

# ANITTO SPORT

**MONZA  
SHOW**

37 settimanale  
Anno XXXVI  
10 - 16 settembre  
Sped. in abb. postale Pubbl. inf. 50%  
L. 4.000

CONCORSO ALFA ROMEO E AUTOSPRINT

**SEGUI  
IL CUORE SPORTIVO**

**ANCORA PER QUESTA  
SETTIMANA PUOI PARTECIPARE  
AL CONCORSO!**

**RACCOGLI I TAGLIANDI A PAG. 7**



**DOPO I GP DI SPAGNA E BELGIO  
SCHUMACHER E LA FERRARI  
TRIONFANO ANCHE IN ITALIA  
TRA IL TRIPUDIO DELLA FOLLA  
LE ROSSE SONO GIA' NEL 1997**

**...e tre!**

PHOTO4



DIRETTORE RESPONSABILE  
**CARLO CAVICCHI**

VICEDIRETTORE  
**FRANCO NUGNES**

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

INVIATI SPECIALI  
**ALBERTO ANTONINI**  
**CESARE MARIA MANNUCCI**  
**CARLO MASSAGRANDE**  
**MAURIZIO RAVAGLIA**

REDATTORI  
**MARIO DONNINI**  
**MARISA IMBROGGIO**  
**MARCO RAGAZZONI**  
**ARTURO RIZZOLI**

SERVIZI SPECIALI  
**PAOLO BOMBARA**  
**GIANNI COGNI**  
**FABIO RAVAIOLI**

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

SEGRETERIA  
**MIRCO LAZZARI** (archivio)  
**CLELIA MUSOLESI**

DESEGNI  
**STEFANO ADAMI**  
**ANTONIO SASSI**  
**GIORGIO SERRA**  
**MASSIMO VALLESE**

TECNICA  
**GIORGIO PIOLA**

COLLABORATORI: Renè Alezra, Roberto Boccafogli, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimmarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Marco Giordo, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Manfredi, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini, Alessandro Stefanini, Thomas Volgf, Grahame Ward, Enrico Zanarini.

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. Piazza Colonna 361 - 00187 Roma tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697 - Telex Dipari 626169. All'estero, A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A. Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI) - telefax: 02/57512606.

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

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



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



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990

## CONTI EDITORE S.P.A.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Sede: **Dino Bichisao**  
**Loredana Malaguti**

Via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna)  
tel. 051/6.227.111 - fax 051/6.227.309

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ ITALIA E ESTERO

**Multi Media Pubblicità s.p.a.**  
Sede Legale: Via Corelli, 10 - 00198 Roma

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

AREE DI VENDITA

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

Padova - UNION GROUP s.n.c. - Via Cadalunga, 10/a  
cap 35138 - tel. 049/655.044 - fax 049/650.204

Bologna - Bellezeta s.r.l. - Via Frassinago, 12/a - cap 40123  
Emilia Romagna, Marche, Umbria, Toscana  
tel. 051/332.322 - fax 051/333.574

Roma - CD MEDIA s.a.s. - Via Calderini, 68 sc. G int. 5  
cap. 00196 - tel. 06/36.001.694/95

Cagliari - Piazza Repubblica, 10 - cap 09100  
tel. 070/40.971 - fax 070/49.45.01

# 37

## SOMMARIO

SETTIMANALE  
Anno XXXVI  
10-16 settembre 96  
L. 4.000



ALEX RUFFO

### VELOCITÀ

FORMULA UNO  
**12 Gp Italia**  
FORMULA INDY  
**66 Laguna Seca**  
GRAN TURISMO  
**70 Brands Hatch**

