarto (dietro a Cunico, Fabbri e Aghini e davanti ad un manipolo di veri e propri sopravvissuti), raccogliendo alla fine l'applauso del pubblico ed il premio, un magnifico orologio, che il presidente dello sportivismo comitato organizzatore della gara, Fiorenzo Vicci, ha voluto attribuirgli. Comunque condizionata da questo episodio la gara ha snocciolato un'altra lunga serie di sorprese. Sfortunata la prova di Graziano

Rossi; positiva l'ottima riuscita della «superspeciale» in asfalto (tantissimi pubblico, tantissimi numeri); sorpresa è stata anche la quasi totale scomparsa dei Gr. A (alla fine il primo è soltanto 11.). Un'impressione positiva l'ha lasciata pure un giovanotto finlandese, Tommi Makinen, che correva per la prima volta con le «slick».

Gianni Cogni





INCIDENTI A BUSSENI E ARDUINI

# ATTIMI DI PAURA

**PESCARA** — Al via sono in 53: non male malgrado le assenze. Cuore in gola e 30" di handicap iniziale per Cunico senza batteria mentre Zanussi, secondo copione, scatta in testa. Dietro di lui un gran bel Busseni poi Bertone e l'ex pilota di F.1, Loris Kessel con una M3. L'egemonia di Zanussi si ferma sul primo passaggio sulla lunghissima speciale di Castel del Monte: gli esplose il cambio. Sulla stessa frazione fuori anche Sthor, Kessel e la Galli (frizione) mentre la Opel Manta con i colori della Polizia dell'appuntato Gomboso finisce a mò di vaporiera nella prova seguente per la rottura della cinghia dell'alternatore e della pompa acqua: guarnizione della testa k.o. e ritiro. Guai anche per

segue

## TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

### PS 1. - Vicoli (km 4,9)

1. Zanussi in 3'30"; 2. Busseni a 3"; 3. Cunico a 4" (1. Gr. N); 4. Bertone a 5"; 5. Kessel a 10".

### PS 2. - Villa Cellera (km 12,75)

1. Zanussi in 9'07"; 2. Cunico a 14" (1. Gr. N); 3. Busseni a 24"; 4. Bentivogli a 27"; 5. Bertone a 28".

### PS 3. - Montebello (km 7,6)

1. Zanussi in 4'38"; 2. Busseni a 4"; 3. Cunico a 5" (1. Gr. N); 4. Bentivogli e Bertone a 8".

### PS 4. - Castel del Monte (km 31,55)

1. Cunico (1. Gr. N) in 18'04"; 2. Busseni a 15"; 3. Bertone a 21"; 4. Bentivogli a 26"; 5. Rossi a 35".

### PS 5. - Forca di Penne (km 8,9)

1. Cunico (1. Gr. N) in 5'28"; 2. Busseni a 3"; 3. Bertone a 8"; 4. Bentivogli e Rossi a 11".

### PS 6. - Vicoli (km 4,9)

1. Busseni in 3'31"; 2. Bertone a 2"; 3. Cunico a 3" (1. Gr. N); 4. Rossi a 8"; 5. Bentivogli a 9".

### PS 7. - Villa Cellera (km 12,75)

1. Cunico (1. Gr. N) in 9'22"; 2. Bertone a 1"; 3. Rossi a 11"; 4. Busseni e Bentivogli a 12".

### PS 8. - Montebello (km 7,6)

1. Busseni in 4'38"; 2. Cunico (1. Gr. N) a 5"; 3. Bertone a 6"; 4. Rossi a 9"; 5. Bentivogli e Aghini a 13".

### PS 9. - Castel del Monte (km 31,55)

1. Cunico (1. Gr. N) in 17'55"; 2. Bertone a 21"; 3. Rossi a 23"; 4. Taruffi a 53"; 5. Arduini a 1'13".

### PS 10. - Forca di Penne (km 8,9)

1. Cunico (1. Gr. N) in 5'31"; 2. Rossi e Bertone a 4"; 4. Bentivogli a 7"; 5. Aghini a 10".

### PS 11. - Vicoli (km 4,9)

1. Bertone in 3'34"; 2. Cunico (1. Gr. N) a 2"; 3. Rossi a 4"; 4. Makinen a 7"; 5. Aghini, Galleni e Fabbri a 9".

### PS 12. - Villa Cellera (km 12,75)

1. Cunico (1. Gr. N) in 9'22"; 2. Bertone a 4"; 3. Rossi a 9"; 4. Makinen a 14"; 5. Aghini a 19".

### PS 13. - Montebello (km 7,6)

1. Cunico (1. Gr. N) in 4'40"; 2. Bertone a 1"; 3. Rossi a 6"; 4. Bentivogli e Aghini a 10".

### PS 14. - Castel del Monte (km 31,55)

1. Cunico (1. Gr. N) in 18'00"; 2. Rossi a 30"; 3. Bentivogli a 42"; 4. Galleni a 56"; 5. Arduini a 1'02".

### PS 15. - Forca di Penne (km 8,9)

1. Cunico (1. Gr. N) in 5'31"; 2. Bentivogli a 8"; 3. Rossi a 11"; 4. Aghini a 12"; 5. Makinen a 15".

### PS 16. - Superprova SIV (km 2)

1. Fabbri (1. Gr. N) in 2'14"; 2. Makinen a 1"; 3. Cunico a 2"; 4. Caldarola a 3"; 5. Sonda, Aghini, Gatti a 4".

### PS 17. - Bivio S. Giorgio (km 7,8)

1. Cunico (1. Gr. N) in 5'32"; 2. Bentivogli a 6"; 3. Aghini a 8"; 4. Galleni, Fabbri e Sonda a 12".

### PS 18. - Arista (km 11,6)

1. Bentivogli (1. Gr. N) in 8'13"; 2. Cunico a 3"; 3. Rossi e Aghini a 11"; 5. Arduini a 12".

### PS 19. - Villa Trolano (km 7,55)

1. Cunico (1. Gr. N) in 5'24"; 2. Rossi e Bentivogli a 6"; 4. Aghini a 12"; 5. Fabbri a 13".

### PS 20. - Castiglione (km 15,1)

1. Cunico (1. Gr. N) in 9'57"; 2. Bentivogli a 8"; 3. Aghini a 14"; 4. Galleni a 21"; 5. Rossi a 23".

### PS 21. - Bivio S. Giorgio (km 7,8)

1. Bentivogli (1. Gr. N) in 5'36"; 2. Cunico a 1"; 3. Rossi e Aghini a 4"; 5. Galleni e Gatti a 7".

### PS 22. - Arista (km 11,6)

1. Bentivogli (1. Gr. N) in 8'11"; 2. Galleni a 4"; 3. Cunico a 6"; 4. Gatti a 9"; 5. Aghini a 12".

### PS 23. - Villa Trolano (km 7,55)

annullata

### PS 24. - Castiglione (km 15,1)

1. Cunico (1. Gr. N) in 10'06"; 2. Galleni a 1"; 3. Bentivogli a 4"; 4. Aghini a 9"; 5. Rossi a 17".

### PS 25. - Villa Trolano (km 7,55)

1. Galleni (1. Gr. N) in 5'35"; 2. Bentivogli a 4"; 3. Cunico e Rossi a 5"; 4. Aghini e Gatti a 11".

### PS 26. - Arista (km 11,6)

1. Bentivogli (1. Gr. N) in 8'11"; 2. Rossi a 2"; 3. Galleni a 3"; 4. Cunico e Gatti a 10".

### PS 27. - Villa Trolano (km 7,55)

1. Rossi (1. Gr. N) in 5'24"; 2. Galleni a 2"; 3. Bentivogli a 3"; 4. Cunico a 4"; 5. Gatti a 12".

### PS 28. - Superprova SIV (km 4)

1. Gatti (1. Gr. N) in 4'21"; 2. Fabbri a 1"; 3. Galleni a 4"; 4. Bentivogli e Sonda a 5".

### CIR

Pescara, 23-24 settembre 1988

### 6. Rally di Pescara

Gara valida per il campionato rally (coefficiente 3)

### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Cunico-Sghedoni (Ford Sierra Cosworth) in 3.23'16"; 2. Aghini-Farnocchia (Peugeot 205 Gti) a 7'24"; 3. Fabbri-Cecchini (Peugeot 205 Gti) a 9'52"; 4. Bentivogli-Hedinger (Ford Sierra Cosworth) a 11'30"; 5. Caldarola-Di Marco (Lancia Delta Integrale) a 12'33"; 6. Galleni-Tanozzi (Ford Sierra Cosworth) a 12'48"; 7. Rossi-Mari (Ford Sierra Cosworth) a 13'05"; 8. Gatti-Partesotti (Peugeot 205 Gti) a 14'42"; 9. Sonda-Zanella (Lancia Delta Integrale) a 16'20"; 10. Fortunati-Mattoli (Peugeot 205 Gti) a 17'57".

### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Gentile-Spagnolo in 3.50'27"; 2. Santarelli-PanicHELLA a 5'05"; 3. Ruscitti-Manini a 7'51"; 4. Visci-Ciancetta a 10'08"; 5. Di Bartolomeo-Coppa (Alfasud) a 16'03"; 6. Fabiani-Rochetti a 16'31"; 7. Fabrizio-Morelli (A112) a 28'28"; 8. Maggiori-De Luca (A112) a 36'26" (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 2000:** 1. Aghini-Farnocchia in 3.30'40"; 2. Fabbri-Cecchini a 2'28"; 3. Gatti-Partesotti a 7'18"; 4. Fortunati-Mattoli a 10'33"; 5. Monti-Bonfanti a 16'25" (tutti su Peugeot 205 Gti).

**Classe oltre 2000:** 1. Cunico-Sghedoni in 3.23'16"; 2. Bentivogli-Hedinger a 11'30"; 3. Caldarola-Di Marco (Lancia Delta Integrale) a 12'33"; 4. Galleni-Tanozzi a 12'48"; 5. Rossi-Mari a 13'05"; 6. Sonda-Zanella (Lancia Delta) a 16'20"; 7. Isolani-Barbetti a 21'49"; 8. Rizikaris-Bakas (Renault 5 Gt) a 26'59"; 9. Taruffi-Vittadello a 37'12" (gli altri su Ford Sierra Cosworth).

### GRUPPO A

**Classe 2000:** 1. Roero-Ianni in 3.41'50"; 2. Savini-Antico a 14'50"; 3. Santini-Benucci (Alfetta) a 24'14" (gli altri su Peugeot 309 Gti).

**Classe oltre 2000:** 1. Spacco-Palma (Renault 5 Gt Turbo) in 3.46'29"; 2. Liceri-Valeri (Bmw M3) a 10".

### COSI' IL CAMPIONATO

**Assoluta:** 1. Cerrato punti 400; 2. Zanussi 285; 3. Cunico 274; 4. Blomqvist 175; 5. Fabbri F. 147; 6. Aghini 133; 7. Deila 101; 8. Fabbri S. 94; 9. Dionisio 82; 10. ALEN 80.

**Vetture produzione (Gr. N):** 1. Cunico punti 440; 2. Fabbri F. 323; 3. Aghini 270; 4. Deila 222; 5. Fassina 128.

**Vetture Turismo (Gr. A):** 1. Cerrato punti 400; 2. Zanussi 291; 3. Blomqvist 175; 4. Turri 119; 5. Corvi 100.

**Femminile:** 1. Taruffi punti 263; 2. Galli 260; 3. De Martini 100; 4. Ferraro 88; 5. Angei 60.

## ATTIMI DI PAURA

segue

Tacchinardi (motore), Galleni (uscita di strada che gli costa 2') e la Angei (foratura). Makinen manda in visibilo gli astanti chiedendo che la macchina «si muova un po di più sulle ruote»: per questi nordici la guida è solo per traverso. Comunque più in là il finlandese inizia a prenderci la mano, conformando che può essere una delle nuove leve più interessanti di lassù. Va in testa Busseni mentre Cunico risale al secondo posto superando Bertone che precede Bentivogli, Rossi e Aghini. Alla settima speciale Cunico annulla i 30" di penalità iniziali e scavalca di 5" Busseni: il bresciano risponde alla grande e sul tratto seguente lo riacciuffa. Al via della prova di Castel del Monte i due sono esattamente alla pari: Bertone è a 18", Bentivogli a 58", Rossi a 2'13". Poi il tremendo incidente di Busseni, la confusione in attesa di sapere. Quando si torna a capirci qualcosa si è quasi in fondo alla tappa e la strada di casa l'han già presa anche l'Angei e Krattinger e anche Bertone, tradito dal motore: il che promuove Makinen a leader del Gr. A, il quarto della giornata. La tappa si chiude con la superspeciale che fa superspettacolo, anche perché c'è in palio (sulla somma dei tempi dei due passaggi) un viaggio a New York: la spunterà Fabrizio Fabbri. Al riposo Cunico ha 3'43" su Rossi (che ha pagato 1') poi Aghini a 5'33", Arduini a 7'40", Fabbri a 7'43", l'ottima Taruffi a 7'45", Caldarola (in caccia del sorpasso a Fassina nel campionato promotion) a 8'23", Makinen a 9'16" e Bentivogli a 11'30". Si riparte con Makinen che perde una ruota per strada e si ritira, poi Arduini esce rovinosamente, mentre Bentivogli rimonta. Una rimonta favorita dai grossi guai a Rossi (supporto motore, servosterzo: solo al controllo orario lascia 7') ed alla Taruffi. Prisca rompe la frizione poi il differenziale e solo la cooperazione fra il suo team e quello della Ford Italiana gli consente di sostituire almeno il differenziale senza uscire fuori tempo massimo e concludere così la gara. Il finale vive sulla lotta per la sesta posizione fra Galleni e Graziano Rossi: il duello si risolve sulla superspeciale di chiusura con Rossi che decide di offrire spettacolo più che tentare una difficile difesa. Galleni si tiene il sesto posto, Rossi si guadagna con saluti e veroniche l'affetto del pubblico letteralmente in visibilo. Contenti dunque tutti, di certo Roero, vincitore del Gr. A con una Peugeot 309, Caldarola quinto ed ora primo del promotion e la Taruffi.



A lato, il finlandese Makinen mentre esce di strada: è stato a lungo primo del Gr. A (FotoStudio83). Ecco, sotto, come si è ridotta la Sierra di Arduini dopo lo spettacolare incidente. In basso, la Vicenzi, vincitrice del titolo femminile del campionato Fiat Uno (Photo4)



## CAMPIONATO UNO/DURA SELEZIONE NONOSTANTE L'ASFALTO SUL FINALE SVETTA VICARIO

**PESCARA** — Dieci di dura selezione «naturale», poi dei 23 partecipanti alla penultima prova del campionato Fiat Uno (la gara di chiusura è il Sanremo) soltanto 16 giungevano al traguardo di Pescara. I due favoriti, Pellerino e Bertolini, lasciavano la corsa, e ambizioni di vittoria, nelle primissime battute, entrambi costretti al ritiro per noie meccaniche. Saliva così alla ribalta l'esordiente Bat-

taglin, (velocissimo sugli asfaldi di Pescara e dintorni) che tuttavia si vedeva privato di un meritato successo proprio all'ultima curva della «superspeciale», lasciando così via libera al compagno di squadra Vicario il quale, grazie all'affermazione in terra d'Abruzzo, consolida la sua posizione di leader di un campionato che si giocherà sulle speciali del Sanremo. Intanto c'è già chi il titolo se

lo è aggiudicato: è la Vicenzi, prima nella classifica femminile del trofeo promozionale Fiat. A Pescara, comunque, sono stati in parecchi a essersi messi in evidenza. Da Marzari, vero mastino per tenacia, a Andreucci, autore di una spettacolare rimonta che lo ha portato dalla ventesima posizione alla settima finale, al «vecchio» ma mai domo friulano Corredig.

**Carlo Burlando**



### CAMPIONATO FIAT UNO

Pescara, 23-24 settembre 1988

#### 6. gara del campionato

**La classifica:** 1. Vicario-Anselmini in 1.19'42"; 2. Battaglin-Mozzato a 2"; 3. Farmakis-Ferrante a 4"; 4. Marzari-Pastorelli a 12"; 5. Parisi-Mandalà a 1.12"; 6. Corredig-Cantoni a 1.16"; 7. Andreucci-Bertolacci a 1.19"; 8. Caviglioli-Grossini a 1.31"; 9. Vicenzi-Corredig a 1.40"; 10. De Barba-Grassi a 1'42"; 11. Zanini-Sapienza a 2'29"; 12. Talamini-Laganà a 2'54"; 13. Cinque-Brogelli a 3'12"; 14. Munari-Zanatta a 7'43"; 15. Proietti-Aloisi a 9'18"; 16. Castenetto-Iacuzzo a 21'51".

**Così il campionato:** 1. Vicari punti 76 (1. «under 23»); 2. Bertolini 54; 3. Marzari 52; 4. Andreucci 51; 5. Corredig 49; 6. Pellerino 40; 7. Parisi 38; 8. Farmakis 18.

a cura di **Maurizio Ravaglia**

## ANCORA SABY NEL RALLYCROSS FRANCESE

**BRUNO SABY**, vincitore del Montecarlo '88, è lanciaiustissimo nel campionato francese di rallycross che disputa con una Lancia Delta S4 allestita direttamente dall'A-barth. Il pilota transalpino ha infatti primeggiato anche nella prova di Bergerac-Faux, dove ha preceduto la Porsche 935 del belga Paul Kumpen e la Peugeot 205 «evoluzione 2» del suo diretto rivale in campionato, Guy Fréquelin (146) mentre in terza posizione si trova Roussel (123). La gara riservata alle vetture della 1. divisione (Turismo) ha visto il successo della Bmw M3 di Brouard davanti alla Holden Commodore di Guffens.

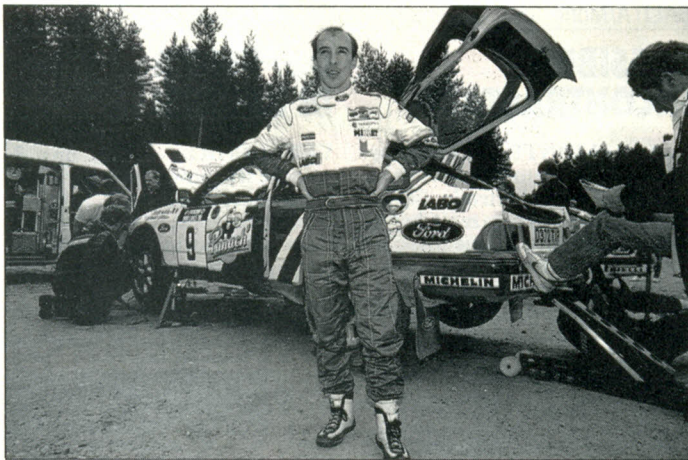
## È OPERATIVA LA SCUOLA DI VATANEN



**DOPO** un anno e mezzo di lavori è stato ultimato ed è già operativo in Finlandia il Tuupovaara Rally Stage, l'«università» della guida su fondo sterrato che ha sede sul tracciato, totalmente in terra, di Tuupovaara (nella foto), una cittadina nell'est della Finlandia, ai confini con l'Unione Sovietica. La scuola è diretta da Ari Vatanen, campione del mondo nell'81 e oggi pilota della Peugeot per i raid. Il circuito servirà anche per prove di vetture, sia da gara sia stradali, ed è allo studio l'organizzazione di una competizione di Formula Rally.

## ALLA MITSUBISHI IL RAID DEL CIOCCO '88

È **ANDATO** alla Mitsubishi Pajero dell'equipaggio Lanza-Del Conte la prima edizione del raid del Ciocco, riservato alle fuoristrada, che si è disputato sulle strade della Garfagnana e che ha visto al via cinquanta concorrenti. Lanza-Del Conte hanno preceduto la Daihatsu Rocky ufficiale del team Oasis affidata ai lombardi Bertolini-Cazzaniga, mentre la terza posizione assoluta finale è stata conquistata dalla piccola Suzuki della coppia Roccabella-Mangianni.



AURIOL AL CENTRO DEL MERCATO PILOTI

## DIDIER AL BIVIO FORD O TOYOTA

È **IL PILOTA** più richiesto del mercato: Didier Auriol (nella FotoCockpit), vincitore del Tour de Corse '88 e terzo assoluto al 1000 Laghi, potrebbe lasciare la Ford, team con il quale corre dall'anno scorso, per passare alla Toyota. Con la Ford Auriol ha un'opzione per la stagione '89 ma il conduttore transalpino vuole disputare un programma mondiale completo, programma che invece la Casa inglese gli potrebbe garantire solo nel 1990, quando sarà pronta la Sierra Cosworth a trazione integrale (sempre che il regolamento del Gr. A per i rally non sia modificato al punto da penalizzare i modelli con motore sovralimentato). La Toyota, invece, garantirebbe a Auriol un numero maggiore di prove iridate: il team di Andersson, inoltre, è alla ricerca di un buon «asfaltista» (si parla anche di Saby) e il francese è oggi uno dei migliori specialisti di questo fondo. Oltre ad alcune gare del mondiale, la Toyota schiererebbe una Celica 4Wd, allestita però dalla R.E.D., per Auriol nel campionato francese rally per i colori della Panach, sponsor che già appare sulla Ford di Didier per la serie transalpina. Nonostante a Torino smentiscano, ad Auriol sarebbe interessata anche la Lancia: il programma che la Casa italiana potrebbe offrirgli è tuttavia limitato a tre-quattro prove iridate. Intanto Auriol, in attesa di definire la sua sistemazione per l'89, si è portato al comando del campionato francese vincendo il rally Tour Auto di Nizza con la Ford Sierra, davanti alla Bmw M3 di Béguin e alla Alfa Romeo 75 di Loubet. I prossimi appuntamenti del 30enne pilota di Montpellier sono il rally d'Antibes e il Sanremo mondiale.