SALITE  
**74 Montagna  
di polemiche**

### RALLY

MONDIALE  
**84 Nuova generazione  
di finlandesi**

### L'ALTRA DOMENICA

**52 Le gare in Italia**

### PRODOTTO

**82 Porsche Boxster**

### OPINIONI

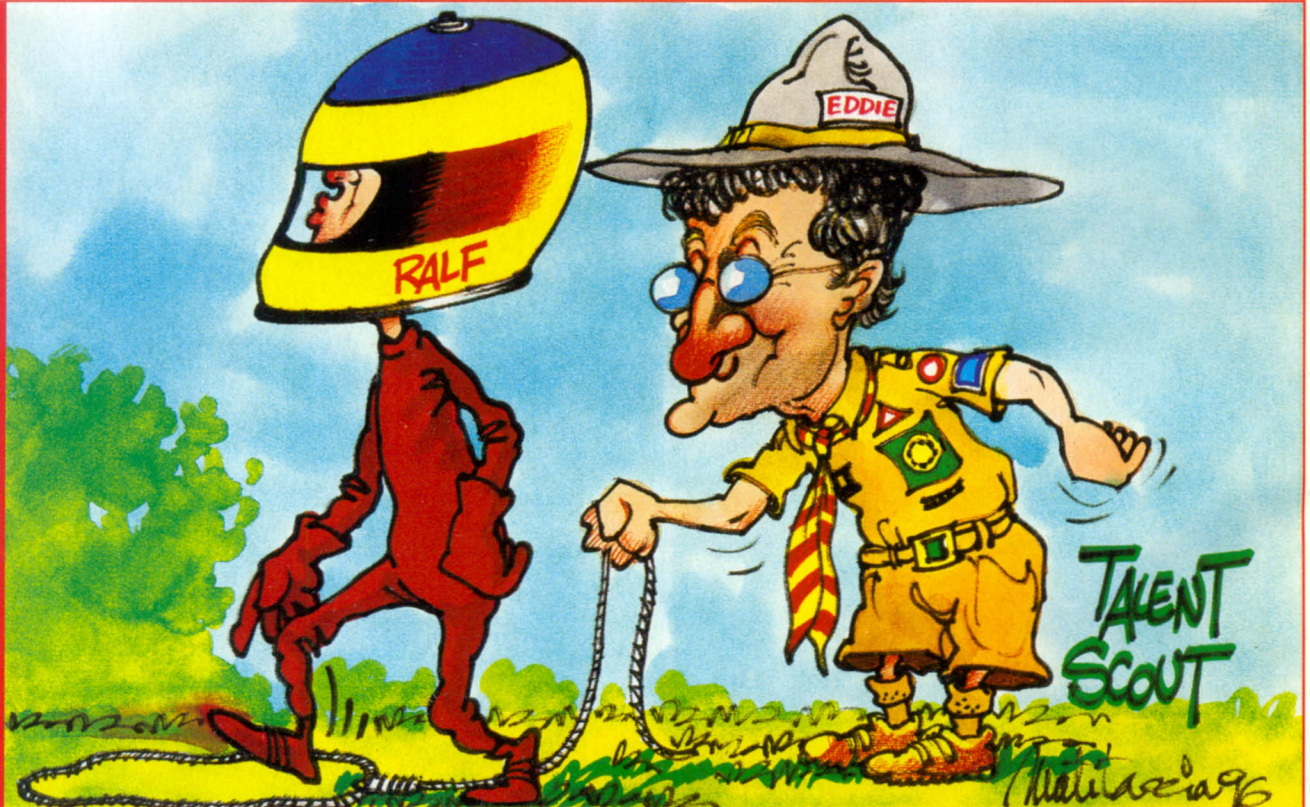
**4 Io, Canaglia**  
di Giorgio Faletti

**11 Domenica notte**  
di Carlo Cavicchi

### RUBRICHE

**8 lettere**  
**42 fanta gp**  
**48 notiziario csai**  
**62 domenica sprint**  
**64 news velocità**  
**36 news libri**  
**80 news rally**  
**86 news karting**  
**90 news estero**  
**94 portobello**  
**98 dove si corre**

**ED E' SUBITO SERRA**



# IO CANAGLIA



## Perdono, perdono, perdono...

GIORGIO FALETTI

**C**ara Maddalena,  
ti scrivo questa lettera perché non avrò mai più  
il coraggio di presentarmi a te di persona,  
dopo aver promesso così largamente e non aver mantenuto così  
bassamente. Capisco la tua delusione, d'altronde anche io,  
a quattordici anni, se un amico di mio padre avesse promesso  
di portarmi alle prove di un Gran Premio con possibilità di vedere  
di persona Schumacher, mio grande idolo, al non verificarsi  
dell'evento mi sarei risentito non poco. Devo in ogni caso farti  
i complimenti per la tua elefantina memoria, che ha saputo citare  
data, luogo, ora e abbigliamento in cui feci l'infingarda  
promessa e il tuo acume di adolescente che ha immediatamente  
citato in giudizio tuo padre e me come responsabili  
delle tue future turbe di adulta, con richiesta di un indennizzo  
che ti garantirebbe l'ingresso in Formula Uno non come spettatrice  
ma come proprietaria di un team con Schummy a far da pilota.  
Io ti giuro sulla testa di Saddam Hussein che ho fatto il possibile  
per avere quei maledetti «passe» ma pare che Ecclestone  
don Bernie, detto «Il padrino parte prima» perché quando  
qualcuno parte a fare una cosa per fare soldi si accorge che lui  
già da tempo l'ha fatta, abbia fatto suo il motto evangelico, che  
diventa quindi «È più facile che un cammello passi per la cruna  
di un ago, piuttosto che un poveraccio raggiunga il regno  
dei paddock» Ho chiesto ad amici ed addetti ai lavori pregando,  
umiliandomi ed umiliando, illudendo e minacciando,  
piangendo e ridendo, ma non c'è stato nulla da fare. Adirittura  
un addetto stampa mi ha fatto vedere l'elenco delle persone  
a cui hanno dovuto dire di no, elenco che comprendeva:  
- Bossi in persona disposto a non dividere più la Padania,  
ma che si sarebbe accontentato di dividere semplicemente  
una piadina  
- Merola col Merolone  
- Martufello col provolone  
- Alba Parietti disposta a sputare pubblicamente su una foto  
di Christopher Lambert o direttamente su di lui se qualcuno  
glielo portava  
- Il marito di Stefanie di Monaco con annessa ballerina disposti  
ad improvvisare un live-show con una piscinetta portatile  
Ora capisci, Maddalena, l'impossibilità per me di mantenere  
quanto promesso. In ogni caso, quando avrai vinto la causa con  
tuo padre e con me e sarai proprietaria del Maddy F1 Racing  
Team, io so che tu farai avere, in qualche modo, al tuo genitore  
e a me, i «passe» per venirti a trovare ai box. Sei in gamba tu,  
e per di più, tuo padre ed io ne siamo convinti, sai perdonare.

## REGOLAMENTO DEL CONCORSO

- Al concorso possono prendere parte tutti coloro che acquisteranno uno o più numeri di Autosprint (dal n° 28 al n°37) e ritireranno presso i Concessionari e la Rete di Assistenza Alfa Romeo le cartoline di partecipazione.
- I partecipanti avranno a disposizione due differenti cartoline per concorrere all'estrazione rispettivamente di 6 week-end per assistere alle gare dell'I.T.C. '96 dai box Alfa Romeo (2 a Silverstone - Gran Bretagna, 2 al Nürburgring - Germania, 2 al Mugello - Italia) e di 9 visite ad Alfa Corse e al Museo Storico Alfa Romeo.
- Sulle cartoline del primo tipo dovrà essere incollato l'apposito tagliando - riprodotto un casco - che verrà pubblicato sui numeri di Autosprint dal 28 (del 9/7/96) al 37 (del 10/9/96), mentre su quelle del secondo tipo andranno incollati i 3 tagliandi necessari a comporre un'auto 155 V6 Ti che saranno anch'essi pubblicati dal numero 28 al numero 37. Le cartoline complete dei tagliandi dovranno essere compilate con i dati richiesti, affrancate e spedite all'indirizzo prestampato sul retro.
- Tutti coloro che avranno completato la cartolina con i 3 tagliandi, riceveranno subito in regalo il cappellino da gara Alfa Romeo presentando la cartolina a una Concessionaria Alfa Romeo.
- Le estrazioni avranno luogo alla presenza di un Funzionario dell'Intendenza di Finanza con le seguenti modalità: i 2 week-end per la gara di Silverstone del 18/8/96 saranno sorteggiati entro il 13/8/96 tra tutte le cartoline pervenute entro il 6/8/96; i 2 week-end per la gara del Nürburgring del 1/9/96 saranno sorteggiati entro il 27/8/96 tra tutte le cartoline pervenute entro il 20/8/96; i 2 week-end per la gara del Mugello del 29/9/96 saranno sorteggiati entro il 24/9/96 tra tutte le cartoline pervenute entro il 17/9/96; le 9 visite ad Alfa Corse e al Museo Storico Alfa Romeo saranno sorteggiate nella prima quindicina di ottobre tra tutte le cartoline pervenute entro il 30/9/96.
- I vincitori verranno informati telefonicamente e i loro nomi saranno pubblicati sul primo numero di Autosprint successivo all'estrazione. In caso di impossibilità ad usufruire dei premi da parte del primo estratto, subentreranno nell'ordine il secondo estratto, il terzo estratto e così via. Le 9 visite ad Alfa Corse e al Museo Storico Alfa Romeo verranno effettuate in gruppo unico entro ottobre 1996.
- I week-end alle gare dell'I.T.C. sono per una persona e comprendono viaggio, pernottamenti e pasti. Le visite ad Alfa Corse e al Museo Storico Alfa Romeo sono anch'esse per una persona e comprensive di trasferimenti, pernottamento e pasti.

# COVER STORY

# LETTERE

Scrivere a AUTOSPRINT c.p. AD 1734 40100 Bologna



**1966**

È un gran giorno per gli appassionati italiani: dopo 16 anni di digiuno un nostro pilota torna alla vittoria a Monza al volante di una Ferrari. L'impresa riesce a Lulù Scarfiotti, che si aggiudica la gara davanti al compagno di squadra Mike Parkes, che gli copre le spalle tenendo a bada la Brabham-Repco di Denis Hulme. L'ultimo a riuscirci era stato Alberto Ascari.



**1976**

Nel Gp d'Italia Peterson è stato in predicato fino all'ultimo per guidare una Ferrari, ma s'è dovuto accontentare di una modesta March. Il «re di Monza» non si perde d'animo e dopo una stupenda gara sale sul gradino più alto del podio. A poco più di un mese dalle fiamme del Ring, Lauda torna coraggiosamente alle corse con la Rossa e si aggiudica un buon quarto posto.



**1986**

A Monza il terzo posto di Johansson e la gara tutta all'attacco di Alboreto (poi ritirato col motore kappao) dimostrano che la Ferrari è in ripresa. Tuttavia la palma della vittoria va alla Williams di Piquet che precede la vettura gemella di Mansell, che resta in testa alla classifica generale. Tempi duri per Alain Prost e la McLaren-Tag, fuori gara al 27. giro per la rottura del propulsore.

**FERMO POSTA**

**ALFONSO ANCONA** - Torre del Greco (Napoli) - Può chiedere qualche informazione in più alla Salerno Corse, telefono 089-232806.