## UN SANREMO ANCHE SUL «GREEN»

**SI DISPUTERÀ** sui campi del Circolo Golf degli Ulivi di Sanremo l'8 ottobre, alla vigilia del rally mondiale, l'ultima prova del torneo di golf «18 buche intorno al mondo», promosso da Piero Sodano, ex navigatore della Lancia, e riservato ai

rallisti, in attività e non. Dopo due prove (Portogallo e Isola d'Elba) al comando della classifica provvisoria si trovano a pari punti Vittorio Caneva e Tony Carello, seguiti a soli tre punti da Alex Fiorio, e a cinque da Hannu Mikkola e Maurizio Verini.

## I VINCITORI DEL CORSO OPEL-AS

**ORMAI** diventato un appuntamento fisso, anche quest'anno si svolgerà al Centro Vacanze di Pugnochiuso, in Gargano il corso-rally per aspiranti piloti e co-piloti che si svolgerà dal 2 al 9 ottobre. Ecco i 20 selezionati tra le migliaia che hanno aderito all'iniziativa promossa dalla GM-Opel Italia.

**ASPIRANTI PILOTI:** Dusolina Marcolin, S. Martino di Campania (Pn); Stefania Romeggini, Città di Castello (Pg); Rita Sileno, La Spezia; Luciano Nandini, Malnate (Va); Stefano Bertini, Firenze; Paolo Berti, Cesena (Fo); Roberto Marotta, Torri di Quartesolo (Vi); Sergio Papale, Catania; Romeo Mirante, Scauri (Lt); Andrea Macci, Bologna.

**ASPIRANTI NAVIGATORI:** Cristina Bongiorno, Lavagna (Ge); Francesca Esposito, Napoli; Nicoletta Marsalla, Lucca; Rosario Battiato, Catania, Maurizio Conti, Gello (Pi); Fulvio Florean, Savona; Gabriele Clerici, Dronero (Cn); Lino Sorbo, Capodrise (Ce); Marco Massaro, Chieri (To); Fabrizio Libri, Reggio Calabria.

■ **PEUGEOT.** È lo svedese Kalle Grundel, 40 anni, il pilota della seconda Peugeot 405 Turbo 16 Grand Raid al rally dei Faraoni che si svolgerà in Egitto a metà ottobre. L'altra 405 Grand Raid di punta della squadra di Jean Todt è per Ari Vatanen, mentre Michele Mouton avrà a disposizione la 205 T16 dell'assistenza veloce.

■ **ERCOLANI.** Il sammarinese Massimo Ercolani sarà al via del Sanremo con una Ax Sport Gr. A (motore 1300 cc, potenza 125 cv) della squadra ufficiale Citroën. Una seconda Ax Sport è iscritta per la francese Carol Vergnaud.

■ **CASTELLI.** Alla 6. edizione del rally dei Castelli, gara club riservata agli iscritti della scuderia San Marino, saranno ammesse anche le vetture Gruppo B oltre i 1600 cc e Speciali (senza limiti di cilindrata). La gara, che si disputerà il 15 ottobre nella Repubblica di San Marino, ha un percorso di 160 km nel quale sono comprese 9 prove speciali (3 da ripetersi 3 volte) per complessivi 60 km. Per informazioni: Racing Pool, c/o Hotel Panoramico, San Marino (Rsm), tel. 0549/992359.

■ **LIGURIA.** Le scuderie liguri Team Valli Genovesi e Rally Club Millesimo organizzano la prima edizione del rally Valli Genovesi in programma il 30 ottobre, su un percorso di 300 km con 10 prove speciali (totale 86 km) tutte di asfalto. Le iscrizioni resteranno aperte sino al 15 ottobre.

■ **BAJA.** È stata presentata alla Terraza Martini di Milano la 2. Baja Italia, gara riservata alle fuoristrada 4x4, che si svolgerà dal 21 al 23 ottobre in Piemonte. Gli equipaggi dovranno affrontare oltre 400 km di prove speciali tutte su terreno sterrato caratterizzato da tratti definiti fortemente accidentati. La gara toccherà i comuni di Pinerolo, Cavour, Villafranca Piemonte, Bricherasio, Macello, Garzigliana, Osacco, Vigone. È previsto un prologo, che determinerà l'ordine di partenza della prima speciale, al crossodromo di Lombardore.

■ **VENEZIA.** La 2. edizione del rally sprint Città di Portogruaro, organizzato dall'Ac Venezia in collaborazione con il Lancia Club Rally di Portogruaro, si disputerà il 16 ottobre su un percorso di 118 km con 8 prove speciali (4 da ripetere 2 volte) per complessivi 20 km. Le iscrizioni si chiuderanno l'8 ottobre. La gara è valida quale 5. prova del Challenge Ac Venezia.

■ **ROMAGNA.** Si correrà il 23 ottobre la prima edizione del rallysprint di San Crispino, allestito dalla scuderia Rubicone Corse di Savignano sul Rubicone (Forlì). Nel montepremi è anche compreso il soggiorno gratuito di una settimana per due persone nel periodo estivo '89 presso l'Albergo Villa Maria Teresa di Igea Marina. Il singolare premio è destinato all'equipaggio vincitore assoluto. Per informazioni: scuderia Rubicone Corse, tel. 0541/945599 (sig. Francesco Vitali).

Hanno collaborato: **René Alezra, Gianni Cogni, Giorgio Gianuzzi, Walter Leverone, Martin Holmes.**

SALITA/Val Martello

## FUORI STENGER VINCE NESTI

**BOLZANO** — Mauro Nesti con la sua Osella Pa/9 ha vinto l'8. edizione della corsa in salita della Val Martello, dopo l'esclusione dalla classifica generale della vettura del tedesco Stenger per irregolarità alla cilindrata. Secondo è terminato Bormolini davanti a Biasioli con la Chevron.

Bolzano, 25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Nesti (Osella Pa/9) 3'30"57; 2. Bormolini (Osella Pa/9) 3'35"32; 3. Biasioli (Chevron) 3'49"72; 4. Bettioni (Osella Pa/9) 3'50"96; 5. Tretti (Lucchini) 3'56"82; 6. Maggiani (Lucchini) 3'58"71; 7. Fink (Bmw M3) 4'01"39; 8. Bormolini (Porsche Turbo) 4'01"86; 9. Ronchi (Symbol) 4'05"47; 10. «Kabibo» 4'05"75.

RALLY 1. SERIE/111 minuti

## BRILLA ZUCCHETTI

**NOVARA** — Con una brillante prestazione Carlo Zucchetti e Peppino Poletti, su Lancia Delta Integrale, hanno vinto il 12. Rally 111 Minuti, valevole per la Coppa Italia Rally 1. zona. Il titolo di zona è invece stato assegnato a Longhi, nonostante il ritiro in questa gara.

Novara, 24-25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Zucchetti-Poletti (Lancia Delta Integrale) in 1.13"18"; 2. Bettanin-Scala (Ford Sierra Cosworth) a 1"; 3. Vauthier-Martinod (Renault 5 GT Turbo) a 1'53"; 4. Ardizzoia-Pizio (Peugeot 309) a 2'03"; 5. Giorgio-Rege (Ford Sierra Cosworth) a 2'04"; 6. Borsa-Veronese (Peugeot 205 Gti) a 2'34"; 7. Ciriotti-Furia (Ford Sierra Cosworth) a 2'41"; 8. Coda Carp-Lurci (Opel Kadet Gsi) a 3'35"; 9. Barp-ives (Renault 5 GT Turbo) a 3'57"; 10. Congi-Bay (Ford Sierra Cosworth) a 4'07".

SLALOM/Capua

## VINACCIA CHIUDE LA ZONA

**CAPUA** - Successo del sorrentino Luigi Vinaccia (A 112) nella 5. Coppa Città di Capua, prova conclusiva della coppa Csaì 4. zona. Al 2. posto Leonello Arduini, su Porsche 914, staccato di 1"31. Buon successo della gara che ha visto alla partenza 84 concorrenti.

Capua (Ce), 25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Vinaccia (A 112) 139,64; 2. Arduini (Porsche 914) 140,95; 3. Laurenza (Simca R2) 142,69; 4. Rossi (Porsche 911) 143,54; 5. Marzo (Fiat X 1/9) 143,99; 6. Quaranta (Simca R2) 145,51; 7. Pandolfi (Fiat X 1/9) 146,86; 8. De Maio (Alfa 33) 147,22; 8. Lancellotto (Peugeot 205 Gti) 147,43; 10. Aurisio (Fiat X 1/9) 147,92.

SALITA/Monti Iblei

## CASSIBBA INCONTRASTATO

**CHIARAMONTE** — Giovanni Cassibba ha vinto per la 1. volta la gara di casa, battendo Enrico Grimaldi alla Rocca-Chiaramonte, disputata su due manche. Il vincitore ha ottenuto il miglior tempo in entrambe le manche. 3. il sempre bravo Domenico Scola.

Chiaramonte (Rg), 25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Cassibba (Osella) 5'33"76; 2. Grimaldi (Osella) 5'40"88; 3. Scola D. (Osella) 5'52"21; 4. Vinci (Osella) 1.6) 5'58"10; 5. Patané (Osella) 6'00"15; 6. Anelli (Osella) 6'15"38; 7. Romeo (Osella) 1.6) 6'22"62; 8. Condina (Osella) 6'34"64; 9. Lombardo G. (Ritmo 130) 6'51"63; 10. Vella (Porsche) 6'54"54.

RALLY 1. SERIE/Prato

## GRASSINI DI POCO

**PRATO** — Grassini e Iacuzzi, su Opel Kadett Gsi si sono aggiudicati la 5. edizione del Rally Città di Prato, precedendo di soli 17" i bravi Speranza e Matteoni, su Peugeot 309 Gti. Guarducci, 3. assoluto, si è aggiudicato il Gr. N.

Prato (Fi), 24-25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Grassini-Iacuzzi (Opel Kadett Gsi) 1'44"56"; 2. Speranza-Matteoni (Peugeot 309 Gti) a 17"; 3. Guarducci-Gesualdi (Renault 5 Gt Turbo) a 40"; 4. Parra-Del Punta (Renault G Turbo) a 54"; 5. Biaggioni-Martinelli (Renault 5 Turbo) a 4'56"; 6. Olivieri-Martinelli (Renault 5 GT Turbo) a 4'56"; 7. Linari-Farolfi (Lancia Delta 4Wd) a 5'31"8; De Ricco-Vanni (Opel Kadett Gsi) a 5'33"; 9. Cereghino-Terrile (Renault 5 Gt Turbo) a 5'34"; 10. Alfonzo-Nieri (Fiat Uno Turbo) a 5'50".

SLALOM/Pometo

## MUSTI TRANQUILLO

**POMETO** — Anche nello slalom di Pometo, valevole per la Coppa Csaì, Filippo Musti ha fatto valere i diritti di pilota di casa. Nella 1. prova ha inflitto oltre 4" a Massola, costringendolo così a rischiare troppo nella 2. Buon 3. Pagliari, ottimo 4. Fiori.

Pometo (PV), 25 settembre 1988

**CLASSIFICA ASSOLUTA:** 1. Musti (Fiat X1/9) 172,69; 2. Massola (Fiat X1/9) 176,87; 3. Pagliari (De Caroli) 183,84; 4. Fiori (Oper Manta Gte) 186,32; 5. Rizzi (Dallara) 186,34; 6. Frassone (Fiat X1/9) 7. Comitti (Fiat X1/9) 187,18; 8. Vezza (Ford Escort Rs) 187,83; 9. Patete (Fiat X1/9) 188,40; 10. Cavaglia (A 112) 189,99.

SALITA/Verucchio

## DOPPIETTA DI BARIBBI

**VERUCCHIO** — Con una 2. manche strepitosa, Ezio Baribbi si è aggiudicato per la 2. volta la cronoscalata «Città di Verucchio». Al 2. posto è giunto Bracconi; sfortunato invece Caliceti, fuori gara nella 1. manche.

Verucchio (Fo), 25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Baribbi (Osella Pa/9) 3'19"78; 2. Bracconi (Osella Pa/9) a 1"87; 3. Roasio (Osella Pa/12) a 9"84; 4. Mielato (Osella Pa/9) a 24"51; 5. Capacchietti (Osella Pa/9) a 25"98; 6. Valbrucchioli (Fiat Ritmo 130) a 40"01; 7. Biancolin (Renault 5 Gt Turbo) a 43"31; 8. Padimatteo (Bmw 635) a 44"46; 9. Lamilli (Alfa Romeo Gtv) a 48"35; 10. Bucci (Alfa Romeo Gtv) a 48"46.

RALLY 1. SERIE/Valli del Torre

## DOMINANO LE MANTA

**TARCENTO** — I goriziano Mattioli-Cotic hanno vinto l'8. rally Valli del Torre. Molte cose non hanno funzionato lungo i 328,060 km di gara. Il rally è stato «traumatizzato» fin dal via da alcune disposizioni della Prefettura di Udine. Una prova non annullata ha falsato parte delle classifiche.

Tarcento (Ud), 24-25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Mattioli-Cotic (Opel Manta Gte) in 52'41"; 2. Picarda-Simiz (Opel Manta Gte) a 45"; 3. Vattolo-Paoloni (Ritmo 130 Abarth) a 58"; 4. Oddera-Santucci (Ford Sierra Cosworth) a 1'01"; 5. Minini-Revelant (Lancia Delta Integrale) a 2'00"; 6. De Stefano-De Michiel (Opel Manta Gte) a 3'19"; 7. Martinis-Di Centa (Opel Kadett Gsi) a 3'27"; 8. Doneddu-Tassone (Ford Escort Turbo) a 3'35"; 9. Venturini-Gubana (Peugeot 205 Gti) a 3'35"; 20. Gazziero-Signor (Peugeot 205 Gti) a 3'42".

SLALOM/Calatafimi

## FAZZINO SI RIPETE

**CARINI** — Ancora una vittoria di Vincenzo Fazzino, questa volta il pilota della Supergara si è imposto nello slalom di Calatafimi, disputatosi a Carini. Alle sue spalle è giunto, staccato di poco, Domenico Guagliardo, su Porsche 911 Sc; l'ultimo posto del podio è andato a Pippo Virzi.

Carini (Pa), 25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Fazzino (Fiat X 1/9) 199,91; 2. Guagliardo (Porsche 911 Sc) 201,66; 3. Virzi (Porsche 930 Turbo) 202,08; 4. Pellerelli (Porsche 911 Sc) 202,85; 5. Caccia (Lancia Delta Integrale) 208,72; 6. Fiore (Fiat X 1/9) 213,14; 7. Truscillo (Fiat X 1/9) 214,15; 8. Palumbo Gaetano (Fiat X 1/9) 214,78; 9. Palumbo Giuseppe (Fiat X 1/9) 215,85; 10. Savoca (Renault 5 Gt Turbo) 216,15.

VELOCITÀ/F. Panda

## BETTINI CADETTO

**MONZA** — Fabrizio Bettini ha vinto la 24. edizione del Campionato Cadetti Agip F. Panda Monza, aggiudicandosi anche l'ultima gara. 2. classificato Alex Aghemio (Ermolli), in una gara altissima e ricca di incidenti spettacolari. Terzo Umberto Borghetti, su Spike.

Monza (Mi), 24 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Bettini (Tatuus) 22'36"98; 2. Aghemio (Ermolli) 22'41"24; 3. Borghetti (Spike) 22'54"17; 4. De Bellis (Elene) 22'54"39; 5. Sabbadini (Elene) 22'59"10; 6. Lunghi (Ermolli) 23'07"30; 7. Rovera (Ermolli) 23'07"40; 8. Mapelli (Crs) 23'07"72; 9. Nobili (Tatuus) 23'11"52; 10. Papis (Moschella) a 1 giro.

SLALOM/Bardineto

## UNA MANCHE PER SARACCO

**BARDINETO** - Vittoria di Saracco al quale è bastata una sola manche per il successo e così non ha avuto bisogno di rischiare nella 2., visto che domenica prossima sarà impegnata a Gela nella gara decisiva per il titolo tricolore. Vittoria di Bosetto nel Gr. N. e di Giordanino nel Gr. A.

Bardineto (Sv), 25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Saracco (Renault A 11) 152,27; 2. De Micheli (Fiat X 1/9) 158,31; 3. Mozzone (Gmg) 160,86; 4. Cremonesi (Fiat X 1/9) 163,89; 5. Giuliano (Simca) 163,90; 6. Morisi (Fiat 127) 164,09; 7. Rosso (500 Dkw) 164,89; 8. Edmondo (Lancia Stratos) 165,00; 9. Scursatone (A 112) 165,83; 10. Panaro (A 112) 166,01.

AUTOCROSS/Vittorio Veneto

## TAMBURINI REGOLA FARRI

**VITTORIO VENETO** — Nell'8. e penultima prova del campionato italiano, organizzata dall'autocross Alle Cave, Luciano Tamburini, della Star Racing Brescia, su Porsche 3.500 4x4 ha vinto brillantemente con il tempo 6'25"99, davanti all'emiliano Iller Farri.

Vittorio Veneto (Tv), 25 settembre 1988

**Classifica assoluta:** 1. Tamburini (Porsche 3500) 6'25"99; 2. Farri (Porsche 3.500) 6'33"4; 3. Romagna (Lancia Delta S4) 6'36"3; 4. Bizzotto (Porsche 3.200) 6'36"6; 5. Zantomasi (Abarth) 6'43"9; 6. Parro (Fiat X 1/9) 6'45"8; 7. Apostoli (Porsche 3.500) 6'49"4; 8. Susan (Alfa Romeo Montreal) 6'50"4; 9. Ferronato (Fiat X 1/9) 6'51"0; 10. Dal Bo (Renault 5 Gt Turbo) 6'55"2.

# ITALIA SPRINT

I SERVIZI, LE FOTO, LE CLASSIFICHE DELLE GARE TRICOLORI

F. ALFA BOXER/Mugello

**PER UN SOFFIO  
REGIS SUL TRONO**

SPORT NAZIONALE/Mugello

**A MICANGELI E ROSSI  
LA DUE ORE**

CHALLENGE SAICO/Magione

**SACCOMANNO  
FA MANBASSA**

F. PANDA/Varano

**VALORI DOMINA  
SENZA SBAVATURE**

F. 2000/VARANO

**PADRONE...  
DELLA SITUAZIONE**

COPPA R5/Varano

**AZZOLA  
NELL'EMILIA**

F. FIAT ABARTH/Varano

**DUE UOMINI  
IN FUGA**

SALITA/Cuglieri

**ANCHE LA SARDEGNA  
S'INCHINA A EZIO**

AUTOCROSS/Ceccano

**SEMPRE E SOLO  
CONSOLI**

SALITA/Trento-Bondone

**SUCCESSO  
DI CASASOLA**

SALITA/Avezzano

**NON C'È POSTO  
DAVANTI AGLI SCOLA**



Formula Alfa Boxer:  
Mugello, pag. 114



Rally 1. serie:  
Valle Varaita, pag. 125



Sport Nazionale:  
Mugello, pag. 114



Formula Panda:  
Varano, pag. 114



Coppa R5:  
Varano, pag. 117



Rally 1. serie:  
Marca Trivigiana, pag. 124



Rally Cir:  
Liburna, pag. 122

SALITA/Coppa Nissena

**BATTUTO ANCHE  
IL PRONOSTICO**

RALLY CIR/Coppa Liburna

**È FABBRI IL RE  
DEL CENTRO-SUD**

RALLYSPRINT/Paesi d'Arte

**ALL'ULTIMA PS  
VINCE MORO**

RALLY 1. SERIE/ Vittorio Veneto

**I FRATELLI NARDINI  
PRIMI ALLA MARCA**

AUTOCROSS/Maggiara

**CESARI  
È EUROPEO**

RALLY 1. SERIE/Sampyre

**BERTRANDI IN VETTA  
NEL VALLE VARAITA**

F. ALFA BOXER/VOLATA FINALE AL MUGELLO

# PER UN SOFFIO REGIS SUL TRONO

**SCARPERIA** — Solo pochi centimetri hanno diviso all'arrivo Giovanni Regis da Gian Paolo Pace alla fine della decima prova del campionato di F. Alfa Boxer. È stata una gara combattuta e spettacolare come poche altre, ma il clima non è mai stato all'insegna della sportività. Il team Vergani, con cui corre Savoldi, leader del campionato, ha sonoramente contestato al team Sanremo di Alberto Colombo per la prova del suo pilota Pace, reo di aver «arrotato» alla partenza Savoldi, scivolato poi nelle posizioni di rincalzo. Quelli del team Colombo non ci sono stati e così, nella corsia dei box invece degli applausi per gli splendidi protagonisti di una bella battaglia sportiva, si è rischiato di assistere a una rissa. Il tutto è poi proseguito in verifica, con un paio di reclami incrociati fra Famà (per il vincitore Regis) e Colombo per il proprio pilota Pace. Un clima bollente, quindi, che ha visto Regis mangiare sei punti in un colpo a Savoldi, il quale deve stare anche attento a Pace, che lo pressa da vicino con il suo terzo posto in classifica generale. Fra i numerosi reclami (alle nove di sera non si sapeva ancora chi era il vincitore ufficiale), le ruotate che si sono rifilati in pista i piloti e le contestazioni fra alcuni personaggi dal sangue bollente dei vari team, ce n'è a sufficienza affinché qualcuno della Csaì (o meglio ancora dell'Alfa) dia una regolata a tutti. La corsa aveva visto una partenza eccellente di Pace, il quale non esitava con fermezza a spingere Savoldi a bordo pista scatenando le contestazioni dei suoi uomini ai box. Del trambusto approfittava Regis che, dalla seconda fila, trovava il modo migliore di trarsi di impaccio senza problemi, passando subito al comando, e lasciando tutti gli altri a vedere i suoi tubi di scarico. Negli ultimi giri, però, i problemi per Savoldi sono arrivati anche dal suo compagno di team Gilardi, che non gli dava via libera e lo costringeva a manovre da brivido per passare. Trezzi coglieva l'occasione al volo con Angelelli, e i due si portavano subito nella scia di Pace, che tentava in tutti i modi di passare Regis. Quest'ultimo imparava ben presto la lezione, impartita da Pace e Savoldi alla partenza, e rendeva a Pace lo

stesso trattamento per gli ultimi due giri con cui il pilota romano cercava strenuamente un varco. Pace tentava il colpaccio all'ultima curva, entrando largo e cercando di superare Regis in volata, gli è andata male per pochi centimetri. Trezzi faceva sua la terza posizione, controllando Angelelli e il ritardatario Savoldi, libero finalmente di Gilardi, ma troppo tardi.

**Paolo Ciccarone**

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (FI), 18 settembre 1988

**10. Prova del campionato italiano F. Alfa Boxer**

**La classifica:** 1. Regis 13 giri in 27'35"086 alla media di 148,310 kmh; 2. Pace a 0'21; 3. Trezzi 4'26; 4. Angelelli 6'26; 5. Savoldi 11'01; 6. Filippini 13'20; 7. Valera 12'50; 8. Gilardi 2'23; 9. Vismara 23'60; 10. Macchi 24'75; 11. Leonetti 25'49; 12. Savio 25'77; 13. De Luca 26'26; 14. Melgrati 43'63; 15. Napoli 48'079; 16. Cisolla 49'64; 17. Gasparini 57'41; 18. Sabbatini 1'05'74.

□ Giro più veloce: Regis in 2'05"81 alla media di 150,083 Km/h.



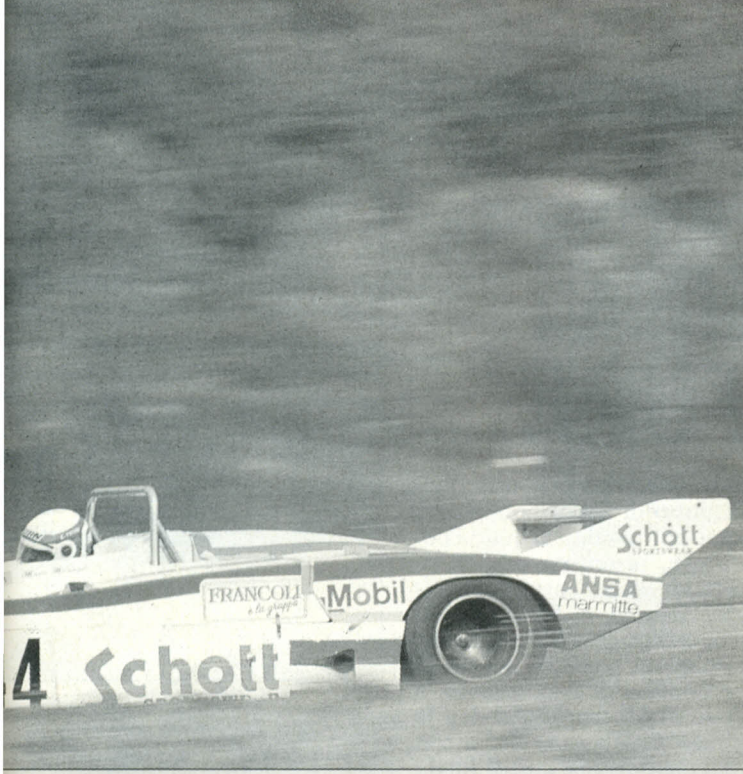
Sopra, Regis e Pace, primo e secondo, al Mugello. In alto, la Lucchini di Micangeli-Rossi vincitrice tra le Sport Nazionali

## VETTURA PERFETTA

**SCARPERIA** — «Sono indubbiamente contentissimo di come è andata — esordisce Giovanni Regis — in quanto una vittoria così mi riempie di soddisfazione. Famà mi ha messo a disposizione una vettura molto competitiva e devo dire un grosso grazie anche a lui. Speriamo che sia l'inizio della risalita. Per la gara nulla da dire: andavo più piano alla Bucine e al Correntaio in quanto la pista era sporca d'olio e non volevo rischiare». Gian Paolo Pace è stato protagonista di una gara molto combattuta: «**Ho lottato come al solito. Con Regis abbiamo fatto una battaglia nei limiti del consentito. Ho tentato di superarlo all'ultimo giro ma mi ha preceduto solo di un soffio, quel tanto che basta a farmi restare secondo. Peccato. Vedremo in futuro come andrà.**» Terzo protagonista della gara è stato Alberto Trezzi, anche lui, come Pace, corre con il team Sanremo di Alberto Colombo: «**Potevo forse vincere la gara — dice — ma alla prima curva c'era da rischiare un po' troppo. Infatti ero già secondo ma ho visto che Savoldi era in bagarre con Pace. È finita che mi sono ritrovato dietro Savoldi e ho fatto fatica a risuperarlo.**» □

## SPORT NAZIONALE A MICANGELI E ROSSI LA DUE ORE

**SCARPERIA** — Marco Micangeli e Carlo Rossi hanno dovuto sudare le classiche sette camicie per riuscire a vincere la due ore del Mugello, prova valida per il tricolore di Sport Nazionale. Nella prima manche Micangeli ha sempre condotto il gruppo, e il pilota più duro da piegarsi è stato Alex Prioglio, vincitore a Monza due settimane prima. Dopo ventinove giri di corsa erano solo due i secondi che li separavano, per cui nella seconda frazione di gara, con Carlo Rossi al posto di Micangeli e Ronca che ha sostituito Prioglio, il carosello è ripreso. A sorpresa si è inserito nella lotta di testa il più giovane dei fratelli Martinello, il quale si è piazzato quale terzo incomodo nella battaglia personale fra i due equipaggi delle Lucchini Sn 88. La seconda frazione di gara ha vissuto sulla rimonta di Martinello, che riusciva a recuperare ben 42 dei 49 secondi che lo dividevano dal leader nella prima ora di corsa. Alla fine la classifica ha premiato i due fratelli con il secondo posto, ai danni proprio della coppia Prioglio-Ronca. Gara compromessa per Stefano Sanesi: il pilota della Lucchini ha sciupato una bellissima prova a causa della penalizzazione di un minuto per partenza anticipata ed è scivolato in settima posizione assoluta, contro la terza che avrebbe occupato senza la penalizzazione. Corradi ha allora tentato di recupera-



re nella seconda frazione, ma tutto è stato vano e per i due la classifica finale ci ha gratificati solo del quinto posto. Nei primi giri di corsa c'è stata la sfuriata di Giorgio Francia, scivolato poi in fondo al gruppetto di testa a causa di un calo della sua vettura. La seconda frazione, corsa da Giuliani, secondo alle spalle di Rossi, è servita solo a portare i due al quarto posto finale. Sfortunata in casa Merzario, dove il solito Arturo ha combattuto come sa fare, mentre il figlio Ugo è rimasto attardato di un giro nella prima ora di gara. Il sesto posto finale, ottenuto da due dei personaggi più in vista nel circus del Sport Nazionale, è tutto sommato una magra soddisfazione. Giornata nera invece per Mario Benusiglio, con la sua Lucchini ferma ai box troppo presto. Poco da dire anche per la Ermolli di Consonni

e Avanzini. I due non hanno affatto sfigurato e con la vettura preparata, potranno dire la loro con autorevolezza nelle prossime prove.

(p.c.)

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (FI), 18 settembre 1988

#### 9. prova del campionato italiano Sport Nazionale

**La classifica:** 1. Rossi-Micangeli (Lucchini Sn88) 58 giri in 2'00"22"131 alla media di 151,639 kmh; 2. Martinello-Martinello (Lucchini Sn88) 54"74; 3. Ronca-Prioglio (Lucchini Sn88) 1"10"93; 4. Giuliani-Francia (Lucchini Sn88) 1"13"71; 5. Corradi-Sanesi (Lucchini 88) 3"51"39; 6. Merzario-Merzario (Symbol) 1 giro; 7. Grigoletto (Lucchini Sn88) 2 giri; 8. Avanzini-Consonni (Ermolli) 2 giri; 9. Gimax Sr-Gianfranco (Symbol) 2 giri; 10. Cerulli-Irelli-Ludwig (Lucchini Sn88) 3 giri; 11. Veronesi-Borghesi (Grd) 3 giri; 12. Gallo-Gallo (Lucchini Sn87) 4 giri; 13. Donald Duck-Boga (Lucchini Sn86) 4 giri; 14. Russo-Benusiglio (Lucchini Sn88) 6 giri.

□ Giro più veloce: Micangeli in 2'02"001 alla media di 154,769 kmh.

## GIORNATA TRANQUILLA

**SCARPERIA** — Ancora bagnati di champagne, Micangeli e Rossi si presentano di buon grado al fuoco di fila delle domande: «È stata una giornata tranquilla — rispondono entrambi — la vettura è stata preparata in modo perfetto e tutto si è svolto secondo copione». «Nella seconda ora — precisa Micangeli — Rossi ha rallentato il ritmo, dato che il risultato era già assicurato e bisognava portare la vettura alla fine. È stato bravissimo, dunque, e devo ringraziarlo per come ha guidato». Nella seconda manche i fratelli Martinello si sono sfogati, scatenandosi al massimo: «In fin dei conti con questo secondo posto conquistiamo il nostro primo podio stagionale e, dopo solo due anni di corse — dice Ermanno, il più giovane dei due — è un buon risultato. Abbiamo corso all'attacco nella seconda frazione e, se non fosse calata potenza del motore, avremmo anche potuto tentare qualcosa di più. Infatti abbiamo rimontato ben 42" dal primo. Nel finale Rossi ha recuperato molto, ma a quel punto non importava. Il risultato era al sicuro e questa era la cosa più importante». Da segnare che la gara ha avuto molto successo per la sua formula.

# CHALLENGE SAICO/A MAGIONE SACCOMANNO FA MANBASSA

**MAGIONE** — La 4. prova del Challenge Italiano Saico ha richiamato numerosi partecipanti a Magione: ai 108 iscritti nelle varie gare club, vanno infatti aggiunti gli oltre 60 piloti impegnati nella prova di campionato italiano per auto storiche. La vittoria nella classifica assoluta della manifestazione è andata a Ernesto Saccomanno, che sull'anello umbro ha bissato il successo riportato nella prima prova del Challenge.

Il pilota di Saronno è stato protagonista insieme al figlio Massimo di un avvincente duello nel raggruppamento che comprendeva le Sport e le vetture della Sport Nazionale. In Formula Italia i ragazzi di Morrogh, come sempre, hanno dato spettacolo: dopo il passaggio di Paolo Coloni all'Alfa Boxer, il successo è andato a Stefano Rosi. Il dentista di Jesi, per la terza volta quest'anno sul gradino più alto del podio, è stato agevolato dal ritiro del leader provvisorio Festante, che ha perso il liquido di raffreddamento, mandando in testa coda Schittone e Rossello alla curva dei box. Dietro Rosi sono giunti Capuana e Nepi, autore di una splendida rimonta dall'ultima posizione. Tra le Formula 2000 facile vittoria di Ercolini, davanti a Costanzi e Casazza. Nella Sport Nazionale successo di Palmeri su Chevron. In Gruppo N fino a 1600 si è imposto Naldini, su Peugeot 205 Gti, che ha regolato Trasatti (primo nella 1300) e Ceccarelli. Nella classe 1150 hanno dominato le A112 degli umbri Urbani, Rossetti e Bianchi. Tra le «Special Car» sino a 1300 si è aggiudicata l'assoluta la Fiat Ritmo di De Giorgis preparata da Falessi. I vincitori delle altre classi sono risultati Esposito nella 700 e Broccolini con la 1150. In Gruppo A ha vinto Jacovella.

**Enrico Cappellani**

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (PG), 18 settembre 1988

#### Prova valida per il Challenge italiano Saico

**Formula Italia:** 1. Rosi 15 giri in 14'39"25 alla media di 101,336 kmh; 2. Capuana 14'45"25; 3. Nepi 14'47"71; 4. Caldani 14'49"45; 5. Rossello 14'52"77; 6. Esposito 14'55"20; 7. Armetta 15'04"92; 8. Bolognesi 15'11"82; 9. Naretto Rosso 15'13"14; 10. Annoni 15'13"37; 11. Gasparini 15'24"55; 12. Colacino a 1 giro; 13. Antonini a 1 giro; 14. Iannaccone a 2 giri; 15. Festante a 4 giri; 16. Schittone a 6 giri.

□ Giro più veloce: Nepi in 57"04 alla media di 104,137 kmh.

**F. 2000-F. Fiat Abarth:** 1. Ercolini (Ralt Rt3) 15 giri in 13'40"31 alla media di 108,617 kmh; 2. Costanzi (Ralt Rt3) 13'48"82; 3. Casazza (Ralt) 13'49"38; 4. Pierlorenzi (Ralt Rt3) 14'10"67; 5. Bianchi (F. Abarth) a 2 giri; 6. Pagni (F. Abarth) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Ercolini in 53"27 alla media di 111,507 kmh.

**Sport (classe 2000 e Sport Nazionale):** 1. Saccomanno E. (Osella Pa/8) 15 giri in 13'23"75 alla media di 110,855 kmh; 2. Palmeri (Chevron B/31) a 1 giro; 3. Fossaluzza (Grd) a 1 giro; 4. Schroter (Lucchini Sn 80) a 1 giro; 5. Cipriani (Osella Ps/10) a 1 giro; 6. Dolfi (Lucchini Sn 86) a 1 giro; 7. Brandi (Bogani) a 1 giro; 8. Saccomanno M. (Bmw Lucchini) a 6 giri.

□ Giro più veloce: Saccomanno E. in 52"51 alla media di 113,121 kmh.

**Gruppo N (classi 1150-1300-1600):** 1. Naldini (Peugeot 205) 15 giri in 16'36"97 alla media di 89,371 kmh; 2. Trasatti (Peugeot 205 Rallye) 16'54"54; 3. Ceccarelli (Golf Gti) 17'07"60; 4. Urbani 17'35"10; 5. Rossetti 17'37"56; 6. Bianchi 17'53"20; 7. Bologna 18'08"96; 8. Lunari a 1 giro; 9. Celaia a 1 giro; 10. Rinaldi (Alfa Sud Sprint) a 1 giro; 11. Innocenti a 1 giro; 12. Blasi a 1 giro; 13. Parenti a 1 giro; 14. Fidanza a 1 giro; 15. Ferranti (Panda 45) a 1 giro; 16. Crea a 1 giro; 17. D'Amico (Talbot-Sunbeam) a 2 giri (gli altri su A112).

□ Giro più veloce: Naldini in 1'05"50 alla media di 90,687 kmh.

**Special Car (classi 700-1000-1150-1300):** 1. De Giorgis (Fiat Ritmo) 15 giri in 15'33"35 alla media di 95,463 kmh; 2. Mittiga (Fiat 128) 15'33"75; 3. Di Fulvio (Fiat Ritmo) 16'13"58; 4. Pirone (Fiat Ritmo) 16'28"50; 5. Luzzi (Fiat 128) 16'30"60; 6. Broccolini (Fiat 127) a 1 giro; 7. Giuntini (Fiat 128) a 1 giro; 8. Vita (A112) a 1 giro; 9. Esposito (Fiat 126) a 1 giro; 10. Sperati (Fiat 695) a 1 giro; 11. Pavia (Alfasud) a 1 giro; 12. Calzotto (Fiat 126) a 1 giro; 13. Fia (Fiat 126) a 1 giro; 14. Pellicchia (Fiat 126) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Mittiga in 1'00"70 alla media di 97,858 kmh.

**Gruppo A (classi 1150 - 1400 - 1600 - 2000 - 2500 - oltre 2500), Gruppo N (classi 2000-2500), Hobby Car (classe 1300):** 1. Jacovella (Alfa Romeo Gtv 2000) 15 giri in 15'38"57 alla media di 94,932 kmh; 2. Di Maira (Sierra Cosworth) 15'40"32; 3. Bertei (Ford Sierra Cosworth) 15'46"44; 4. «Leo» (Golf Gti) 16'06"26; 5. Silvestro (Corolla Gt) 16'08"71; 6. Saccomanno (Lancia Delta Integrale) 16'22"65; 7. Panziersi (Renault 5 GT turbo) 16'23"41; 8. Minuto (Bmw M3) a 1 giro; 9. Tocci (Rover 3500) a 1 giro; 10. Naldini (Fiat 127 Sport) a 1 giro; 11. Sampietro (Ritmo 130) a 1 giro; 12. Alfano (Bmw 323) a 1 giro; 13. Pruni (Alfasud sprint) a 1 giro; 14. Paciotti (Golf) a 1 giro; 15. Leone (Ritmo Abarth) a 1 giro; 16. Bachiorti (Fiat X1/9) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Jacovella in 1'01"72 alla media di 96,241 kmh.

**Gruppo B (classi 1600-2000 e oltre 3000), Special car (classi 1600-2000):** 1. Piombanti (Lancia Rally) 15 giri in 14'47"93 alla media di 100,346; 2. Contestabile (Scirocco) 15'08"04; 3. Dolciami (Fiat Ritmo) 15'20"25; 4. Lanfr (Scirocco) 15'31"51; 5. Rossi (Alfa Sprint) a 1 giro; 6. Argentino (Fiat X1/9) a 1 giro; 7. Grossi (Scirocco) a 1 giro; 8. Decina (Fiat X1/9) a 2 giri; 9. Centore (Opel Kadett Gte) a 2 giri; 10. «Fly Team» (Renault 5 Gt Turbo) a 7 giri.

□ Giro più veloce: Contestabile in 57"99 alla media di 102,431 kmh.

F. PANDA/A VARANO EMOZIONI A RIPETIZIONE

# VALORI DOMINA SENZA SBAVATURE

**VARANO MELEGARI** — Al via della finale della Formula Panda la prima fila è occupata da Bettini e Borghetti, i vincitori delle due batterie servite per selezionare i venti finalisti tra i quaranta iscritti. Quando il semaforo diventa verde le venti monoposto si lanciano verso la prima curva e qui cominciano le prime emozioni, infatti il gruppone si scompone immediatamente e così alcuni piloti sono costretti a una estemporanea divagazione fuori

pista. Alla fine del primo giro Valori conduce davanti a Maestri, Sabbadini, Borghetti e Caleffi mentre Bettini è costretto al ritiro. Le emozioni continuano, infatti Sabbadini si gira a causa del terriccio portato in pista da un pilota che lo precede. Al sesto giro Maestri e Caleffi, che occupavano rispettivamente la seconda e la terza posizione, si urtano e concludono la gara contro le protezioni. I rottami delle due vetture rimasti in pista rovinano, a

loro volta, l'assetto della monoposto di Sabbadini, in quel momento risalito in quarta posizione, preceduto da Valori, sempre saldamente al comando, Rovera e Frosinini. Al nono passaggio Sabbadini che occupa la seconda posizione, incomincia il suo attacco a Valori. Alle spalle dei due la situazione è ancora fluida con Borghetti terzo e quindi Raab, Scialpi e Baroncini, risalito dall'ultimo posto dello schieramento. Al quattordicesimo



passaggio Sabbadini aggancia la scia di Valori ma, cercando di stringere i tempi per il sorpasso Sabbadini, costretto a forzare le staccate e anche a causa della vettura non perfettamente equilibrata, finisce in testacoda lasciando così via libera a Borghetti. Per i giri che mancano all'arrivo però Sabbadini continua a forzare l'andatura tanto che alla fine la sua costanza sarà premiata dal terzo posto. Vittoria meritata comunque per Valori che dopo tanti piazzamenti, riesce finalmente a salire sul gradino più alto del podio. Secondo posto per Borghetti seguito da uno scatenato Sabbadini che ha preceduto Barroncini Aries, partito dalla penultima fila dello schieramento, e Scialpi.