**PAOLO DE BASEGGIO** - Trieste - Grazie per la sua bella lettera e per la passione con cui segue il nostro settimanale.

**SABRINA VARRANI** - Bologna - Al suo beniamino può scrivere indirizzando la sua lettera alla Williams Grand Prix, Ox11 7Hw, Didcot, Oxfordshire (Gran Bretagna).

**LUCA RAPISARDA** - Ci auguriamo che le sue considerazioni possano trovare piena conferma nei prossimi Gp.

**FRANCESCO PARENTE** - Roma - Molte delle sue considerazioni sono purtroppo vere. In questo momento non abbiamo in programma iniziative, ma in futuro si potrebbe studiare qualcosa di simile a quanto da lei proposto.

**CERCASI REGISTRAZIONI** in Vhs del Gp di Australia 1993 e Francia 1979. Contattare Lorenzo Cavenaghi, via De Amicis 40, cap 20063 Cernusco sul Naviglio, Milano; tel. 02-9238871.

**GIANLUCA NOCE** - Purtroppo il servizio Fotoshop è stato sospeso da tempo. Per quanto riguarda il tuo quesito, la funzione delle ali (singole o doppie) è quella di aumentare il carico aerodinamico e, di conseguenza, la stabilità della vettura tenendola «incollata» al suolo.

## Le caratteristiche... inimitabili di Schumacher

In questi ultimi due anni (cioè dall'inizio dell'era Schumacher) ho sentito parlare più volte della tecnica di guida in curva, unica nel suo genere, del due volte campione del mondo e di quel suo modo di assettare la monoposto tanto strano da non poter essere... tollerato da nessun pilota attualmente in circolazione in F.1. Vorrei che mi spiegaste nel modo più particolareggiato possibile questi due aspetti dello stile di guida di Schumacher indicandone i vantaggi pratici; vorrei sapere, inoltre, se è vero che utilizzando questa particolare tecnica Schummy potrebbe dare - a parità di vettura - un secondo al giro a qualsiasi altro pilota della massima formula.

Gianluca Calvi, Lacchiarella (Mi)

Più che di assetti «strani» si tratta di uno stile che privilegia l'inserimento dell'anteriore e quindi non richiede una partico-

lare aderenza al retrotreno (che può essere perciò più rigido). Inoltre Schummy chiede una mappatura che privilegi i regimi alti perché tiene il motore «in tiro» controllandolo col piede sinistro sul freno (vedi As n.20). Per quest'ultimo vuole - o almeno voleva fino ad ora - una ripartizione tutta sull'anteriore della vettura.

## È Colciago il leader Super T tra i privati

Sono oramai due anni che seguo con molto interesse le gare della categoria SuperTurismo. Oltre al titolo riservato ai piloti ufficiali, trovo molto gradevole anche lo speciale trofeo che vede



COLOMBO

per protagonisti i piloti privati. A tal proposito vi propongo due domande. Quale è la graduatoria relativa ai primi cinque «indipendenti»? Come mai nella gara

due di Pergusa in classifica risulta primo Soli, mentre nel testo della cronaca il vincitore è Sansoni? Inoltre nella classifica generale dei privati ci sono gli scarti?

Attilio Benci, Treviso

Anzitutto una doverosa precisazione: la gara 2 di Pergusa è stata vinta effettivamente da Soli davanti a Sansoni. A quattro corse dal termine la classifica generale del Trofeo Certina (questa la sua denominazione ufficiale) vede Colciago in testa con 183 punti, davanti allo stesso Soli che ne ha 146, Pigoli con 139, Pezzuto con 102 e Bernasconi con 93. Per

**Firmate le vostre lettere!**  
Tra le tante lettere giunte in redazione negli ultimi tempi, molte non recano la firma o sono semplicemente siglate. Vi ricordiamo che Autosprint pubblica solo lettere firmate per esteso, pertanto, se volete avere una risposta nelle nostre pagine, specificate ogni volta in modo leggibile il vostro nome, cognome e indirizzo.



ORSI

quanto riguarda il quesito relativo ai risultati da scartare, il campionato viene diviso in due parti, con cinque appuntamenti (e dieci gare) ciascuna. In ognuna delle parti vengono scartati i due peggiori risultati ottenuti dai piloti in corsa.

### Ecco dove risiedono i piloti di F.1

**Sono un grande appassionato di F.1 e vi scrivo per sapere qualcosa di più circa il luogo di residenza prescelto dai vari piloti del Circus iridato. Sono tutti cittadini monegaschi, oppure c'è anche chi (come Hill, da quello che ho letto proprio su Autosprint) che risiede da qualche altra parte? In caso di risposta affermativa quali sono questi luoghi?**

*Giorgio Mariani, Parma*

La maggior parte dei piloti di F.1 risiede nel Principato di Monaco. L... sudditi del Principe Ranieri sono Villeneuve, Hakkinen, Coulthard, Panis, Diniz, Barrichello, Herbert, Frentzen, Lamy, Lavaggi e Katayama. Berger si divide tra Montecarlo e Soll, in Austria, Irvine tra Dublino (Irlanda) e Bologna, mentre Rosset tra la natia San Paolo del Brasile e Cambridge, in Inghilterra. Brundle risiede presso King's Lynn, in Inghilterra, così come Salo (Londra). Verstappen è domiciliato in Belgio e Panis a Grenoble, in Francia. Chiudono l'elenco i due «svizzeri» Jean Alesi, che ha una casa a Nyon e Michael Schumacher che sta completando il... trasloco da Montecarlo a Wuffens-Le-Chateau, presso Losanna.

### Poca fortuna per Capelli in Ferrari

**Di recente ho saputo che nell'92 Ivan Capelli ha guidato la Ferrari in F.1, per essere poi sostituito. A tal proposito vorrei sapere quanti Gp ha corso con la Casa del Cavallino Rampante, quali risultati ha ottenuto e quale è stato il pilota designato per la sua sostituzione. Inoltre ho un'altra curiosità da soddisfare: nell'86 a Montecarlo, precisamente alla curva del Mirabeau, si è verificato un terrificante incidente tra un'Osella e una vettura rossa motorizzata Ford e contrassegnata dal numero 32. Vorrei sapere chi è il pilota coinvolto nel crash, quale è il modello della vettura, il nome del suo compagno di squadra e quali risultati ha ottenuto in quell'anno il team.**

*Davide Bignami, Bologna*

In quella sfortunata stagione Capelli ha preso il via in 14 Gp al volante della F92A, ritirandosi 8 volte. Il suo miglior risultato è stato un 5. posto colto nel Gp del Brasile. Nelle altre tre gare in cui il pilota milanese è giunto al traguardo, si è piazzato rispettivamente 10, (Spagna), 9. (Inghilterra) e 6. (Ungheria). Nelle ultime 2 corse il suo posto è stato preso da Larini. Veniamo al suo secondo quesito. Nella domanda c'è qualcosa che non va, perché nell'86 non ci fu alcun Osella coinvolta in un crash al Mirabeau. L'incidente avvenne al 67. giro tra la Tyrrell di Brundle e la Lola Force di Tambay (che era rossa e montava effettivamente un propulsore fornito dalla Ford, ma aveva il numero 16), con quest'ultima catapultata in aria e protagonista di due ribaltamenti, fortunatamente senza conseguenze gravi per il pilota. In quell'anno il compagno di squadra di Tambay (che a Detroit fu sostituito da Cheever) era Alan Jones. Complessivamente i due ottennero 6 punti, miglior risultato un 4. posto di Jones in Austria.



ORSI

## LA CURIOSITÀ

**Vi scrivo per sapere qualcosa di più circa la figura del meccanico in un team di F.1. Per esempio vorrei conoscere come si svolge il suo week-end in occasione di un Gp e come, di regola, viene strutturato il lavoro delle singole giornate. Infine desidero avere qualche informazione circa gli studi e la preparazione che occorrono per poter svolgere questa professione.**

*Gerardo De Poi, Ancona*

Al fine di dare una risposta concreta abbiamo consultato Paolo Piancastelli, responsabile di macchina di Pedro Lamy alla Minardi. «Per svolgere il compito di meccanico in F.1 non è necessaria una preparazione teorica specifica, ma solo una vasta esperienza nel mondo delle corse. Per quanto mi riguarda ho il diploma della scuola dell'obbligo. Di regola i meccanici hanno lavorato tutti 4 o 5 anni nei team militanti nelle formule minori. Poi, una volta ingaggiati da una squadra di F.1 dopo un anno di apprendistato nella factory sono pronti per le trasferte nei Gp. Il lavoro non è molto difficile, ma è assai particolare, visto che alterna tempi morti a fasi intense e massacranti; per

questo sono essenziali due doti: carattere e esperienza. Per quanto riguarda il lavoro svolto in un fine settimana di un Gp, prendo l'esempio di una qualsiasi gara in Europa. Si parte il giovedì mattina in aereo con un volo charter e alle 11,00 siamo già in circuito. Il primo compito è quello di effettuare le regolazioni per gli assetti, per provvedere poi alla messa in moto con la supervisione dei tecnici motoristi. Dopo aver predisposto la vettura per le verifiche tecniche, si svolgono infine le simulazioni di cambio gomme. Il venerdì si arriva in pista alle 7,00 per fare gli ultimi controlli sulla monoposto prima del via alle prove libere, consistenti in due turni di tre quarti d'ora. Nella mezz'ora di intervallo di regola si interviene sui rapporti, se non si verificano problemi più gravi. Al termine delle prove il cambio viene sempre aperto e controllato minuziosamente e la vettura viene accuratamente pulita. Se necessario si passa anche alla sostituzione del motore. Dalle 15,00 alle 19,00 si effettuano i vari interventi. La giornata del sabato ricalca fedelmente la precedente: in più si cambia obbligatoriamente il motore in vista della gara e a fine serata si prepara il sistema per il rifornimento. La domenica si va in pista alle 7,00. Se il warm-up si svolge senza guai, ci si limita al controllo molto accurato del pre-gara e si indossano quindi le tute ignifughe. Durante la competizione si effettuano i cambi gomme e gli altri eventuali interventi. Dopo la bandiera a scacchi il nostro lavoro non è ancora finito, visto che dobbiamo riordinare tutte le attrezzature per il rientro. Di regola intorno alle 18,00 di domenica tutto è a posto e ci apprestiamo a ripartire. Intorno alla mezzanotte rientriamo a casa e, a quel punto, la mente va già agli interventi di revisione che ci attendono nei giorni successivi, in preparazione della prossima gara.