**Giovanni Paterlini**

**VELOCITÀ IN CIRCUITO**

Varano Melegari (PR), 18 settembre 1988

**Prova valida per il campionato italiano di F. Panda**

**La classifica:** 1. Valori (Ermolli) 27'00"20 alla media di 111,986 kmh; 2. Borghetti (Spike) 27'10"45; 3. Sabbadini (Ellemme) 27'19"44; 4. Baroncini (A 112) 27'21"07; 5. Aries (Tatuus) 27'25"43; 6. Scialpi (Cavallini) 27'26"94; 7. Lunghi (Ermolli) 27'27"21; 8. Sabbadini (Spike) 27'43"32; 9. Pelizzari (Tatuus) 27'52"53; 10. Ravaglia (Tatuus) 27'55"21; 11. Milazzo (Crs) a 1 giro; 12. Frosinini (Tatuus) a 2 giri; 13. Raab (Tatuus) a 14 giri.

□ Giro più veloce: Sabbadini in 56"57 alla media di 114,548 kmh.

## F. 2000/GITTO SUBITO FUORI S'IMPONE IL NAPOLETANO PADRONE... DELLA SITUAZIONE

**VARANO MELEGARI** — Antonio Padrone si è imposto senza troppi problemi nella finale della F. 2000. Grosse emozioni sono giunte subito alla partenza quando, alla prima curva Padrone e Gitto, autore del miglior tempo, arrivano insieme, ma solo Padrone si inserisce nella traiettoria vincente mentre Gitto è costretto a terminare nella sabbia rimanendo bloccato e perdendo un giro prima di riuscire a riprendere la gara. Alle spalle del battistrada si forma un quintetto formato da De Tommaso, Barlassina, Cavallucci, Aloi e Chionni. Al secondo passaggio Aloi passa Cavallucci quindi si assiste a una stasi di riflessione nella quale i piloti si studiano per cinque, sei giri. Controllato il perfetto assetto della vettura Aloi parte alla caccia del battistrada, in due giri raggiunge il secondo posto e tenta l'aggancio con Padrone. Alle spalle dei due, tre piloti si giocano l'ultimo gradino del podio. Tra De Tommaso, Barlassina e Chionni la lotta è serratissima e chi ne trae vantaggio è sicuramente lo spettacolo. Al quindicesimo passaggio le posizioni sono ormai delineate con Padrone saldamente al comando seguito a circa due secondi da

Aloi che a sua volta precede il suo compagno di squadra Chionni, Barlassina e De Tommaso. Dal ventesimo passaggio in poi i doppiaggi si susseguono con notevole frequenza accorciando in alcuni momenti i distacchi. Il sorpasso dei doppiati ha anche regalato brividi agli spettatori in quanto la gara non aveva più molto da mostrare, poiché le posizioni acquisite, salvo rotture, non sembravano poter cambiare. All'arrivo grande festa per Padrone, vittorioso, e per Vismara che ha visto salire sul podio entrambi i suoi piloti, Aloi e Chionni. (g. p.)

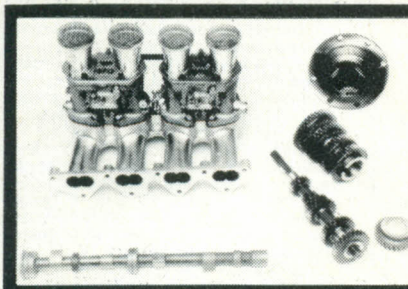
**VELOCITÀ IN CIRCUITO**

Varano Melegari (PR), 18 settembre 1988

**Prova valida per il Trofeo Fisa di F. 2000**

**La classifica:** 1. Padrone (Ralt) 32'32"61 alla media di 132,745 Km/h; 2. Aloi (Ralt Rt3) 32'34"77; 3. Chionni (Ralt Rt3) 32'41"59; 4. Barlassina (Ralt Rt3) 3'42"60; 5. De Tommaso (Ralt Rt3) 32'51"59; 6. Caprotti (Ralt Rt30) 3'58"82; 7. Gitto (Ralt Rt3) 33'00"36; 8. Lusuardi (Ralt) 33'05"04; 9. Lovato (Dallara 386) 33'14"27; 10. Marostica (Ralt Rt30) 1 giro; 11. Meloni (Dallara 386) 1 giro; 12. Carrer (Dallara 387) a 1 giro; 13. Minellono (Ralt Rt30) 1 giro; 14. Radaelli (Ralt) a 1 giro; 15. Ari (Ralt Rt3) a 3 giri; 16. Ali (Ralt rt31) a 13 giri; 17. Bernardini (Grifo 853F) a 16 giri; 18. Beluzzi (Dallara 386) a 16 giri.

□ Giro più veloce: Gitto in 47"96 alla media di 135,113 Km/h.



## CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI  
SPECIALI PER AUTO



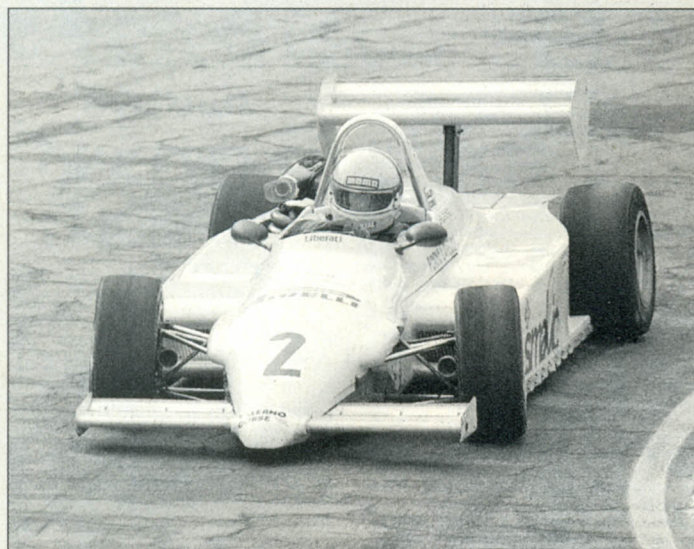
26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372 20450-410398

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

Novità materiale per Lancia Delta 4WD e integrale.



**Azzola (a sinistra, FotoStudio '83) si è imposto nella gara riservata alle F. Panda. A lato (FotoPaterlini), vittoria a sorpresa di Azzola nella Coppa R5. In basso a sinistra (Photo4), il napoletano Antonio Padrone, salito sul gradino più alto del podio nella corsa della F. 2000 di Varano**



## COPPA R5/SIGALA SOLO SECONDO

# AZZOLA NELL'EMILIA

**VARANO MELEGARI** — La felicità di Stefano Azzola, dopo aver tagliato vittorioso il traguardo della 9. prova della Coppa Supercinque, è stata subito raffreddata dall'atteggiamento irritato del suo compagno di scuderia Sigala che, fino alla fine, aveva forse pensato che arrivasse un ordine dai box per far invertire le posizioni a suo favore siccome gli era fondamentale la vittoria a

Varano per la corsa al campionato. Al via della finale è Brand ad anticipare tutti senza però riuscire a scrollarsi Spampatti, Azzola e Di Riso. Al terzo passaggio Spampatti si scompone e Azzola e Di Riso lo passano. Brand, il giro successivo, deve cedere la prima piazza solo che alle spalle del battistrada Azzola ora si è portato Sigala che cerca di imporsi in questa gara per recuperare punti nella classifica del campionato. Ormai definito il duo di testa, formato da Azzola e Sigala, la lotta continua alle loro spalle per la terza piazza. Spampatti recupera la terza posizione solo che viene coinvolto in una collisione che gli procura la perdita del paraurti posteriore e il piegamento di una parte della carrozzeria che strisciando contro il pneumatico posteriore sinistro comincia a far fumare in maniera impressionante la vettura. Alla fine Azzola precede di tre secondi Sigala, di sei Pirro e di undici Pini. (g. p.)

## F. FIAT ABARTH/PRODAN E VETTORI MENANO LA DANZA DUE UOMINI IN FUGA

**VARANO MELEGARI** — È successo di tutto al via della finale della Formula Fiat Abarth, alla prima staccata passano bene Prodan e Vettori mentre alle loro spalle... contatti impennate e divagazioni fuori pista. Molto accesa la lotta al vertice dove Vettori al secondo passaggio riesce per un giro a prendere il comando. Si tratta di un fuoco di paglia poiché immediatamente Prodan prende il comando delle operazioni senza più lasciarlo. Al terzo posto si alternano due piloti, prima Landi poi costretto al ritiro, quindi Alberti che con una guida accorta cerca di controllare Marini De Luca e Rivelli che lo incalzano da vicino. Al decimo passaggio le posizioni sembrano consolidate e si aspetta che la bandiera scacchi convalidi come il sigillo di un notaio il risultato acquisito. All'arrivo Prodan precede di appena 23 centesimi Vettori che, come pilota locale, godeva del tifo calorissimo del pubblico. Terzo posto per Alberti, che sul finire aveva dovuto contenere il ritorno di Marini autore di una bella rimonta. Altro arrivo in volata per il quinto

posto dove l'ha spuntata De Luca su Mestre. La prima gara della giornata era stata quella riservata alla F. 4 che ha visto il dominio di Davide Tornieri. Il mantovano in forse fino al mattino non ha lasciato spazio a nessuno dominando tutta la corsa senza problemi, alle sue spalle Dall'Oglio e Sarzi. (g.p.)

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano Melegari (PR), 18 settembre 1988

**Prova valida per il challenge Fisa di F. Fiat Abarth e campionato F. 4**

**La classifica:** 1. Prodan 17'50"00 media 121,121 kmh; 2. Vettori 17'50"23; 3. Alberti 18'23"55; 4. Marini 18'23"99; 5. De Luca 18'25"18; 6. Mestre 18'25"48; 7. Revello a 1 giro; 8. Barbuto a 1 giro; 9. Grasso a 1 giro; 10. Balboni a 1 giro; 11. Donno a 1 giro; 12. Cividini a 1 giro; 13. Radicati a 1 giro; 14. Benusiglio a 1 giro; 15. Lavaggi a 5 giri.  
□ Giro più veloce: Vettori in 52"23(124,007 kmh).

### FORMULA 4

**La classifica:** 1. Tornieri (Kali) 19'38"51 media 120,966 kmh; 2. Dall'Oglio (Kali) 19'40"96; 3. Sarzi (Kali) 19'48"09; 4. Lava (Blm) 19'55"79; 5. Ragnini (Gimko) 20'00"99; 6. Acconcia (Blm) a 1 giro; 7. Degli Esposti (Rr) a 2 giri; 8. Ballabeni (Gimko) a 6 giri; 9. D'Avolio (Kali) a 5 giri.  
□ Giro più veloce: Tornieri in 52"05 (124,496 kmh).

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano Melegari (PR), 18 settembre

**Prova valida per la Coppa Supercinque**

**La classifica:** 1. Azzola 19'53"45 alla media di 108,593 kmh; 2. Sigala 19'56"77; 3. Pirro 19'59"98; 4. Pizzi 20'04"79; 5. Di Riso 20'06"64; 6. Zadotti 20'08"97; 7. Matteuzzi 20'12"38; 8. Salvarani 20'15"63; 9. Spampatti 20'16"79; 10. Gardelli 20'18"24; 11. Cutrera 20'18"97; 12. Campani M. 20'19"77; 13. Vitale 20'22"09; 14. Gianniberti 20'23"18; 15. Lusuardi 20'27"10; 16. Giacomello 20'45"62; 17. Salvadori a 6 giri; 18. Campani a 9 giri.  
□ Giro più veloce: Sigala in 58"73 alla media di 110,335 Kmh.

# SALITA/BARIBBI ILLUMINA CUGLIERI ANCHE LA SARDEGNA S'INCHINA A EZIO

**CUGLIERI** — L'Automobile Club di Oristano ha cercato di esprimersi al meglio, sotto l'aspetto organizzativo, e l'aver chiamato alla partenza Ezio Baribbi si è rivelata la carta vincente visto lo spettacolo che il bresciano ha fornito sullo splendido percorso che «bucando» il bosco di castagni e abeti porta al santuario della Madonna. Tra l'altro il debutto in terra oristanese di una competizione titolata per l'assoluta della Montagna non poteva avere protagonista più appropriato. La differenza tra Baribbi e gli altri si avvertiva quasi «a vista d'occhio» e ben poco ha potuto fare Giulio Regosa, anch'egli su Osella, di fronte alla grinta del vincitore. Si è rivisto in gara il sassarese Uccio Magliona (Osella), rimasto a lungo lontano dalle corse ma intenzionato a un ritorno alla grande. Magliona ha ottenuto un buon terzo posto, ha ridotto il suo precedente record del 1983, ma ha soprattutto dimostrato di non aver perso lo smalto di un tempo. Tra i protagonisti in assoluto, degni di menzione, l'intramontabile Germano Nataloni con una Lancia Delta S4 che ha fatto spettacolo a sé conquistando la settima piazza in generale. Particolarmente vivace la lotta nelle altre classi dei vari raggruppamenti dove si sono registrate le tradizionali occasioni di rivincita e di nuovi confronti. Nella classe 2000 del Gruppo N finalmente un meritato successo per «Don Chisciotte» che quest'anno ha alternato la partecipazione a rallye e salite e che è reduce da una onorevolissima apparizione nel rally finlandese dei «Mille Laghi». Vero e proprio condimento di ogni corsa in salita la classe 2500 del Gruppo N che ha confermato ancora una volta lo strapotere del giovane Roberto Vacca con la terribile Gt Turbo. Quasi un giallo nelle 1150 del Gruppo A dove Francesco Marrone ha preceduto di soli quattro centesimi di secondo Giomaria Angioi in una classe affollata. Nella Sport Nazionale Giancarlo Nonnis su Grd ha liquidato senza grande fatica Bruno Aceto su Lucchini mentre tra le Sport 1600 ha fatto scalpore il distacco, oltre 20 secondi, che Fulvio Maccio ha inflitto a Toni Della Maria. Tornando alla vittoria di Ezio Baribbi va segnalato

che il bresciano non è riuscito a battere il record del siciliano Benny Rosolia, 3'59"6, assente alla corsa nonostante fosse stata annunciata la sua partecipazione. Sarebbe stata una bella sfida.

**Gianni Olandi**

## VELOCITÀ IN SALITA

Cuglieri (OR), 18 settembre 1988

### 9. Cuglieri-La Madonna

Prova valida per il campionato italiano della montagna

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Baribbi (Osella Pa/9) 4'01"21; 2. Regosa (Osella) 4'05"06; 3. Magliona (Osella) 4'09"68; 4. Sechi (Osella) 4'26"21; 5. Maccio (Lola) 4'31"60.

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** Montisci 5'46"87; 2. Basoli 5'50"06; 3. Giara 5'52"10; 4. Cottu 5'52"22; 5. Sechi (6'02"36; 6. Pala 6'05"84; 7. Canadu 6'07"48; 8. Nuvoli 6'10"05; 9. Murgia 6'48"12; 10. Pais 8'31"04 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Cossu 5'26"71; 2. Visentini 5'28"46; 3. Orefice 5'44"53; 4. Parisi 5'47"19; 5. Pirisi (Talbot Samba) 6'06"30 (gli altri su Peugeot 205 Rally).

**Classe 1400:** 1. Satta (Citroën Visa) 6'18"29.

**Classe 1600:** 1. Salis 5'41"57; 2. Briola 5'43"95; 3. Floris 5'48"37; 4. Pes 5'58"90 (tutti su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. «Don Chisciotte» (Peugeot 205 Gti) 5'25"19;

2. Pellegrini (Golf Gti) 5'29"40; 3. Columbu (Fiat Ritmo 130) 5'37"08; 4. Pala (Fiat Ritmo 130) 5'46"98.

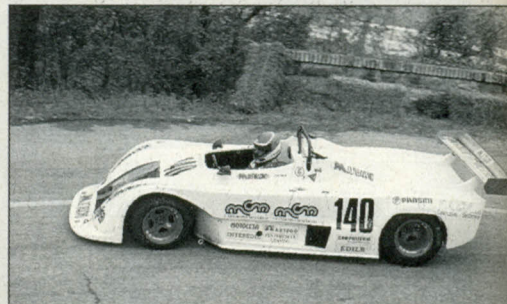
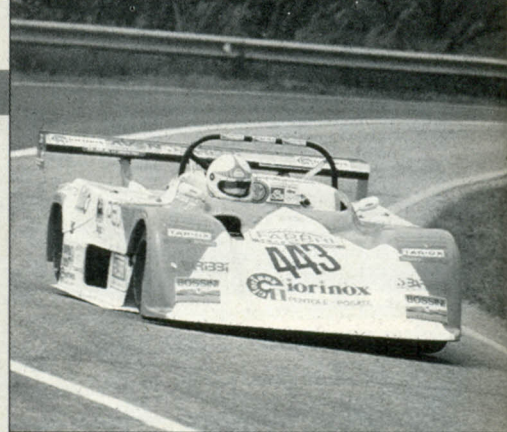
**Classe 2500:** 1. Vacca 4'58"12; 2. Mascia 5'01"97; 3. Scalas 5'06"57; 4. Porcu 5'07"62; 5. Cancedda 5'08"70; 6. Deira 5'18"63; 7. Savarese 5'19"31; 8. Cocco 5'18"63; 9. Cocco 5'33"84; 9. Martinez 5'43"36 (tutti su R5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Nunziato (Lancia Integrale) 5'27"47.

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Marroni in 5'42"57; 2. Angioi 5'42"61; 3. Inzaina 5'43"69; 4.

**Invitato dagli organizzatori Ezio Baribbi (sopra, Attualfoto) ha vinto la salita tricolore di Cuglieri. Ancora un secondo posto per Regosa (sotto) che ha chiuso alle spalle dell'imprenditore bresciano (FotoLazzari)**



Cambilargiu 5'54"69; 5. Coghe 5'56"31; 6. Gilardi 5'57"09; 7. Pintus 5'57"09; 8. Seddone 5'58"67; 9. Erre 6'03"32; 10. Lepori 6'12"97; 11. Massa 6'30"35; 12. Loi 6'34"34; 13. Fois 7'49"05 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Frogher (Mg Metro) 5'27"04; 2. Cuccheddu (Talbot Samba) 5'40"30; 3. Casula (Fiat Uno 70) 5'53"71.

**Classe 1400:** 1. Soletta (Fiat Uno) 5'53"49; 2. Poggi (Alfasud Sprint) 5'56"91.

**Classe 1600:** 1. «Midos» (Fiat Ritmo 105) 5'37"18; 2. Magrini (Fiat Ritmo 105) 5'43"86.

**Classe 2000:** 1. Tusa (Golf Gti) 5'19"87; 2. Sechi (Opel Manta) 5'38"18; 3. Ballone (Fiat Ritmo 130) 5'43"41.

#### GRUPPO B

**Classe 1600:** 1. Farris (Fiat X1/9) 5'33"27.

**Classe 2500:** 1. «Astra» (Lancia Rally) 5'27"92.

#### SPORT

**Classe 1300:** 1. Tornatore (Osella PA/3) 4'32"65; 2. Giagu (Chevron B21) 4'54"96; 3. Meloni (Ams) 5'21"42; 4. Fanti (Ams) 5'33"89.

**Classe 1600:** 1. Maccio (Lola 298) 4'31"60; 2. Toni Della Maria (Osella Pa/8) 4'51"17; 3. Giorgetti (Osella Pa/8) 4'56"77; 4. Giglio (Osella) 4'59"05.

**Classe 2000:** 1. Baribbi (Osella Pa/9) 4'01"21; 2. Ragosa (Osella Pa/9) 4'05"06; 3. Magliona (Osella Pa/9) 4'09"68; 4. Sechi (Osella Pa/9) 4'26"21.

**Sport Nazionale:** 1. Nonnis (Grd) 5'20"71; 2. Aceto (Lucchini) 5'33"15.

## AUTOCROSS A CECCANO CONSOLI

**CECCANO** — A soli sette giri di distanza Angelo Consoli si è ripetuto sul difficile tracciato di Ceccano ove ha siglato una delle prestazioni più veloci della stagione. Nella 3500 Consoli ha preso subito il comando ed agli avversari non è rimasto che lottare per il secondo posto che ha premiato Sordellitti. Azzoli ha vinto senza problemi la classe 1500. Dietro Cerroni, Adriano Spagnol e Barsi hanno dato vita a un bel duello e sul traguardo i tre sono giunti nell'ordine separati di poche decine di metri tra loro. Abbastanza movimentata la gara riservata alla classe 1000, Carollo al via è stato il più rapido, ma Gasbarrone è riuscito a passarlo. Del Vicario è arrivato secondo davanti ai due fratelli Tiberia ed allo sfortunato Rotondi.