**Paolo Piancastelli capo macchina Minardi illustra il lavoro dei meccanici nei Gp**

**A**rchiviamola pure come una domenica eccezionale, fors'anche irripetibile, ma per gli appassionati delle auto da corsa di giornate come domenica 8 settembre '96 non ne capitano tanto spesso.

Per l'impresa Ferrari a Monza, naturalmente, ma anche per l'incredibile vittoria con sorpasso a tre curve dall'arrivo di Zanardi a Laguna Seca, una staccata capace di reggere il confronto con il celebre duello di Digione tra Villeneuve e Arnoux.

Evviva l'Italia, una volta tanto. Schumacher non ha tradito i centocinquantamila venuti quasi solo per lui e per una Ferrari che ha vinto finalmente anche per merito della vettura e non solo per lo smisurato talento del suo pilota. Era da tre anni almeno che le Rosse erano in credito con la fortuna sulla pista lombarda. Per due volte Alesi aveva sognato e fatto sognare, al terzo tentativo l'impresa è riuscita a Schummy che del campione ha le stimmate anche per quel pizzico di buona sorte che sempre si sposa ai più grandi.

Adesso il bilancio dell'annata è comunque salvo: tre vittorie e quattro pole position sono già in archivio ed è già di più dell'obiettivo minimo di inizio anno. Salvo inaspettate cadute di rendimento nei restanti due Gran Premi non è illusorio sperare in un bottino finale che contempi anche il terzo posto nel mondiale piloti e il secondo (incredibile, solo due gare fa) in quello Costruttori, un traguardo tornato a portata di mano, e di fatto ottenuto con i punti di un solo guidatore essendo Irvine oramai da troppo tempo relegato al ruolo di desaparecido dagli ordini di arrivo.

La festa è diventata poi completa con l'impresa del nostro Zanardi, capace di vincere in maniera entusiasmante una corsa difficile, grazie a un sorpasso che ha fatto saltare sulla sedia spettatori e telespettatori quando già i giochi sembravano chiusi. Una manovra grandiosa che è valsa al bravissimo Alex anche il secondo posto finale a pari merito nel campionato Indycar dove ha debuttato solo quest'anno e dove ha saputo imporsi all'attenzione come talento assoluto conquistando persino i cuori notoriamente ultranazionalistici degli americani.

Quella di Zanardi è una favola bellissima: se al suo posto ci fosse stato il De Ferran di turno oggi sarebbe alla corte di un top team di F.1. Scopriamo l'acqua calda con questi argomenti, però in una domenica così importante non possiamo dimenticarci che in pista a Monza c'era un solo pilota italiano. Ma sì, la F.1 non è roba che fa per noi e i nostri la gloria debbono trovarsela solo fuori dai confini. Ciechi molto spesso gli stranieri nei confronti nei nostri piloti, ma ancor più ciechi noi che non siamo mai capaci di esaltarne le qualità.

Prendiamo il giovanissimo Pantano, che non ha ancora la patente ma è già da un anno sotto contratto per la Mercedes, prendiamo Trulli che è stato kartista a vita finché un team tedesco non ha scommesso su di lui attirando l'attenzione della Benetton. Prima

# DOMENICA NOTTE



## CARLO CAVICCHI

nessuno sapeva nulla di Trulli e se corresse in Italia e fosse in testa alla F.3 nessuno saprebbe nemmeno il suo nome. Invece è in orbita Benetton, ed ecco allora i giornali scrivere che Trulli ha fatto passerella nel paddock del Gran Premio d'Italia. Sì, bravo il leader della F.3 tedesca, presente grazie al prezioso pass del suo blasonato team. Nessuno però si era accorto che Andrea Boldrini, il leader della F.3 italiana a Monza era invece assente (a parte il sabato, quando ha trovato un pass "d'occasione") perché per lui non è stato possibile trovare nessun accredito...

Qualcuno ha scritto che è dalle piccole cose che si leggono i destini. Zanardi e Papis sono i re, magari senza corona, e solo per una montagna di sfortuna, delle corse americane '96. Un po' come Villeneuve l'anno scorso e due anni fa. Sia Zanardi che Papis hanno assaggiato la F.1, il primo con la Lotus degli ultimi tempi e il secondo con la misera Arrows di un anno fa. Villeneuve, al contrario, in F.1 ci è arrivato quest'anno. Ma sulla Williams. Vogliamo fare confronti?

BARNARD STUDIA  
UN CAMBIO  
LONGITUDINALE ?

E COS'È,  
UNA MINACCIA ?



FORMULA  
**UNO**

# GP ITALIA IL COMMENTO



fotografie COLOMBO

PIONEER

# FINALMENTE!



**Otto anni dopo Berger, una vita dopo Ascari, Hill, Surtees, Scarfiotti, Regazzoni, Scheckter. Bisogna esserci per capire che cosa significa una vittoria Ferrari a Monza. Un evento atteso da tutti, capitato nel giorno del tracollo dei piloti Williams, della straordinaria partenza di Alesi, dell'ennesimo ritiro di Irvine...**

**ALBERTO ANTONINI** ■

**M**ONZA - Niente da fare, bisogna esserci per capire. Per rendersi conto di quello che significa un vittoria Ferrari a Monza, otto anni dopo Berger, una vita dopo Ascari, Hill, Surtees, Scarfiotti, Regazzoni, Scheckter. Non ci credeva nessuno, ci speravano tutti. E non sarà più la stessa cosa, adesso che la maledizione si è rotta. Perché questo non è il terzo miracolo stagionale di Michael Schumacher: questa è una vittoria rossa fino al midollo. Un ri



scatto per la frizione sbriciolata da Alesi nel '94, per il cuscinetto e la telecamera dell'anno scorso, per le tonnellate di rospi trangugiate nell'estate appena trascorsa. Quella che poche settimane fa era una squadra allo sbando, stretta attorno al suo pilota come a un salvagente, ha trovato una forza nuova. Adesso, veramente, si capisce quale avrebbe potuto essere la forza della campagna d'estate, quale impatto avrebbe avuto la Ferrari sul campionato, se soltanto la progressione di inizio anno non si fosse arenata su una caterva di problemi tecnici e organizzativi. In altre parole: adesso si comprende fino in fondo quanto la Rossa avrebbe potuto dare al mondiale. Il titolo, forse, no: ma un ruolo da protagonista assoluto, quello sì, senz'altro.

Monza è la pista di casa, d'accordo; è stata, per tutti questi mesi, il banco di prova per lo sviluppo della F310. Ma non è più l'epoca dei dodici cilindri, delle vittorie su un circuito che sprema solo i cavalli del motore. Questo era un anno davvero nuovo, con il dubbio di un motore V10 che non vanta certo il margine del suo predecessore sulla concorrenza. E con le paure, sempre dietro l'angolo, di un cambio che si rompe in uno stridio di ingranaggi tritutati o in una nuvola di fumo bianco. Non è stato così, non è successo niente di tutto questo. Come se una regia perfetta avesse scritto il copione del trionfo. Schumacher, con tutte le sue enormi capacità, non poteva fare il miracolo da solo. Anche per lui, che sa inventarsi una gara nelle condizioni più proibitive, c'era poco da tirar fuori su un tracciato come questo. Poche curve,

quantre giri. E a quello più distante, a Corinna che è già a terzo mese. «Mi è venuto in mente quando ho sbandato alla chicane: se adesso volo fuori, che cosa racconterò un giorno a lui, o a lei? Al settanta per cento sarà una femmina; a me va bene così». E mentre lui tira il fiato la gente in tribuna e ai box lo trattiene. Centomila cuori, o giù di lì, che battono all'impazzata, e lui che si diverte a buttar giù il giro veloce, a scodolare in variante. Un mese fa aveva pregato fino all'ultimo che il cambio non lo mollasse in Ungheria (e invece era successo) mentre navigava verso il terzo posto. Due mesi fa aveva affrontato solo la stampa, il pubblico e se stesso nel momento più nero della squadra. E adesso sembra al riparo da tutto e da tutti. Pazza, magnifica, eterna Ferrari.

## Una vittoria dell'equilibrio

Lasciando da parte la poesia di un momento indimenticabile, e passando a questioni più squisitamente tecniche, c'è una considerazione da fare subito. E cioè che con Hill in pista, Schumacher avrebbe avuto la vita molto più dura. A parlargli della superiorità Ferrari, Michael sgrana gli occhi e se la ride. «Superiorità? C'erano due Williams fuori dalla gara, e tu mi parli di superiorità?». E' vero anche questo. Ma non si può negare che, anche senza gli errori e le magagne di Damon e di Jacques Villeneuve, la vittoria Ferrari sia una vittoria dell'equilibrio. Andiamo a vedere: giro più veloce per Michael, e i migliori parziali in tutti e tre i settori. Quasi quattro decimi a Villeneuve nel primo - dal traguardo alla staccata della Roggia, passando per la prima variante; due abbondanti ad Alesi nel secondo, che comprende la 2. variante, le due di Lesmo e termina poco prima dell'Ascari. E poi ancora due decimi e rotti, sempre ad Alesi, attraverso la Parabolica e fino alla linea d'arrivo. Vantaggio su tutta la linea, eppure le velocità, pur buone

(Schummy ha la migliore nell'ultimo parziale, ma quella è anche questione di come si fa l'ultima curva...) non erano eccezionali. Addirittura, secondo Michael, la Ferrari non avrebbe mai potuto battere la Benetton di Jean, se non approfittando del rifornimento. Girando in scia, Schumacher aveva un po' di sot-



COLOMBO



neanche troppo impegnative; le chicane a martoriare i freni (a proposito: buona la scelta dei dischi di maggior spessore) e per il resto lunghi rettilinei. Un sacco di tempo, come racconta lui stesso, in cui si può tirare il fiato. E pensare al futuro. A quello immediato, al traguardo che aspetta là in fondo, al termine di cin-