**Maurizio Masini**

## AUTOCROSS

Ceccano (LT), 18 settembre 1988

### Gara nazionale

#### Le classifiche

**Classe 1000:** 1. Gasbarrone (Fiat X1/9) 8 giri in 6'58"7; 2. Del Vicario (Fiat 500) 7'03"4; 3. Tiberia F. (Fiat 850) 7'22"2; 4. Tiberia D. (Fiat 126) 7'22"9; 5. Rotondi (Fiat X1/9) 7'29"9; 6. De Riso (Fiat X1/9) 7'38"6; 7. Zampa (Fiat 500) a 5 giri; 8. Belardinelli (Fiat X1/9) a 5 giri.

**Classe 1500:** 1. Azzoli (Fiat X1/9) 8 giri in 6'47"6; 2. Cerroni (Fiat X1/9) 6'52"2; 3. Spagnol A. (Fiat X 1/9) 6'53"8; 4. Barsi (Renault Turbo) 6'54"2; 5. Consoli M. (Fiat X1/9) 7'16"4; 6. Pernalilici (Simca) 7'25"4; 7. Santucci (Fiat X1/9) 7'26"9; 8. Lombardi (A112) a 1 giro.

**Classe 3500:** 1. Consoli A. (Lancia Beta Montecarlo) 8 giri in 6'21"6; 2. Sardellitti (Fiat X1/9) 6'27"4; 3. Mastrogiacomo (Lancia Beta Montecarlo) 6'46"4; 4. Pavanelli (Porsche) 6'48"8; 5. Scheggia (Fiat X1/9) a 1 giro; 6. Giardini (Lancia Beta Montecarlo) a 4 giri.

## EREDE DI SE STESSO

**CUGLIERI** — A chi lo presentava come l'erede di Benny Rosolia il vincitore della Cuglieri-La Madonna Ezio Baribbi rispondeva che di «eredità» non c'era traccia e quindi la sua prestazione, e partecipazione, non aveva alcun riferimento su vere o presunte rivalità. In buona sostanza il bresciano teneva a evidenziare che il titolo di campione italiano lo ha conquistato a suon di vittorie mettendo sotto tutti i migliori «grimpeur» nazionali, compreso il mostro sacro Mauro Nesti. Quasi un debutto in casa invece per Uccio Magliona, grande protagonista dell'automobilismo isolano alcuni anni or sono che aveva abbandonato le corse per dedicarsi alla sua attività di imprenditore edile. Magliona a Cuglieri ha dimostrato di avere ancora grinta e determinazione e il terzo posto conferma che la sua voglia di «corse» è ampiamente giustificata. «Quest'anno è stata una stagione di rodaggio — ha detto il pilota sardo — di ripresa e quindi di difficoltà vecchie e nuove. Conto per il 1989 di presentarsi al via avendo ormai digerito i cinque anni di lontananza dalle corse».

# IL RITORNO DELLA CLASSICA TRENTINA LA TRENTO-BONDONE SORRIDE A CASASOLA

TRENTO — Sette lunghi anni di assenza, di permessi negati, di speranze deluse. Poi grazie agli sforzi tenaci degli organizzatori, la scuderia Trentina e l'Ac Trento, e anche per una nuova sensibilità da parte delle autorità provinciali finalmente il grande ritorno. La quarantunesima edizione della mitica Trento-Bondone è andata in scena mentre sul capoluogo tridentino spirava una frizzante aria settembrina ed è stato subito gran festa per gli oltre diecimila spettatori accorsi lungo i tornanti che salgono fino a cima Vason. Anche su di un percorso accorciato rispetto a quello classico, quasi cinque chilometri in meno, il fascino di questa gara ha richiamato oltre centocinquanta piloti in lotta, si spera solo per quest'anno, per il titolo triveneto. Miglior tempo in prova, Romano Casasola con l'Osella Pa/9 ha subito vestito i panni del favorito, mentre il suo conterraneo Aguzzoni e l'italo elvetico Bormolini, in compagnia di Parlamento e Anastasio già inseguivano. Nella giornata del «ritorno» Casasola ha piazzato la botta vincente, la terza consecutiva in tre domeniche, non lasciando che le briciole agli avversari con un buon 7'47"94 alla media di 96,166 kmh, frutto di una azzeccata scelta di gomme e di una tecnica indiscussa che lo pone fra i big della specialità. Rodolfo Aguzzoni, friulano anche lui, ha visto svanire le sue speranze a Candriai, quando un testacoda galeotto ha interrotto bruscamente un sogno cullato fin dal lontano 1981 quando finì terzo assoluto. L'italo-elvetico Bormolini ha chiuso al terzo posto davanti allo scatenato pilota di casa Roberto Biasioli salito tutto d'un fiato con la sua ormai, ma sempre valida, anzianotta Chevron 1600. Per il baffuto pilota della Trentina un tempo di 8'20"35 che lo proietta davanti a parecchie duemila cosa che è riuscita pure a Rossetto addirittura con una Lola 1300, sesto all'arrivo a Vason. L'altoatesino Tretti con la Lucchini, Parlamento con la March. Gnesato e Zanini con la Osella Pa/9 hanno completato la «top ten» che è chiusa dal rallyman Paolo Baggio con la Lancia 037 della Raceday primo anche del Gruppo Bf. Nel gruppo N belle affermazioni per Bottura,

Zadra Dossi, Biciato e Tscholl primo assoluto nel raggruppamento con la Sierra Cosworth, mentre nel Gruppo A i piloti della Trentina hanno monopolizzato le classi 1300 con Zanella «poliziotto volante» con la Vw Polo di Zanghellini, e Marchi primo nella 1400, mentre il solito Zarpellon, con la potente Bmw M3, ha prevalso nell'assoluta del Gruppo davanti a Valbruccioli e Ferrari.

**Giorgio Lever**

## VELOCITÀ IN SALITA

Trento, 18 settembre 1988

### 41. Trento-Bondone

Gara nazionale

#### Le classifiche

**ASSOLUTA:** 1. Casasola (Osella Pa/9) 7'47"94; 2. Aguzzoni (Osella Pa/9) 7'54"38; 3. Bormolini (Osella Pa/9) 8'04"46; 4. Biasioli (Chevron) 8'20"35; 5. Parlamento (March) 8'26"18; 6. Rossetto (Lola) 8'29"05; 7. Tretti (Lucchini) 8'30"71; 8. Gnesato (Osella Pa/9) 8'41"16; 9. Zanini (Osella Pa/9) 8'44"51; 10. Baggio (Lancia 037) 8'50"22.

#### GRUPPO N

**Classe 1000:** 1. Morandelli 11'59"63 alla media di 62,532 kmh; 2. Calovini 12'44"54; 3. Rodler (Fiat Uno) 13'03"82; 4. Darocca 13'06"28 (tutti su Fiat Panda 45).

**Classe 1150:** 1. Bottura 10'40"27 alla media di 70,283 kmh; 2. Guffler 10'49"57; 3. Bonini 10'51"14; 4. Pieraccini 10'52"32; 5. Conci 10'53"74; 6. Zuech 10'57"81; 7. Tosini 10'59"62; 8. Fenti 11'01"93; 9. Laghi 11'06"39; 10. Tolotti 11'12"10; 11. De Florian 11'14"21; 12. Gianpiccolo 11'15"96; 13. Galvan 11'16"89; 14. Schullian 11'20"17; 15. Fusetti 11'49"86; 16. Menghin 11'55"54; 17. Bertagnolli 12'03"12 (tutti su A 112).

**Classe 1300:** 1. Mozan 10'16"01 alla media di 73,05 kmh; 2. Ambrosi (Suzuki Swift) 10'24"96; 3. Pedrotti 10'46"90 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1400:** 1. Roncali (Talbot Samba) 10'55"78 alla media di 68,621 kmh; 2. Nideriauer (Alfasud) 10'57"11; 3. Tribus (Fiat Uno) 11'33"96.

**Classe 1600:** 1. Biciato 10'07"73 alla media di 74,046 kmh; 2. Picco 10'17"41; 3. Stefanelli (Honda Civic) 10'17"93; 4. Sandri 10'47"91 (tutti su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. Dossi (Opel Kadett Gsi) in 10'17"99 alla media di 72,817 kmh; 2. Beltrami 10'18"25; 3. Bonacci 10'24"68; 4. Brentari 10'31"30; 5. Calliari 10'31"42; 6. De Florian U. 10'38"00; 7. Gottardi (Y 10 Turbo) 11'04"66 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130 Abarth).

**Classe 2500:** 1. Zadra (Bmw M3) in 9'34"14 alla media di 78,378 kmh; 2. Aurengi 9'46"05; 3. Benatti 9'54"46; 4. Zanin 9'56"79; 5. Berloffa 10'00"86; 6. Forti 10'09"33; 7. Girardello 10'13"68; 8. Antonello 10'14"92; 9. Piatto (Fiat Uno Turbo) 10'39"43 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Tscholl (Ford Sierra Cosworth) in 9'28"28 alla media di 79,186 kmh; 2. Grantl (Ford Sierra Cosworth) 9'28"65; 3. Prossliner (Delta Integrale) 9'30"55; 4. Gaioni (Delta Integrale) 10'09"74.

#### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Lipparini (Nissan) in 10'52"95 alla media di 68,918 kmh.

**Classe 1150:** 1. Rissone 10'27"03 alla media di 71,767 kmh; 2. Ferretti 10'31"67; 3. Rainer 10'38"71; 4. Bonvecchio 10'56"27; 5. Magnago 11'06"11; 6. Franceschini 11'07"31; 7. Gottardelli 12'19"56 (tutti su A 112).

**Classe 1300:** Zinella (Vw Polo) in 9'38"35 alla media di 77,808 kmh; 2. Pizzini (Austin Metro) 10'06"01; 3. Menestrina 10'15"85; 4. Pellanda (Austin Metro) 10'20"40; 5. Gozzer (Citroën Lx) 10'22"13; 6. Martinelli 10'23"13; 7. De Camillis 10'51"62 (gli altri su Talbot Samba).

**Classe 1400:** 1. Marchi (Alfasud Sprint) in 9'52"97 alla media di 75,889 kmh; 2. Avancini (Alfasud Ti) 9'56"68; 3. Cegalini (Alfasud Sprint) 10'22"52.

**Classe 1600:** 1. Stoll (Audi 80) in 9'25"18 alla media di 79,621 kmh; 2. Armellini (Alfa 33) 9'31"57; 3. Pera (Toyota Corolla) 9'32"04; 4. Rigo (Alfa 33) 9'52"47; 5. Pellegrini 9'58"58; 6. Bonvecchio



Casasola (sopra) ha vinto la rinata Trento-Bondone precedendo Aguzzoni (sotto, Attualfoto)



10'02"96; 7. Collavo 10'18"22; 8. Zotta 10'20"27 (gli altri su Alfasud Sprint).

**Classe 2000:** 1. Valbruccioli in 9'08"96 alla media di 81,973 kmh; 2. Giacomelli 9'20"40; 3. Negrente 9'28"05; 4. Gasser 9'31"39; 5. Mulas 9'33"74; 6. Cainelli (Opel Kadett Gsi) 9'34"47; 7. Dan (Vw Golf Gti) 9'40"16; 8. Cipriani (Vw Golf Gti) 9'43"36; 9. Russolo (Vw Golf Gti) 9'44"04; 10. Tosetto 9'57"94; 11. Dalla Cà 10'09"82; 12. Malleier (Opel Manta) 10'15"42; 13. Foltran (Alfetta Gtv) 10'23"52 (gli altri su Fiat Ritmo 130 Abarth).

**Classe 2500:** 1. Zarpellon (Bmw M3) in 8'59"86 alla media di 83,355 kmh; 2. Andreoli (Alfa Romeo 75) 9'17"07; 3. Sartori (Fiat Uno Turbo) 10'05"52.

**Classe oltre 2500:** 1. Ferrari (Delta Integrale) in 9'11"79 alla media di 81,553 kmh; 2. Fuganti (Bmw 635 Gsi) 9'18"66; 3. Cittadini (Ford Sierra Cosworth) 9'35"66; 4. Pellizzari (Ford Sierra Cosworth) 9'48"26.

#### GRUPPO B

**Classe 1600:** 1. Costa in 10'10"65 alla media di 73,692 kmh; 2. Sanetti 10'17"17; 3. Calore 10'18"46; 4. Accorsi 10'24"31; 5. Geier 10'26"25 (tutti su Fiat X 1/9).

**Classe 2000:** 1. Togn (Opel Manta) in 10'28"91 alla media di 71,552 kmh.

**Classe 2500:** 1. Biancolin (Renault 5 Turbo) in 9'21"86 alla media di 80,091 kmh; 2. Rohregger (Renault 5 Turbo) 9'36"05; 3. Bormolini M. 9'37"78; 4. Sportelli 9'42"07; 6. Vecchio 10'18"86 (gli altri su Alfa Romeo Gtv).

**Classe 3000:** 1. Sikkens in 9'31"67 alla media di 70,717 kmh; 2. Viganò 9'32"10; 3. Olivo 9'34"66 (tutti su Porsche 911).

**Classe oltre 3000:** 1. Baggio in 8'50"22 alla media di 84,50 kmh; 2. Adami 9'07"63; 3. Marsilli 9'16"18 (tutti su Lancia 037).

#### SPORT

**Classe 1300:** 1. Rossetto (Lola) in 8'29"05 alla media di 88,400 kmh; 2. Strenghetto 9'05"77; 3. Groff 9'12"45; 4. Travagin 9'25"00; 5. Viali 9'51"62 (gli altri su Ams).

**Classe 1600:** 1. Biasioli (Chevron B23) in 8'20"35 alla media di 89,937 kmh.

**Classe 2000:** 1. Casasola in 7'47"94 alla media di 96,166 kmh; 2. Aguzzoni 7'54"38; 3. Bormolini 8'04"36; 4. Parlamento (March) 8'26"18; 5. Gnesato 8'41"16; 6. «Kabibo» (Beta Montecarlo Lc 2) 9'06"37; 7. Anastasio 9'46"01 (gli altri su Osella Pa/9).

**Sport Nazionale:** 1. Tretti (Lucchini) 8'30"71 alla media di 88,113 kmh; 2. Zanini (Osella Pa/9) 8'44"51; 3. Maggiani (Lucchini) 8'56"54; 4. Ronchi (Symbol) 9'01"61.

## È BELLO ESSERCI

TRENTO — «In attesa che tutto torni come una volta sono venuto qui volentieri — racconta Romano Casasola dopo il successo in questa Trento-Bondone — per prendere un po' le misure di questo tracciato veramente molto tecnico. Oggi temevo per la temperatura un po' freddina che non faceva scaldare le gomme, ma poi salendo ho visto che tutto andava bene, forse l'unico problema che ho avuto veniva dal sole che in alcune curve avevo contro. È un vero peccato che le vetture da corsa non siano potute salire su questa montagna in questi anni, il percorso è molto tecnico e lungo, ti impegna a fondo ma ti dà soddisfazione quando arrivi in cima». Dalla gioia quasi contenuta di Casasola alla gioia sfrenata del trentino Biasioli, quarto assoluto con la gialla Chevron 1600: «Nelle prove di sabato ho rotto la frizione — racconta tutto d'un fiato — e assieme ai miei figli sono rimasto alzato fino a notte fonda per sistemare il guasto, ma oggi in gara ho dato tutto me stesso e sinceramente non mi aspettavo, nonostante corra in casa, un miglioramento di quasi venti secondi rispetto alle prove». E mentre se ne va toccando quasi il cielo con un dito spera anche che tutto torni come una volta. □

# SALITA/FIGLIO E PADRE AD AVEZZANO NON C'È POSTO DAVANTI AGLI SCOLA

**AVEZZANO** — Carlo Scola è il 14. vincitore della cronoscalata di Monte Salviano, una delle classiche dell'automobilismo abruzzese riproposta dopo anni d'attesa dall'Angry Team e dall'Automobil club de L'Aquila. Migliori tempi in entrambe le manche disputate per il portacolori della scuderia Cosenza Corse che ha dimostrato sin dalle prove di trovarsi perfettamente a suo agio sui 4600 metri della strada che si inerpica sul Monte Salviano. Un successo che, nell'ambito della famiglia, è stato completato dal secondo posto di Domenico Scola che ad Avezzano aveva corso già otto anni fa, quando si cercò, con poco successo, di rilanciare la manifestazione, ed ancora 20 anni fa quanto era uno degli appuntamenti tradizionali. Un doppio Scola, per così dire, come era prevedibile considerando anche il non folto lotto di avversari così come era prevedibile la gran voglia di ben figurare di Stanislaw Bielanski sulle curve di... casa. Alla fine un terzo posto che sta sicuramente stretto al pilota abruzzese che ha compromesso un po' tutto nella seconda manche. Per quanto riguarda le altre prestazioni la classifica rispecchia fedelmente l'andamento della gara che, a parte il limitato numero dei concorrenti, ha offerto numerosi spunti positivi. Il percorso ha confermato le buone caratteristiche, sia sul piano della tecnica della sicurezza; l'organizzazione è stata all'altezza della situazione nonostante le varie componenti regionali che la formavano; il pubblico ha risposto in maniera entusiasta. Tra i tanti anche uno spettatore d'eccezione: Fabrizio Serena, per l'occasione nelle vesti di presidente di Telespazio che ha sponsorizzato la manifestazione. Tornando alla gara, da segnalare le prestazioni di Roberto Tarquini, Giuseppe Gallucci e «Giuseppe» primi rispettivamente dei Gruppi B, N, A e classificatisi nell'ordine dall'ottavo al decimo posto nella classifica assoluta. Concludiamo con una piccola curiosità: il via è stato dato in ritardo anche perché al santuario di Pietraquaria, in cima al percorso, era in programma un matrimonio e la sposa è giunta in ritardo.

**Giancarlo Giannobile**



*Sopra, Carlo Scola che ha vinto la 14. edizione della cronoscalata a Monte Silvano precedendo il padre Domenico (in alto). In alto a destra, Roberto Tarquini che con la Porsche si è imposto nel Gruppo B della salita abruzzese (FotoGiannobile)*



## VELOCITÀ IN SALITA

Avezzano (AQ), 18 settembre 1988

### 14. Cronoscalata di monte Silvano

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Scola C. (Osella Pa/5) 5'30"65; 2. Scola D. (Osella Pa/8) 5'38"14; 3. Bielanski (Osella Pa/9) 5'51"44; 4. Giammaria (Osella Pa/9) 5'53"35; 5. Capacchietti (Osella Pa/9) 6'05"20; 6. Proietti (Bogani) 6'11"25; 7. Giorgio (Lucchini) 6'13"36; 8. Tarquini (Porsche) 6'40"64; 9. Gallucci (Ford Sierra Cosworth) 6'41"65; 10. «Giuseppe» (Opel Manta) 6'44"53.

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Di Casimiro 7'55"17; 2. Leogrande 7'42"78; 3. Lepore 7'50"60; 4. Ciancetta 7'59"64; 5. Febbo 7'59"73; 6. Gianfrante 8'00"95; 7. Venturini 8'03"47; 8. D'Osilio 8'05"79; 9. Seritti 8'20"69 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Tuzii 6'57"79; 2. Visci 7'18"33; 3. Gentile 7'20"50; 4. Ranaletta 7'52"61 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Bianchi (Ford Escort) 7'35"89.

**Classe 2000:** 1. Palma (Ritmo 130) 7'09"38; 2. Cipriani (Peugeot 205 Gti) 7'11"09; 3. Natale (Golf Gti) 7'18"11; 4. Domanico (Ritmo 130) 7'23"31; 5. Marinelli (Ritmo 130) 7'41"77; 6. Pepi (Ritmo 125) 8'04"58.

**Classe 2500:** 1. Tomassetti 6'53"85; 2. Buongiorno (Fiat Uno Turbo) 7'04"78; 3. De Renzi 7'15"87 (gli altri su R5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Gallucci (Sierra Cosworth) 6'41"65.

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Serafini (A112) 7'22"08; 2. Arduini (A112) 8'19"52.

**Classe 1300:** 1. Candeloro (Peugeot 205 Rallye) 7'33"79.

**Classe 1400:** 1. Ciogli (Alfasud) 7'08"03.

**Classe 2000:** 1. «Giuseppe» (Opel Manta) 6'44"53; 2. Foschi (Gtv 2000) 7'31"27.

**Classe 2500:** 1. Spacco 6'51"11; 2. Pitorri 6'56"31; 3. Roncoletta 7'23"19 (tutti su R5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Falcone (Escort) 7'16"91; 2. Moscone 7'22"36; 3. Perini 7'50"80 (tutti su Ford Escort Rs).

#### GRUPPO B

**Classe 2500:** 1. Lazzari (Alfa Gtv) 7'24"02.

**Classe 3000:** 1. Tarquini (Porsche) 6'40"64.

#### SPORT

**Classe 2000:** 1. Scola C. (Osella Pa/5) 5'30"65; 2. Scola D. (Osella Pa/8) 5'38"14; 3. Bielanski (Osella pa:9) 5'51"44; 4. Giammaria (Osella Pa/9) 5'53"35; 5. Capacchietti (Osella Pa/9) 6'05"20; 6. Giosia (Bellasi) 6'58"80; 7. Belmonte (Ferrari Cb) 7'00"11; 8. De Zio (Lola 296) 7'16"50.

**Sport Nazionale:** 1. Proietti (Bogani) 6'11"23; 2. Giorgio (Lucchini) 6'13"36.

## OTTIMO TRACCIATO

**AVEZZANO** — Carlo Scola, aldilà del risultato positivo, ha dimostrato di gradire particolarmente la salita abruzzese: «Ritengo che sia una delle gare più belle, è velocissima, richiede molta determinazione ad ogni metro, poi ci sono i tornanti che rendono ancor più impegnativa la parte conclusiva. Insomma una salita molto varia che se continueranno ad organizzarla, come dicono di voler fare, ha tutte le carte in regola per diventare un preciso riferimento in questo settore». Nonostante il fondo stradale non fosse stato «curato» recentemente per l'occasione l'asfalto si è rivelato in buone condizioni: «Solo un po' sconnesso — continua Carlo — in alcuni punti ma non ci sono stati grossi problemi per le gomme, al contrario ne ha creati l'improvviso abbassamento della temperatura». Domenico Scola ha invece qualcosa da ridire sul percorso: «Le curve della parte conclusiva sono troppo strette per le nostre vetture, io ho già corso ad Avezzano e sinceramente era meglio allora, quando si partiva e concludeva prima». □

# CASSIBBA CONQUISTA CALTANISSETTA BATTUTO ANCHE IL PRONOSTICO



**CALTANISSETTA** - Nella 34. edizione della Coppa Nissena-Trofeo Michele Tornatore, Giovanni Cassibba ha battuto anche i pronostici. Velocissimo in ogni occasione, anche nei tracciati meno conosciuti, al termine delle prove ufficiali il comisano era dato come terzo incomodo nella lotta per la vittoria fra Rosolia e Ceraolo, piazzatisi nell'ordine al sabato, con alle spalle il pugliese Irlando. Cassibba in gara ha però ribaltato la situazione in suo favore, scrivendo per la prima volta il proprio nome nell'albo d'oro della gara. Il pilota della Catania Corse non ha incontrato alcuna difficoltà lungo il percorso (sporcatisi in seguito alla pioggia caduta nei giorni precedenti la gara), se si eccettua un «lungo», vincendo in 3'11"28, alla media di 150,565 kmh, lontano però dal record di Mauro Nesti (3'00"02). Tutto liscio, a parte una indecisione alla partenza e una scelta sbagliata di gomme, per Gianpaolo Ceraolo, abbonatosi ormai al secondo posto in questa gara, che ha accusato un ritardo dal vincitore di 2"92. Qualcosa da recriminare invece i concorrenti che lo hanno seguito, in partenza, e in classifica; sia il marsalese Benny Rosolia, miglior tempo in prova, che il barese Pasquale Irlando, sono stati rallentati da una leggera ma infida pioggerellina, dopo che per tutta la giornata di gara il sole aveva asciugato gli otto chilometri del percorso, sul quale si è riversato un pubblico delle grandi occasioni. Il quinto posto è andato a Gino Caci (Lola), rallentato dal cambio, la quinta è «scappata» due volte, che ha preceduto Francesco Patané (Osella), Salvatore Anelli, per l'ennesima volta primo nella classe 1300, «Oiram» (Lola), il sorprendente Franco Caruso, ottavo assoluto e primo del Gruppo N con la Ford Sierra Cosworth, e Nunzio Romeo (Osella 1600). La gara, valevole per la Coppa Csaì 2. Zona, è stata portata a termine da 113 dei 123 piloti partiti.

**Pietro Libro**

## VELOCITÀ IN SALITA

Caltanissetta, 18 settembre 1988

### 34. Coppa Nissena-Trofeo Michele Tornatore

Prova valida per la Coppa Csaì 2. Zona

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Cassibba (Osella PA9) in 3'11"28 alla media di 150,565 kmh; 2.

Ceraolo (Osella PA9) 3'14"20; 3. Rosolia (Osella PA9) 3'18"09; 4. Irlando (Osella PA9) 3'22"32; 5. Caci (Lola T298) 3'26"17; 6. Patané (Osella PA8) 3'37"07; 7. Anelli (Osella 1300) 3'37"47; 8. «Oiram» (Lola T298) 3'42"40; 9. Caruso (Ford Sierra Cosworth) 3'46"22; 10. Romeo (Osella) 3'48"96.

#### GRUPPO N

**Classe 1000:** 1. Gentile in 4'57"91 alla media di 96,673 kmh; 2. Fiore in 5'01"68; 3. Leone 5'07"27; 4. De Luca 5'07"40; 5. Pizzo 5'07"46; 6. Di Maria 5'40"67 (tutti su Fiat Panda);

**Classe 1150:** 1. Crucitti 4'33"27; 2. Barberino 4'38"39; 3. Lacagnina 4'40"20; 4. Valenza 4'41"34; 5. Grassi 4'42"38; 6. Stella 4'42"42; 7. La Barbera 4'44"26; 8.

Pisa 4'44"28; 9. Saporito 4'44"95; 10. Puglisi 4'46"54; 11. Giammusso 4'51"50; 12. Palmeri 5'16"92; 13. Lombardo Calogero 11'36"17 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Cancellieri (Citroën Ax) in 4'21"86 alla media di 109,982 kmh; 2. Villa 4'28"31; 3. Mirabile 4'36"12; 4. Patricola 4'39"43; 5. Cimbali (Samba Rally) 4'40"05; 6. Denaro (Citroën Ax) 4'42"41; 7. Certisi (Opel Corsa Gt) 4'46"28; 8. Modica 4'46"59; 9. Feo 5'08"05 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally);

**Classe 1600:** 1. Crea in 4'20"31 (alla media di 110,637 kmh); 2. Caniglia 4'28"32; 3. Pavone (Alfasud) 4'33"81; 4. Aronica (Ford Escort) 4'50"50 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. «Airon» (Peugeot 205 Gti)

in 4'20"47 alla media di 110,569 kmh; 2. Parla (Ritmo 130) 4'27"22; 3. Davi (Ritmo 130) 4'31"44.

**Classe 2500:** 1. Savoca in 1'057 alla media di 117,374 kmh; 2. Messana (Fiat Uno Turbo) 4'07"00; 3. Caruso G. 4'07"10; 4. Recaluberto 4'07"22; 5. Costa 4'12"66; 6. Cipolla 4'13"34; 7. Alba (Fiat Uno Turbo) 4'16"76; 8. Fasone 4'18"34; 9. Maira 4'40"64; 10. Costanza (Renault 5 Alpine) 4'44"11 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Caruso in 3'46"22 alla media di 127,310

kmh; 2. «Apy» 3'59"73; 3. «Lorus» (Lancia Delta Integrale) 4'02"10; 4. Carnibella 4'02"86; 5. Capodicasa 4'31"49 (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

#### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Gentile in 4'27"81 alla media di 107,539 kmh; 2. Clemente 4'33"18; 3. Guarnaccia 4'43"54; 4. Di Caro 4'48"76 (tutti su Fiat Panda 45).

**Classe 1150:** 1. Tenna in 4'17"77 alla media di 101,728; 2. Anzalone 4'20"71; 3. Guarino M. 4'21"38; 4. Guaggenti 4'22"30; 5. Marchese 4'22"85; 6. Raimondi 4'30"30; 7. Riolo F. 4'41"18; 8. Venticinque 4'41"29; 9. Lucà 4'47"01 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Forti (Opel Kadett Sr) in 4'21"22 alla media di 110,525 kmh; 2. Gagliano S. (Talbot Samba Rally) 4'42"99.

**Classe 1400:** 1. Cardillo in 4'02"59 alla media di 118,719; 2. Di Stefano 4'30"47; 3. «Metora» 4'15"55; 4. Nasemmo 4'18"20; 5. «Giugas» 4'20"72; 6. Micciché 4'29"11 (tutti su Alfasud).

**Classe 1600:** 1. Gerbino (Alfa 33) in 4'01"19 alla media di 119,408; 2. Ferraro A. (Peugeot 205 Gti) 4'22"84.

**Classe 2000:** 1. Lombardo (Fiat Ritmo 130) in 3'55"56 alla media di 122,262 kmh; 2. Giuffrida (Opel Kadett Gsi) 4'05"20; 3. Vella (Manta Gte) 4'11"10; 4. D'Agosta (Fiat Ritmo 130) 4'20"38; 5. Gerbino (Manta Gte) 4'28"85; 6. Sanguedolce (Alfa Romeo Alfetta) 4'29"77; 7. Rizza (Manta Gte) 4'35"09.

**Classe 2500:** 1. Zampardi (Uno Turbo) in 4'33"43 alla media di 105,329 kmh.

**Classe oltre 2500:** 1. Stagno (Ford Sierra Cosworth) in 3'49"58 alla media di 125,446 kmh; 2. Gambino (Ford Sierra Cosworth) 4'05"74; 3. Ruggero (Alfa Romeo 75 Turbo) 4'07"54; 4. Tommasi (R21 Turbo) 4'12"89; 5. Corallo (Alfa Romeo 75 Turbo) 4'25"07.

#### GRUPPO B

**Classe 1600:** 1. Aiuto in 4'07"57; alla media di 116,331 kmh; 2. Sciacca 4'12"01; 3. Mezzasalma 4'16"03; 4. Miceli 4'20"28; 5. Majorini 4'22"05 (tutti su Fiat X1/9).

**Classe 2500:** 1. «Orsa 2» (Alfa Romeo Alfetta) in 4'19"77 alla media di 110,867 kmh.

**Classe 3000:** 1. Vella in 4'06"16 alla media di 116,997; 2. «Kenvil» 4'08"59 (tutti su Porsche 911 Sc).

**Classe oltre 3000:** 1. Ragusa (Porsche 930) in 4'05"04 alla media di 117,532 kmh.

#### SPORT

**Classe 1000:** 1. Rubino in 4'13"17 alla media di 113,758 kmh; 2. Mini 4'32"92 (tutti su Ams).

**Classe 1300:** 1. Anelli (Osella) in 3'37"47 alla media di 132,432 kmh; 2. Virgilio S. (Osella) 3'56"85.

**Classe 1600:** 1. Romeo (Osella) in 3'48"96 alla media di 125,786 kmh.

**Classe 200:** 1. Cassibba in 3'11"28 alla media di 150,565; 2. Ceraolo 3'14"20; 3. Rosolia 3'18"09; 4. Irlando 3'22"32; 5. Caci (Lola) 3'26"17; 6. Patané 3'37"07; 7. «Oiram» (Lola) 3'42"40 (tutti gli altri su Osella).

**Sport Nazionale:** 1. Catalano (Lucchini) in 4'42"81 alla media di 101,835 kmh.



*Giovanni Cassibba (sopra) ha conquistato la vittoria nella Coppa Nissena. In alto, Ceraolo piazzatosi secondo (FotoLibro)*

## UN SOLO ERRORE

**CALTANISSETTA** — La Coppa Nissena, una «classica» delle cronoscalate italiane, mancava nel palmarès di Giovanni Cassibba. La lacuna è stata colmata, con una prestazione a sorpresa, nella 34. edizione della gara, organizzata dall'Automobile Club Caltanissetta in collaborazione con l'Easan. «Sono arrivato «lungo» — ci ha raccontato il comisano — alla staccata del ponte e mi sono salvato inchiodando i freni per il resto nessun problema e migliora costantemente il rapporto con questa Osella. Sono particolarmente felice di aver vinto la corsa davanti a questo pubblico, considerata la delusione patita nella passata edizione». Il palermitano Gianpaolo Ceraolo ha confermato la sua prestazione delle prove. «Evidentemente a Caltanissetta debbo sempre arrivare secondo, perché anche quest'anno non riesco a spiegarmi dove ho perso i secondi che mi separano dal vincitore; probabilmente alla partenza, dove mi sono deconcentrato per qualche istante, o a causa della errata scelta di pneumatici». L'ultimo posto sul podio è andato a Rosolia: «I primi due chilometri di gara li ho percorsi sull'asfalto reso viscido da una leggera pioggerellina. Ho tentato di recuperare rischiando molto e persino l'ultima curva l'ho affrontata di quinta». □

RALLY CIR/ GROSSI CONQUISTA LA LIBURNA

# È FABBRI IL RE DEL CENTRO-SUD

LIVORNO — Alla partenza dell'ultima prova ha dovuto rinunciare anche all'idroguida della sua Sierra Cosworth dopo che ormai da tempo aveva dovuto fare a meno della sovralimentazione a causa della rottura del turbo ma, nonostante ciò, Giuseppe Grossi è riuscito a vincere la 22. Coppa Liburna. Un successo in volata, solo 8" lo hanno diviso alla fine dal bravo Stefano Fabbri, ma nettamente meritato fin dalle prime prove speciali che lo hanno visto protagonista assoluto, contrastato unicamente dal sorprendente Maurizio Ferrecchi, al debutto con una Delta Integrale gr. A, sempre in lotta per la prima posizione fino al momento del ritiro. Una bella lotta che non ha visto protagonista Enrico Bertone che, alla vigilia, era considerato il più serio pretendente alla vittoria. Il piemontese, reduce dal successo nel rally della Valtellina, con la sua potente Bmw M3; dopo un inizio sonnolento è riuscito a recuperare qualcosa a metà gara fermandosi però definitivamente, quando era in seconda posizione assoluta, per la rottura del motore. Da quel momento in poi Grossi ha dovuto solo controllare la corsa, anche se i problemi accusati dalla sua Sierra Tamauto lo hanno costretto a soffrire fino in fondo. Prato protagonista all'altezza pienamente delle aspettative è stato invece Stefano Fabbri che, dalla Liburna ha portato a casa oltre al 2. posto assoluto e al 1. di Gr. N, anche il titolo del trofeo Centro Sud. Il pilota cesenate, in coppia con Grassi sulla Delta Integrale della Meteco, con una gara estremamente regolare e veloce ha tenuto a bada tutti gli avversari tra i quali è emerso prepotentemente Benjamin Hunt, Delta Integrale, preparata dai Venturi per la Bologna corse, alla fine ottimo terzo nell'assoluta. Alle spalle dei protagonisti della gara, si sono messi in luce Bartelloni e Morelli, Peugeot 205 Gti, Maticena e Nassi, Delta 4Wd del Team '86, e Berti in coppia con Grassini su una Renault 5 Gt Turbo della scuderia Livorno 1949. Tra i motivi di interesse della gara c'era quello della lotta per il titolo assoluto femminile. Il team «Jolly Club Lancia Charms» aveva portato a Livorno Tre Delta Integrale per la

Galli, la Clerici e la Angei. Chantal Galli alla ricerca di punti preziosi per il suo duello con la Taruffi ha centrato gli obiettivi che si era proposta ottenendo fra l'altro un ottimo decimo posto assoluto. Per molti naturalmente è stata anche una gara da dimenticare, come per la Star Racing che aveva affidato le sue Sierra a Galleni, velocissimo in apertura e in testa al Gr. N fino al momento del ritiro, e a Vita, sempre tra i primi nonostante qualche problema e poi costretto anche lui alla resa. Stesso discorso anche per Grassini, ritiratosi alla 8. ps mentre era tra i primissimi, con la Sierra Cosworth di Terrosi e per Bolognesi e Bizzarri, entrambi con le Renault 21, questo ultimo autore di una grande gara fino al momento dell'abbandono. Alla Liburna correvano anche, senza concorrere per l'assoluta, anche i Gruppi B. Alla fine le due, non certo freschissime Porsche di Doni e di Bussotti, anche se favorite dai

guai di Grossi, sarebbero state ai primi due posti assoluti e questo, forse, dovrebbe fare riflettere un po' tutti, almeno dal punto di vista tecnico, sull'anticipato accantonamento di un certo tipo di vetture. La cronaca della gara, dimostratasi estremamente selettiva, è subito ricca di spunti. Già dalle prime battute si capisce che ben pochi possono reggere il passo di Grossi e della sua Sierra Cosworth Gr. A, che dà spettacolo sulle prime speciali della Coppa Liburna. Mentre Bertone, Bmw M3, accusa forti ritardi è Ferrecchi a cercare di contrastare il passo del riminese. I due lottano accanitamente e si dividono i successi nelle prime speciali, 4 per Grossi, 3 per Ferrecchi. È Ferrecchi comunque che sembra prendere decisamente le redini della gara dimostrando di poter allungare rispetto all'avversario. La speciale numero 8 è per lui fatale con la Delta Integrale che si ferma lungo il percorso. Grossi intanto attacca de-

ciamente mentre anche Bertone, in quel momento a soli 27" dal leader, si deve fermare per la rottura del turbo. Fabbri intanto rinviene fortissimo e nell'ultima speciale riesce a rosicchiare ancora qualche secondo al capoclassifica.

**Luca Bartolini**



**Grossi-Di Gennaro (in alto al centro, Photo4) hanno vinto, nonostante parecchi guai meccanici, la Coppa Liburna, precedendo Fabbri-Grasso (in alto, FotoStudio '83), che con questo piazzamento si sono imposti nel trofeo Centro-sud. Sopra, lo sfortunato Bertone. A destra, il sorprendente Ferrecchi (Photo4)**

**RALLY CIR**

Livorno, 16-17 settembre 1988

**22. Coppa Liburna**

Prova valida per il campionato italiano rally

**Le classifiche**

**Assoluta:** 1. Grossi-Di Gennaro (Sierra Cosworth) 2.09'18"; 2. Fabbri-Grassi (Delta Integrale) a 08"; 3. Hunt-Venturi (Delta Integrale) a 2'13"; 4. Bartelloni-Morelli (Peugeot 205 Gti) a 2'37"; 5. Maticena-Nassi (Delta 4 Wd) a 3'32"; 6. Berti-Grassini (Gt Turbo) a 3'49"; 7. Corvighizolfi (Kadett G51 2.0) a 4'27"; 8. Cioncioni (R5 Gt Turbo) a 4'56"; 9. Morelli-Simi (R5 Gt Turbo) 5'50"; 10. Galli-Marangoni (Delta Integrale) a 6'02".

**GRUPPO N**

**Classe 1150:** 1. Paoletti-Macelloni 2.33'19"; 2. Bacci-Battini 2.37'09"; 3. Giulianetti-Rossi 2.44'37"; 4. Di Giuseppe-Mannari 2.49'53"; (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Vannucci-Bartolini (Citroën Ax Sport) 2.23'54"; 2. Corti-D'Alonzo (Peugeot 205 Rallye) 2.24'00".

**Classe 1600:** 1. Paoletti-Paoletti 2.15'51"; 2. Corti-Raffaele 2.22'39"; 3. Plaia-Nocentini 2.23'11"; 4. Marchi-Boccadelli 2.27'57"; 5. Patrone-Mannelli 2.29'28"; 6. Tronconi-Barone 2.33'14"; (tutti su Peugeot 205 Gti).

**Classe oltre 2000:** 1. Fabbri-Grassi (Delta Integrale) 2.09'26"; 2. Hunt-Venturi (Delta Integrale) 2.11'31"; 3. Maticena-Nassi (Delta 4 Wd) 2.12'50"; 4. Berti-Grassini (R5 Gt Turbo) 2.13'07"; 5. Cioncioni (R5 Gt Turbo) 2.14'14"; 6. Morelli-Simi (R5 Gt Turbo) 2.15'08"; 7. Galli-Marangoni (Delta Integrale) 2.15'20"; 8. Ravotto-Ferino (Peugeot 205 Gti) 2.17'51"; 9. Galantini-Ceccarini (R5 Gt Turbo) 2.18'19"; 10. Ricci-Gorani (Delta Integrale) 2.20'32"; 11. Di Nasso-Martini (R5 Gt Turbo) 2.20'58"; 12. Monti-Nencioni (Peugeot 205 Gti) 2.21'16".

**GRUPPO A**

**Classe 1150:** 1. Robba-Gufoni 2.20'32"; 2.



## EPISODI DI TEPPISMO

**LIVORNO** - La 22. edizione della Coppa Liburna è stata la prima che si è corsa dopo la scomparsa di Dado Andreini che, di questa gara, era stato il creatore e successivamente il grande regista. Anche in questa edizione la gara ha mantenuto in gran parte il classico tracciato che si è dimostrato selettivo e validissimo come afferma anche il vincitore grossi: «Era la prima Liburna che disputavo ma mi è piaciuta molto sia come percorso che come organizzazione. Purtroppo gli organizzatori dovranno cercare di mettere un freno agli episodi di teppismo, la prova della Traversa, era stata completamente ricoperta di terra e foglie. Ciò può danneggiare l'immagine della gara oltre a mettere in serio pericolo i piloti. Sono felicissimo di questo successo e lo dedico ai miei sponsor». Stefano Fabbri è completamente soddisfatto della sua gara e del risultato che fra l'altro gli permette di vincere il trofeo centro sud: «La mia gara è stata tutta impostata sul Gr. N a parte qualche malanno fisico. (La sua partecipazione è stata incerta fino all'ultimo momento per un forte dolore di schiena, n.d.r.) è andato tutto benissimo». Doni, primo di Gr. B e per somma di tempi il più veloce in gara, è comunque soddisfatto: «Credo di essere andato forte, contro avversari di grande valore e con vetture potenti. Sono contento di questo successo platonico». Nota deludente per il livornese Mannini, costretto al ritiro per una pietra sulla parabrezza... nessuno si è salvato dai teppisti. □

Maglieri-Maglieri 2.24'46"; 3. Bubola-Picello 2.27'52"; 4. Ghelli-Livolsi 2.29'34"; 5. Donati-Donati 2.24'56" (tutti su A112).  
**Classe 2000:** 1. Bartelloni-Morelli (Peugeot 205 Gti) 2.11'55"; 2. Corvi-Ghizolfi (Kadett Gsi 2.0) 2.13'45"; 3. Venturi-Coturri (Manta Gte) 2.15'34"; 4. Benini-Liberato (Vw Golf Gto 16v) 2.16'27"; 5. Nannipieri-Morelli (Manta Gte) 2.16'52"; 6. Rafanelli-Bertonasco (Peugeot 205 Gti) 2.18'52"; 7. Castellani-Mansani (Manta Gte) 2.19'40".  
**Classe oltre 2000:** 1. Grossi-Di Gennaro (Sierra Cosworth) 2.09'18"; 2. Folegani-Conti (Escort Rs Turbo) 2.18'20".  
**GRUPPO B**  
**Classe oltre 2000:** 1. Doni-Bertolacci (Porsche 911 Sc) 2.05'22"; 2. Bussoetti-Lampugnale (Porsche 911 Sc) 2.07'33".



# RALLYSPRINT/PAESI D'ARTE ALL'ULTIMA PS VINCE MORO

**ROVETTA** — Le prime edizioni del rally Paesi d'Arte con partenza ed arrivo a Rovetta, in alta val Seriana, ha visto trionfare l'equipaggio Moro-Andrioletti a bordo di una Renault 5 Gt Turbo. La gara seriana, organizzata dall'Ac Bergamo, in collaborazione con il Rally Team Gianpaolo Marinoni, era articolata in due giri che prevedevano ognuno il passaggio su 4 ps per un totale complessivo di circa 17 km di percorso cronometrato. L'albinese Moro, pilota di punta del Colombi Rally Team, andava al comando fin dalle primissime battute della gara ma, sempre ben controllato da Fornoni, aveva vita difficile. Passato il giro di boa al comando con 2" di vantaggio sugli avversari, Moro continuava con il passo a lui abituale, mentre il pilota del Rally Team Gianpaolo Marinoni, dopo aver preso un po' più di confidenza con la trazione posteriore della Bmw andava giustamente all'attacco. Questa situazione giocava tutta a favore dello spettacolo tanto che all'ultima prova speciale, poco più di 2 km in salita interamente su asfalto, i due pretendenti alla vittoria si presentavano con lo stesso tempo. Entrambi gli equipaggi si giocavano il tutto per tutto, ma primi al traguardo con un rilievo cronometrico migliore di 2" giungevano Moro e Andrioli del Colombi Rally Team.

**Mario Reduzzi**

### RALLY SPRINT

Rovetta (BG), 18 settembre 1988

#### 1. Paesi d'Arte

**Assoluta:** 1. Moro-Andrioletti (Renault 5 Gt Turbo) in 13'57"; 2. Fornoni-Donadini (Bmw M3) a 2"; 3. Tomasoni-Lenzi (Renault 5 Gt Turbo) a 18"; 4. Mosconi-Carboni (Peugeot 205 Gti) a 26"; 5. Fassitelli-Galliani (Peugeot 205 Gti) a 27"; 6. Ghezzi-Cavallini (Opel Manta Gte) a

35"; 7. Crippa-Combi (Lancia Delta Integrale) a 44"; 8. Fiori-Pagani (Opel Manta Gte) a 47"; 9. Colombi-Morosini (Ford Sierra Cosworth) a 47"; 10. Tomasoni-Tomasoni (Toyota Corolla) a 51".

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Orvieri-Barbaro in 16'39"; 2. Merelli a 2"; 3. Del Bono-Milesi a 11"; 4. Becchetti-Saetti a 13"; 5. Porta-Bosis a 25"; 6. Mendoni-Zendra a 36"; 7. Filippi-Torri a 37"; 8. Gualdi-Albrifoni a 44"; 9. Bolzoni-Quarantani a 51"; 10. Beghi-Guerra a 55"; 11. Brambilla-Padovan a 1'11"; 12. Togni-Raffaelli a 1'16"; 13. Zigliani-Boldrini a 1'19"; 14. Romano-Statuto a 1'32"; 15. Casto-Pedretti a 2'48"; 16. Rossi-Savoldi a 8'06"; (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Frati-Masseroni (Talbot Samba) in 16'07"; 2. Ghilardi-Rottini (Opel Corsa Gt) a 10"; 3. Trassardi-Anesa (Opel Corsa Sr) a 12"; 4. Zilioli-Seveni (Peugeot 205 Rallye) a 52".

**Classe 1600:** 1. Moro (Peugeot 205 Gti) in 15'08"; 2. Marinoni-Mazzoleni (Peugeot 205 Gti) a 23"; 3. Bonadei-Beccarelli (Ford Escort Xr3) a 44"; 4. Anesa-Gualdi (Alfasud Sprint) a 52"; 5. Tucci-Carrara (Peugeot 205 Gti) a 1'11"; 6. Giacalone-Del Fabbro (Alfasud Sprint) a 1'26"; 7. Barcella (Alfasud Sprint) a 1'39".

**Classe 2000:** 1. Picinali-Carrara (Peugeot 205 Gti) in 15'10"; 2. Cristalli-Panza (Peugeot 205 Gti) a 11"; 3. Fardelli-Agliardi (Peugeot 205 Gti) a 19"; 4. Bigoni-Trassardi (Peugeot 205 Gti) a 37"; 5. Masseroli-Gritti (Fiat Ritmo 130) a 39"; 6. Maffei-Brunetti (Fiat Ritmo 130) a 52"; 7. Bottacchio-Marchi (Fiat Ritmo 125) a 1'01"; 8. Roberti-Reineri (Fiat Ritmo 130) a 1'25"; 9. Vindigni-Tarantino (Alfa Romeo Gtv a 8'59").

**Classe oltre 2000:** 1. Crippa-Combi (Lancia Delta 4Wd) in 14'41"; 2. Colombi-Morosini (Ford Sierra Cosworth) a 3"; 3. Ducoli-Moscardi (Lancia Delta 4Wd) a 12"; 4. Scoppazzo-Sala (Lancia Delta 4Wd) a 12"; 5. Zanetti-Fratus (Renault 5 Gt Turbo) a 17"; 6. Branchi-Cecon (Ford Sierra Cosworth) a 17"; 7. Sala-Ciocca (Lancia Delta 4Wd) a 36"; 8. Campelli-Nicoli (Renault 5 Gt Turbo) a 37"; 9. Quattrolini-Scappini (Renault 5 Gt Turbo) a 57"; 10. Nava-Andreoli (Renault 5 Gt Turbo) a 1'05"; 11. Ghezzi-Montorsi (Renault 5 Gt Turbo) a 1'09"; 12. Scolari-Scolari (Lancia Delta 4Wd) a 1'23"; 13. Cisana-Gotti (Renault 5 Gt Turbo) a 1'26".

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Magoni-Foini in 16'16"; 2. Manzoni-Manzoni a 1'16"; (tutti su A 112).  
**Classe 1300:** 1. Gozzi-Cristini (Opel Corsa Gt) in 15'46"; 2. Sangermani-Gazzaniga (Fiat Uno 70) a 28"; 3. Ferrari-Pasquarelli (Fiat Uno 70 Sx) a 2'34".

**Classe 1600:** 1. Fassitelli-Galliani (Peugeot 205 Gti) in 14'24"; 2. Tomasoni-Tomasoni (Toyota Corolla Gt) a 24"; 3. Invernizzi-Cerati (Alfasud Sprint) a 1'01"; 4. Pelizzari-Grazioli (Alfasud Sprint) a 1'15"; 5. Ruggia (Alfasud Sprint) a 1'18"; 6. Marzani (Fiat Ritmo 105 Tc) a 1'18"; 7. Roja-Canovi (Toyota Corolla Gt) a 1'45"; 8. Bertoli-Brunetti (Alfasud Sprint) a 2'29"; 9. Leone (Ford Escort XR3) a 2'45"; 10. Milesi-Bianchi (Ford Escort Xr 3) a 5'35".

**Classe 2000:** 1. Moro-Andrioletti (Renault 5 Gt Turbo) in 13'37"; 2. Fornoni-Donadini (Bmw M3) a 2"; 3. Tomasoni-Lenzi (Renault 5 Gt Turbo) a 18"; 4. Mosconi-Carboni (Peugeot 205 Gti) a 26"; 5. Ghezzi-Cavallini (Opel Manta Gte) a 35"; 6. Fiori-Pagani (Opel Manta Gte) a 47"; 7. Gamba-Puzzolo (Mercedes 190) a 51"; 8. Marini-Morina (Ford Ritmo 130) a 54"; 9. Patelli-Corti (Renault 5 Gt Turbo) a 1'04"; 10. Pizzocaro-Zanini (Fiat Ritmo 130) a 1'36"; 11. Delle Vedove-Pasquini (Opel Manta Gte) a 1'46"; 12. Natali-Brega.

RALLY 1. SERIE/A VITTORIO VENETO

# I FRATELLI NARDINI PRIMI ALLA MARCA

**VITTORIO VENETO** — Il Rally della Marca Trevigiana che si è corso sui colli sopra Vittorio Veneto in una stupenda giornata di fine estate è stato dominato dal forte pilota locale «Susy», alias Alberto Nardari che, navigato dal fratello Alberto, ha vinto tutte le prove speciali con una Delta Integrale della Top Run è azzardato pensare che le defezioni dell'ultima ora abbiano potuto facilitare il successo. Erano attesi il leader di zona, Antonillo Zordan, il bassanese Gasparotto e il forte trevigiano Gecchele. Non sono potuti partire per una serie di problemi di varia natura. Ci ha pensato Cosmo a pressare da vicino «Susy» che non si è fatto comunque intimorire dalla Delta Integrale seconda classificata, né dalla Sierra di Antonio Manfrinato alle prese però con un'auto che conosce poco. Le Bmw M3 hanno un po' deluso. Ci provava il friulano Pasutti poi rallentato nell'ultima prova da una foratura. Problemi fin dal via hanno invece caratterizzato la gara di chi per primo è sceso dalla pedana: Alessio Menegon, pilota della Pordenone Corse, ha presto abbandonato con la sua Kadett Gsi. Analoga sorte per Cicca Cuccirelli che per l'occasione aveva rispolverato guanti e casco. Prima di abbandonare con la Bmw M3 della Pro Motor, aveva staccato un 5. tempo alla seconda speciale. Fa spettacolo, eccome, il locale Guerrerà che dopo un capotamento riparte con danni limitati, stacca una serie di bei tempi per concludere definitivamente fuori strada a poche prove dal termine. Gara oltremodo generosa la sua. In Gruppo N il ritiro di Rebulli dà il via libera a Monaci che termina con la Sierra vittima di una «spigolata». Fuori troppo presto anche Simontacchi, mentre Rettore guida per la prima volta la Sierra e di più non può fare. Non serve stupirsi per una prestazione ancora una volta convincente del giovane Tondello che alla fine sarà quarto assoluto. Finché è in gara piace anche Tamara Vidali. Un'auto più «fresca» della Opel Manta le sarebbe di aiuto. Va in verifica d'ufficio il locale Follador: la Delta Integrale è ok e il pilota può fregiarsi di una buona prestazione dopo lunga inattività.

Stefano Cossetti

**RALLY 1. SERIE**

Vittorio Veneto (TV), 17-18 settembre 1988

**5. Rally della Marca Trevigiana**

Prova valida per la Coppa Italia 4. zona (coeff. 5)

**Le classifiche**

**Assoluta:** 1. «Susy»-Nardari (Delta Integrale) in 1.04'45"; 2. Cosmo-Veller (Delta Integrale) a 1'32"; 3. Manfrinato-Maniero (Sierra Cosworth) a 2'46"; 4. Tondello-Segalla (Peugeot 205 Gti) a 3'59"; 5. Monaci-Bisol (Sierra Cosworth) a 4'03"; 6. Bosco-Tormen (Sierra Cosworth) a 4'04"; 7. Pianezzola-Billiani (Bmw M3) a 4'07"; 8. Pasutti-Bisol (Bmw M3) a 4'26"; 9. Follador-Zanatta (Delta Integrale) a 4'43"; 10. Muner-Gaiotti (Delta Integrale) a 5'02".

**GRUPPO N**

**Classe 1150:** 1. Marcon-Torcellan in 1.18'36"; 2. Strukely-Bevilacqua a 44"; 3. Mestroni-Tortul a 1'09"; 4. Mason-Giacomin a 1'52"; 5. Ziliotto-Benvegnù a 3'09"; 6. Dominutti-Monsutti a 3'26"; 7. Bettio-Turrin a 7'06"; 8. Zara-Bertazzoni a 7'16"; 9. Paganin-Sartore a 9'06"; 10. Giustozzi-Piol a 9'50"; (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Travaglia-Ruaben (Opel Corsa 1.3) in 1.16'42"; 2. Forato-Bordin (Talbot Samba) a 34"; 3. Carletto-Battisti (Opel Corsa Sr) a 1'23"; 4. Crosilla-Crosilla (Talbot Samba) a 1'33"; 5. Moret-Carnelos (Peugeot 205 Rallye) a 2'38"; 6. Marcon-Montaner (Opel Corsa Sr) a 2'58"; 7. Baratto-Naletto (Citroën Ax Sport) a 3'07"; 8. Corrà-Innocenti (Opel Corsa Gti) a 3'07".

**Classe 1600:** 1. Miraval-Intorcina in 1.14'54"; 2. Antoniazzi-Casonato a 27"; 3. Peggion-Paganin a 1'12"; 4. Capraro-Favero (Fiesta XR2) a 1'42"; (gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. Nicola-Nicola (Peugeot 205 Gti) in 1.10'58"; 2. Pase-Scapol a 2'15"; 3. Stoval-Soranzo a 2'14"; 4. Tacconi-Zermin (Peugeot 205 Gti) a 2'44"; 5. Sartori-Bolognani (Peugeot 205 Gti) a 3'44"; 6. Zambelli-Conci (Opel Kadett Gsi) a 4'02"; 7. Fodato-Favero (Peugeot 205 Gti) a 4'35"; 8. Bertaccini-Ulivi (Opel

Kadett Gsi) a 4'35"; 9. Tremonti-Resina (Peugeot 309 Gti) a 4'43"; 10. Calcinotto-Danzo (Opel Kadett gsi) a 5'50"; 11. Ferrari-Guidolin a 5'54"; 12. Maserin-Berno (Opel Kadett Gsi) a 6'09"; 13. Pase-Pase a 6'22"; 14. Tovenà-Vettoretti a 7'02"; 15. Codello-Cervi a 8'04"; (gli altri su Ritmo 130 Abarth).

**Classe oltre 2000:** 1. Monaci-Bisol (Sierra Cosworth) in 1.08'48"; 2. Follador-Zanatta (Delta Integrale) a 40"; 3. Muner-Gaiotti (Delta Integrale) a 59"; 4. Vardanega-Tonello (Renault 5 Gt Turbo) a 1'04"; 5. Rettore-Mursia (Sierra Cosworth) a 1'13"; 6. Scarpis-Isola (Delta Integrale) a 2'19"; 7. Soppa-Nalli (Renault 5 Gt Turbo) a 8'06"; 8. Bresil-Grigoletti (Delta 4Wd) a 9'08"; 9. Mognato-Sfriso (Renault 5 Gt Turbo) a 10'23"; 10. Colladon-Finotello (R5 Gt Turbo) a 10'54".

**GRUPPO A**

**Classe 1150:** 1. Zago-Zago in 1.19'19"; 2. Berton-Marzotto a 25"; 3. Polesel-Polato a 44"; 4. Sperandio-De Pieri a 3'38"; 5. Moras-Santarossa a 4'49"; (tutti su A112).

**Classe 1600:** 1. Doretto-Di Cataldo (Talbot Samba) in 1.15'56"; 2. Parissenti-Donadi (Toyota Corolla) a 31".

**Classe 2000:** 1. Tondello-Segalla (Peugeot 205 Gti) in 1.08'44"; 2. Eugeni-Businaro (Ritmo 130) a 1'20"; 3. Veneri-Castioni (Ritmo 130) a 1'49"; 4. Pea-Campodallorto (Ritmo 125) a 6'23"; 5. Mattuz-Moresco (Opel Manta Gte) a 7'20"; 6. Isetta-Boff (Ritmo 130) a 7'22"; 7. Rossetti-Gasparin (Gtv 2000) a 8'05"; 8. Piccinin-Pase (Gtv 2000) a 10'02"; 9. De Toffol-Lucchetta (Opel Manta Gte) a 10'18"; 10. Perrazzetta-Dal Bò (Opel Manta Gte) a 14'35".

**Classe oltre 2000:** 1. «Susy»-Nardari (Delta Integrale) in 1.04'45"; 2. Cosmo-Veller (Delta Integrale) a 1'32"; 3. Manfrinato-Maniero (Sierra Cosworth) a 2'46"; 4. Bosco-Tormen (Sierra Cosworth) a 4'04"; 5. Pianezzola-Billiani a 4'07"; 6. Pasutti-Bisol a 4'26"; 7. D'Abramo-Dottor a 7'15"; 8. Facca-Riccobon (Fiat Uno Turbo) a 7'46"; 9. Alberton-Bittante (Renault 5 Gt Turbo) a 9'11"; (gli altri su Bmw M3).



**AUTOCROSS**

## A MAGGIORA CESARI E' EUROPEO

**MAGGIORA** — Successo azzurro nel Campionato Europeo di Autocross conclusosi sulla pista «Pragiarolo» di Maggiora con la conquista del titolo continentale delle «elaborate» da parte del vercellese Augusto Cesari su Lancia Delta S4. È questa la seconda volta che un italiano cinge la corona d'Europa di autocross; fu infatti lo scorso anno, proprio nella stessa gara che il titolo venne assegnato ad uno dei nostri piloti: il laziale Gian Battista Rosella. A prevalere in questo campionato ha notevolmente contribuito la inattaccabile Delta S4 che nelle mani di Cesari, Romagna e Stecca ha più volte attestato la propria autorevolezza. Questa stagione era giunta all'ultima prova nel novarese con Romagna e Cesari appaiati. Il duello finale è stato avvicente: Cesari è riuscito a prendere il comando mentre il veneto si è trovato a partire all'esterno in posizione meno favorevole superato anche da Stecca che però si fermava dopo tre giri. Romagna recuperava giro su giro, ma alla fine quando era ormai alle spalle del vercellese un testacoda gli toglieva ogni speranza. Cesari conquistava così la sua sesta vittoria stagionale che lo laureava campione d'Europa. Alle spalle dei due italiani, Schonacher (Audi 4x4) e Schmid (Porsche) davanti a Romanisio e Caputo. La soddisfazione italiana

## UNA GARA STUPENDA

**VITTORIO VENETO** — Due anni fa era difficile azzardare un futuro per il Rally della Marca Trevigiana. Una tragica fatalità aveva sconvolto l'ambiente con la morte del navigatore Sabbion. Gabriele Favero, «anima» del Motoring Club Sernaglia al termine della gara è visibilmente soddisfatto: «**Tutto bene. Gara stupenda quanto la giornata. La presenza di Walter Röhrh ha esaltato il successo. Finché ha fatto da apripista si è molto divertito lodando le caratteristiche di questo rally.**». Si sono divertiti forse meno i numerosi equipaggi «vittime» di uno zelo a volte ingiustificato di Polizia, Carabinieri, Vigili Urbani e addirittura Guardia di Finanza che ha controllato i furgoni delle assistenze. Comunque è andata. E... visto che altrimenti non si corre... meglio così. Il vincitore «Susy» Nardari fa progetti per il futuro: «**Non è detto ancora, ma potrei fare la finale nazionale di Pistoia. L'auto è un sogno anche se la ho guidata all'80% delle mie possibilità. Sono sicuro che si può fare molto di più.**». Pierluca Tondello è «l'enfant prodige» della Coppa Italia '88: «**Troppo salita per la mia Peugeot. Comunque sono contento. Ora guardo alla finale nazionale.**». Sconsolato Menegon: «**Gara da dimenticare, ma la classe resta.**» □

*«Susy»-Nardari (in alto, Photo4) si sono imposti nel rally della Marca Trivigiana. Augusto Cesari (a lato, FotoBiondo) ha conquistato a Maggiora il titolo europeo di autocross nella seconda divisione*





A SAMPEYRE SUCCESSO DEL CUNEESE

# BELTRANDI IN VETTA NEL VALLE VARAITA

non è stata completa poiché nei «prototipi» si è riconfermato campione per la seconda volta consecutiva il cecoslovacco Bohumil Krestan. In effetti non c'erano grosse possibilità per noi, in quanto l'unico italiano che avrebbe potuto strappargli la corona sarebbe stato Luigi Susan, a condizione che avesse vinto ed il cecoslovacco non fosse andato a punti. In parte le cose sembravano andare in tal senso e quindi l'illusione e la speranza di una vittoria da parte del pilota veneto sono durate fino alla fine. Krestan si fermava in semifinale per la rottura della trasmissione sulla sua Tatra 3500, mentre la finale prendeva il via con un drappello di testa di tutto rispetto. Al comando passava l'olandese Harkwoort su Vw 3000 tallonato continuamente dall'austriaco Rammel (Porsche) e dal francese Dubourg (Renault) entrambi in splendida giornata. Susan incedeva alle spalle dal cecoslovacco Hosek dopo qualche attacco doveva accontentarsi della quarta posizione in una finale avvincente e movimentata che il pubblico ha seguito appassionandosi.

**Eraldo Guglielmetti**

## AUTOCROSS

Maggiore (NO), 18 settembre 1988

### Trofeo Iveco

Prova valida per il campionato europeo

#### Le classifiche

**ELABORATE:** 1. Cesari (Lancia Delta S4) in 8'57"16; 2. Romagna (Delta S4) 9'08"52; 3. Shonacher (Audi Quattro) 9'20"30; 4. Schmid (Porsche) 9'27"57; 5. Caputo (Audi Quattro) 9'51"31; 6. Romanisio (Porsche) a 1 giro; 7. Canyadio (Renault 5 Turbo) a 1 giro.

**PROTIPI:** 1. Harkwoort (Vw 3000) 8'39"72; 2. Rammel (Porsche) 8'41"61; 3. Dubourg (Renault) 8'43"56; 4. Susan (Alfa 3500) 8'53"45; 5. Hosek (Tatra) 8'54"86; 6. Nagy (Porsche) 9'01"85; 7. Deboer (Opel 2400) 9'16"82; 8. Hovel K. (Porsche) 8'19"03.

**SAMPEYRE** — Adesso, almeno per quelli che da anni sono gli abituali protagonisti delle gare di Coppa Italia prima e seconda zona, l'era del Gruppo B è proprio finita. Anche Pierino Beltrandi, l'ultimo, ostinato, assertore della teoria Lancia 037 ha finalmente colto il suo primo assoluto con una Gruppo A («moderna», quella Lancia Delta 4Wd che era già stata portata al successo da Rosselli a Carmagnola e che può tranquillamente essere inserita fra una delle più belle Delta Gruppo A private, viste quest'anno. Beltrandi, assieme a Gian Maria Cerbaldo, è così tornato al successo nella seconda edizione del rally Valle Varaita, prova conclusiva di una seconda zona già da tempo nelle mani del duo Duberti-Dominoni. E proprio dall'assenza dei due è venuto un po' a mancare il riscontro per un vero e proprio paragone fra i piloti della prima o della seconda zona. Ad onore di chi c'era va comunque detto che le varie defezioni non si sono fatte sentire troppo, grazie anche all'esaltante testa a testa iniziale fra il poi vincitore Beltrandi e Daniele Griotti. Entrambi cuneesi, Beltrandi e Griotti sentivano la gara di Sampeyre come quella di casa. Ed infatti sono partiti subito a testa bassa, creando grande incertezza, il primo favorito da un mezzo nel complesso superiore, il secondo con le ali ai piedi grazie alla perfetta simbiosi raggiunta con Kadett Gsi Conrero che lo scorso anno gli permise di aggiudicarsi la prima zona e che quest'anno lo aveva visto trionfatore nella gara d'apertura: il rally «Team 971» di Chieri. A conferma di quella che è stata una splendida prestazione basta far notare come Griotti, nella prova del colle di Sampeyre, la numero sei, sia riuscito a recuperare i cinque secondi che in quel momento lo dividevano da Beltrandi e a rifilargliene altri dieci. Il tutto con il motore ormai irrimediabilmente rotto già a circa tre chilometri dalla fine della prova! Gloria a Beltrandi allora, meritata comunque ed alla faccia del grande patema d'animo provato durante l'ultima speciale, disputata con il cambio bloccato in quarta, cosa che permetteva a Ferrara di avvicinarsi minacciosamente. Ma

questo non bastava ed il bravo Italo, quarantotto anni ed una gran classe, terminava a 38 secondi, davanti a Della Torre che spesso guida la sua Delta Integrale come se fosse ancora la Talbot Lotus. Sfortunata nera invece per Roberto Bettanin, fuori al rientro con una Sierra Gruppo N quando si profilava per lui la clamorosa possibilità di lottare per il successo. Coda polemica al rally della Valle Varaita per l'esclusione di dieci concorrenti, tutti del Gruppo N, «pescati» dai commissari tecnici Alasia, Franzoni e Macca-ri con gli scambiatori di calore delle loro R5 Gt Turbo, R11 Turbo e Lancia Delta Integrale rivettati con l'Araldite. A parte che tutti erano a conoscenza di questi «rinforzi» (fatti per far reggere a questi organi l'aumento di pressione di sovralimentazione) e finora nessuno ha mai detto niente, ma c'è un'altra considerazione da fare. Se si contesta qualcosa a un concorrente alla terza speciale, non lo si lascia poi a correre tutta la gara per dirgli alla fine che è fuori classifica... Su tutti la vittima più illustre è stata Alberto Orengo, già vincitore della Gruppo N in seconda zona e retrocesso con la squalifica da secondo a terzo nell'assoluta.

**Sergio Remondino**

## RALLY 1. SERIE

Sampeyre (TO), 16-17 settembre 1988

### 2. Rally della valle Varaita

Prova di Coppa Italia 2. zona (coeff. 5)

**Assoluta:** 1. Beltrandi-Gerbaide (Delta 4Wd) in 1.14'42"; 2. Ferrara-Valpreda (Peugeot 309 Gti) a 38"; 3. Della Torre-Dadone (Delta Integrale) a 1'00"; 4. Rivoir-Garia (Delta 4Wd) a 3'32"; 5. Certese-Paschino (Delta Integrale) a 4'34"; 6. Ameglio-Cappi (Peugeot 205 Gti) a 5'00"; 7. Verna-D'Angelo (Manta Gte) a 5'34"; 8. Stroppiana-Regati (Sierra Cosworth) a 6'25"; 9. Bosio-Ribotta (Peugeot 205 Gti) a 6'33"; 10. Bracaloni-Bracaloni (R5 Gt Turbo) a 6'34".

### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Giordano-Decaro in 1.28'16"; 2. Monge Madro-Piccato a 47"; 3. Rovei-Robasto a 1'04"; 4. Esposito-Terrizzano a 1'13"; 5. Dianti-Bessone a 1'22"; 6. Bogliolo-D. Ferrero a 1'30"; 7.

Ferrero-Depatris a 2'20"; 8. Cassarinese-Saita a 3'46"; 9. Cervetto-Bruzzone a 3'46"; 10. Buttiglienga-Gnech a 4'44"; 11. Amerio-Cragna a 4'48"; 12. Dinucci-Berger a 5'08"; 13. Brusin-Viglienga a 5'14"; 14. Borgogno-Costantino a 5'57"; 15. Trucco-Sordella a 6'46"; 16. Pirra-Gioria a 7'18"; 17. Agnello-Bergino a 7'52"; 18. Podestà-Novello a 8'14"; 19. Ritendale-Sega a 9'34"; 20. Viziale-Stallé a 10'09"; 21. Stefanin-Diverio a 11'24"; 22. Marcaccini-Piazza a 12'33" (tutti su A112).

**Classe 1400:** 1. Grassi-Musso (Peugeot 205 Rallye) in 1.22'56"; 2. Baldi-Maurino (Peugeot 205 Rallye) a 4"; 3. Ellena-Boggero (Opel Corsa) a 2'27"; 4. Remiddi-Demaestri (Opel Corsa) a 3'10"; 5. Marchisio-Roberi (Opel Corsa) a 3'19"; 6. Villati-Demichellis (Opel Corsa) a 4'10"; 7. Giordano-Siffredi (Opel Corsa) a 4'28"; 8. Cesena-Migliorini (Opel Corsa) a 5'13"; 9. Bianco-Barra (Talbot Samba) a 7'16"; 10. Bosco-Raimondi (Peugeot 205 Rallye) a 8'12"; 11. Piumatti-Ferrero (Opel Corsa) a 8'46"; 12. Orange-Simoni (Opel Corsa) a 9'07"; 13. Beltrame-Beltrame (Citroën Ax) a 9'55".

**Classe 1600:** 1. Nalin-Papurello in 1.24'56"; 2. Ellena-Bonardo a 27"; 3. Mazzitelli-Stalatie a 3'36"; 4. Sicca-Mondino a 4'10"; 5. Milano-Verri a 6'38"; 6. Revelli-Demarchi a 8'01" (tutti su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. Ameglio-Cappi (Peugeot Gti) in 1.19'42"; 2. Bosio-Ribotta (Peugeot 205 Gti) a 1'33"; 3. Angeli-Roggero (Peugeot 205 Gti) a 1'42"; 4. Maudena-Marinotto (Ritmo 130) a 2'09"; 5. Riveira-Enrico (Peugeot 205 Gti) a 2'11"; 6. Nelli-Geminian (Kadett Gsi) a 2'25"; 7. Barei-Beltrandi (Peugeot 205 Gti) a 2'40"; 8. Malacarne-Rombade (Kadett Gsi) a 3'01"; 9. Bizzarri-Molinelli (Kadett Gsi) a 3'30"; 10. Dondero-Petragnelli (Kadett Gsi) a 3'44"; 11. Cortese-Amante (Peugeot 309 Gti) a 3'54"; 12. Bergan-Sottimano (Peugeot 309 Gti) a 5'05"; 13. Lombardi-Baiardi (Peugeot 205 Gti) a 5'07"; 14. Blessent-Poggio (Ritmo 130) a 7'27"; 15. Lojaco-Barrel (Ritmo 130) a 8'24"; 16. Valetto-Rocchieri (Kadett Gsi) a 12'41".

**Classe oltre 2000:** 1. Rivoir-Garia (Delta 4Wd) in 1.19'14"; 2. Cortese-Parischino (Delta Integrale) a 1'02"; 3. Stroppiana-Regati (Ford Sierra Cosworth) a 2'53"; 4. Bracaloni-Bracaloni (R5 Gt Turbo) a 3'02"; 5. Diano-Airaud (Sierra Cosworth) a 3'40"; 6. Cianei-Cianci (R5 Gt Turbo) a 8'06".

### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Restagno-Giordano in 1.24'56"; 2. Seghesio-Rubba a 1'26"; 3. Spagnolo-Arena a 8'03"; 4. Molle-Cochis a 8'16"; 5. Chighine-Revelen a 22'36" (tutti su A112).

**Classe 1400:** 1. Mongiardini-Zambelli (Citroën Ax) in 1.25'01"; 2. Pellesio-Camillo (Talbot Samba) a 8'03".

**Classe 1600:** 1. Cirio-Tesi (Alfasud) in 1.26'07"; 2. Ternatore-Bologna (Peugeot 205 Gti) a 8'58".

**Classe 2000:** 1. Ferrara-Valpreda (Peugeot 309 Gti) in 1.15'20"; 2. Verna-D'Angelo (Manta Gte) a 4'56"; 3. Femia-Trovò (Golf Gti) a 7'30"; 4. Chiantelassa-Menel (Kadett Gsi) a 8'33"; 5. Olivero-Levi (Ritmo 130) a 10'43"; 6. Masotti-Murdolo (Kadett Gsi) a 16'24"; 7. Bottere-Allione (Manta Gte) a 18'33"; 8. Riveira-De Petris (Manta Gte) a 18'49"; 9. Tortone-Tortone (Ritmo 130) a 20'36"; 10. Bongiovanni-Masone (309 Gti) a 21'27"; 11. Fracchia-Zicari (Manta Gte) a 30'22".

**Classe oltre 2000:** 1. Beltrandi-Gerbaldo (Lancia Delta 4Wd) in 1.14'42"; 2. Della Torre-Dadone (Lancia Delta Integrale) a 1'00"; 3. Bonivardo-Mina (Fiat Uno Turbo) a 7'39"; 4. Bollati-Ravera (Lancia Delta Integrale) a 8'23"; 5. Bianchi-Vaglianti (R5 Gt Turbo) a 9'10"; 6. Lanza-Giacobbe (Ford Escort Rs) a 13'08".

■ **SLALOM.** Per assoluta mancanza di spazio le cronache e le classifiche delle gare di slalom disputatesi domenica 18 settembre verranno pubblicate sul prossimo numero di Autosprint.



a cura di Antonio de Felice

## GLI APPUNTAMENTI DELLA SETTIMANA

### RAIUNO

**PROVE F.1** - sabato 1 ottobre differita della seconda sessione di prove per le qualificazioni nel corso del programma «Sabato Sport».

### RAIDUE

**POLE POSITION** - sabato 1 ottobre alle ore 23,30 nel corso del programma «Notte Sport»; la rubrica è curata da Ezio Zermiani.

**GP DI SPAGNA** - domenica 2 ottobre alle ore 14,15 telecronaca diretta del Gp con il commento di Mario Poltronieri, Clay Regazzoni e Ezio Zermiani.

### TELECAPODISTRIA

**GP DI SPAGNA** - domenica 2 ottobre alle ore 14,30 diretta della corsa dal circuito di Jerez con il commento di Andrea De Adamich e Stefano Gatti. La gara verrà trasmessa in replica lunedì 3 ottobre alle 15,30.

### TMC TELEMONTECARLO

**PROVE F.1** - sabato 1 ottobre alle ore 13,00 diretta della seconda sessione di prove valide per le qualificazioni.

**GP DI SPAGNA** - domenica 2 ottobre alle ore 14,00 «Speciale Gp»; seguirà la telecronaca diretta della corsa con il commento di Renato Ronco, Mauro Forghieri e Patricia Pilchard.

### ODEON

**TOP MOTORI** - sabato 1 ottobre alle ore 23,00 e domenica 2 ottobre in replica alle ore 13,00.

### ITALIA 1

**GRAND PRIX** - sabato 1 ottobre alle ore 23,45 e domenica 2 ottobre in replica alle ore 13,00.

### 7

**SPEEDY** - lunedì 26 settembre alle ore 23,30 e in replica sabato 1 ottobre alle ore 17,00.

### TIVU ITALIA

**RUOTE IN PISTA** - venerdì 30 settembre alle 22,30.

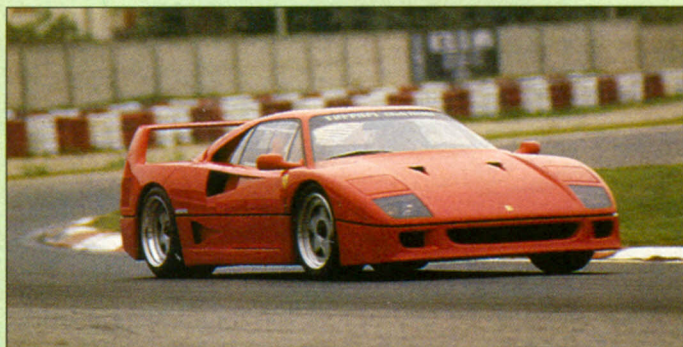
## AI MICROFONI DI GRAND PRIX ANCHE SENNA E PROST

DIVERSI PILOTI si alterneranno ai microfoni di Grand Prix per questa puntata che va in onda dopo la prova portoghese del mondiale di Formula 1 e a poche ore dalla partenza del Gran Premio di Spagna. Tra i conduttori che saranno intervistati non potranno mancare Ayrton Senna e Alain Prost (nella foto Amaduzzi), i due drivers della McLaren che hanno letteralmente monopolizzato il mondiale escludendo a chiunque di entrare in «corsa» per il titolo iridato. Potremo sentire anche le opinioni dei diversi piloti italiani tra i quali Alboreto, Nannini e Capelli. Si parlerà anche di mercato-tecnici che sta interessando quasi tutti i team impegnati in F.1 con le prime anticipazioni per la prossima stagione. Claudia Peroni ha realizzato un servizio sulla 11. prova del campionato mondiale piloti rally, disputata in Costa d'Avorio. Concluderanno la puntata di Grand Prix le consuete notizie sul mondo motoristico e la panoramica sulle gare del campionato Cart.



## PESCAROLO TESTER DI TOP MOTORI ESORDISCE CON LA FERRARI F40

LA FERRARI F40 (sopra, nella foto) sarà la prima vettura ad essere provata al limite dal pilota e collaudatore francese Henri Pescarolo. Il transalpino comincerà con questo test la sua collaborazione a Top Motori che prevede, tra l'altro, una serie di collaudi con le «top-car» della produzione mondiale. A partire da questa puntata comincerà una piccola inchiesta tra i tecnici che stanno già lavorando attorno ai propulsori aspirati in allestimento per la prossima stagione di F.1. La prima intervista è stata realizzata con l'ingegner Rocchi che ha costruito un dodici cilindri caratterizzato da una particolare architettura a stella. Torneranno i filmati di Jacques Seton e con le sue vetture storiche; per rimanere in tema con le «veteran» verrà trasmesso il servizio sul raduno Ferrari svoltosi a Piacenza che non è stato diffuso nella scorsa puntata.



■ **TELECAPODISTRIA**, a causa degli impegni televisivi contemporanei con le olimpiadi di Seul, potrebbe annullare la trasmissione in diretta del Gp di Spagna di Formula 1. Al momento di andare in stampa la redazione di Videonews, che gestisce tutti gli spazi sportivi dell'emittente istriana, non è stata in grado di comunicarci nulla in proposito ma non ha escluso che la corsa possa essere trasmessa in differita la sera. Per gli stessi motivi sono già state cancellate le due rubriche «Speciale dopo prove» e «Speciale dopo corsa».

■ **SPEEDY** aprirà con un servizio sull'ultimo prova del campionato europeo Sidecar cross, disputata ad Arco di Trento. Si parlerà anche della Formula 3000 che ha registrato, nelle ultime corse, una serie preoccupante di incidenti. René Arnoux è stato il pilota intervistato questa settimana dalla troupe di Speedy; il transalpino, che sta disputando la stagione in F.1 al volante di una Ligier rimasta più volte fuori dalla griglia di partenza, è rimasto per la sua simpatia nel cuore di molti tifosi italiani dopo la sua permanenza alla Ferrari.



## IL PUNTO SULLA F. ALFA BOXER A RUOTE IN PISTA

**RUOTE IN PISTA** farà, questa settimana, il punto sul campionato di Formula Alfa Boxer, che vede attualmente al comando Savoldi (nella Photo 4) davanti alla coppia Pace-Regis appaiati al secondo posto in classifica generale. Sarà una buona occasione per discutere circa la validità delle formule minori e i programmi dell'Alfa Romeo a favore della propria serie in relazione alla possibilità che il prossimo anno venga disputata anche la serie italiana del trofeo Opel Lotus. Tra gli altri servizi ci sarà anche un'intervista ai piloti della McLaren di F.1, Senna e Prost, che parleranno dei loro «problemi» di convivenza in pista.

■ **LA RAI** ha previsto due collegamenti in diretta per il prossimo Rally di Sanremo. Il primo, come già annunciato da As sullo scorso numero, andrà in onda lunedì 10 ottobre alle ore 14,35 (Rai 1) e sarà interamente dedicato alla disputa della «superspeciale» fino al termine della prova che si concluderà alle 15,20. Venerdì 14 ottobre, alle ore 9,35, saranno diffuse le fasi conclusive del rally con l'arrivo a Sanremo; per chi non potesse seguire al mattino la diretta, la Rai ha previsto anche un'ampia sintesi della corsa che verrà trasmessa nel pomeriggio di venerdì. Questi orari, considerato l'anticipo con il quale sono stati pubblicati, potrebbero subire alcune modifiche legate alle esigenze di programmazione.

# NUOVA OPEL CORSA GT TURBODIESEL. CUORE D'ATLETA.



166 km/h. Da 0 a 100 in 13" netti.

Fulminante nello scatto, potente nell'allungo, Corsa GT Turbodiesel ha un innato talento sportivo, esaltato da una raffinata tecnologia motoristica. Il suo propulsore di 1488 cc, 67 CV, è allenato per vincere: non solo nelle prestazioni velocistiche, ma anche nei consumi (appena 4 litri di gasolio per 100 km a 90 all'ora). In più è dotato di soluzioni tecniche innovative, come il sistema elettronico che controlla la temperatura delle candele, con un tempo di riscaldamento record: solo 3,5 secondi. Ma la vocazione sportiva di Corsa GT Turbodiesel è evidente anche da ferma: una dinamica linea nasconde interni accattivanti, sedili avvolgenti, volante a tre razze, a cui potrete aggiungere alzacristalli elettrici, tetto apribile e cerchi in lega. Nuova Corsa GT Turbodiesel, cuore d'atleta, farà battere più forte il vostro cuore.



**OPEL**   
BY GENERAL MOTORS  
N°1 NEL MONDO