## Chi é causa del suo male...

Rappresentano il «casus belli» del Gran Premio d'Italia le pile di gomme messe ai lati delle chicane per evitare i tagli (e i conseguenti pericoli). Infatti hanno creato più danni che vantaggi, innescando anche una piccola polemica tra i piloti, visto che alla base di tutto c'erano le modifiche ai cordoli, caldegiate a suo tempo da Schumacher. Quando Villeneuve si è lamentato che il profilo era sbagliato, si è intervenuto d'urgenza. I due piloti Williams (proprio loro!), più il direttore dell'evento Lane-Nott, hanno fatto installare le pile di pneumatici nelle prime due varianti. Sabato, Schummy ha criticato l'iniziativa, lamentando la mancanza di comunicazione tra la Fia e l'associazione piloti. Dopo la vittoria, però, ha fatto parzialmente marcia indietro, sostenendo che erano l'unica soluzione possibile visto il poco tempo a disposizione. Morale della storia: per l'ennesima volta l'Autodromo sarà costretto a apportare delle modifiche sostenendo nuove spese. Cose che nessun altro circuito del mondiale è costretto ad affrontare.

PHOTO4



*Schumacher fa la barba a una postazione di commissari. tra poco si gusterà anche i loro applausi ...ravvicinati. In alto, il podio a fine gara con la marea di tifosi in estasi*

tosterzo, ma soprattutto non trovava lo spunto necessario a farsi sotto in staccata. Ma era più veloce, e se avesse potuto approfittare della pista sgombra, con Hill già fuori combattimento e Villeneuve impegnato a centro gruppo, non ce ne sarebbe stato per nessuno. Quello che puntualmente è successo, a dimostrazione che anche le strategie erano perfette. La chiave del Gp Italia era tutta qui: le gomme - nuove Goodyear, sempre miscela «A» ma più tenera che l'anno scorso - si consumano poco, non perdono in prestazioni. Chi vuol vincere deve stare il più possibile fuori, prima dell'unico pit-stop che è la strategia più logica, in pratica l'unica. Deve giocarsela in equilibrio fra il maggior peso e l'autonomia dati dal carico di benzina. La Benetton di Alesi aveva una «fuel window», cioè un margine per rientrare, molto ristretto. La Ferrari poteva permettersi di attendere che l'avversario fosse alle strette. Schumacher l'ha fatto, e ancora una volta, come a Spa, l'uscita dai box - sei secondi davanti ad Alesi - ha segnato l'inizio della festa. Per lui e per il pubblico, che certe cose le capisce al volo.

## Ora tocca a Irvine

Ad aiutare il successo, il fondo stradale: la F310 sembra avere una predilezione per le piste con molta aderenza, aumentata in gara dallo strato di gomma lasciato dal passaggio delle monoposto. Ma per parla-



re di vittoria Ferrari è giusto rifarsi a Eddie Irvine. Come volevasi dimostrare, su una pista che lascia poco all'inventiva le prestazioni dei due ferraristi sono state piuttosto vicine. E sempre nella fascia alta. Eddie era stato tradito, come Michael del resto, da una partenza infelice: ancora colpa, a sentire i piloti, dei materiali usati per la frizione Sachs. Ma era terzo da diciassette giri quando ha sbagliato alla chicane, urtando le protezioni in gomma e distruggendo il mozzo della ruota anteriore sinistra. Un errore, certo: ma pur sempre il primo dopo una serie di guasti meccanici che sembrava non finire mai. Se da un lato la Rossa può consolarsi per un'affidabilità improvvisamente ritrovata, dall'altro deve recuperare in fretta, nel morale, il suo numero due. Per Irvine non c'erano bandiere e cori, non c'era l'assalto della gente. Dopo la fine della gara se ne stava lì a parlare con il suo manager, la sorella e un paio di amici. In piedi nel paddock, in mezzo all'indifferenza generale. «Come sto? Incazzato. E non vedo l'ora che sia l'anno prossimo, con un'altra macchina». A scanso di equivoci: sempre una Ferrari. «Ho un contratto qui, e guiderò



1996





**Festa grande al box dopo l'arrivo. Schummy è portato in trionfo dai suoi meccanici. Sotto, un passaggio arrembante di Eddie Irvine. L'irlandese è in crisi profonda. Non vede il traguardo da una vita e a Monza non può nemmeno accusare l'auto di averlo lasciato a piedi perchè questa volta a sbagliare è stato lui...**

COLOMBO



PHOTO4

io». Ma una vettura progettata per rimediare ai guai di questa. Perché anche due vittorie in fila, anche un equilibrio validissimo, non devono trarre in inganno: i problemi congeniti della F310 restano e non sono stati risolti. Adesso, per esempio, si inizia a parlare di un difetto di progettazione nelle geometrie dello sterzo, che causa il comportamento lamentato tante volte da Irvine. Anche stavolta, pur riconoscendo che le prestazioni erano buone, Eddie ha lamentato la difficoltà in inserimento e il sottosterzo a metà curva. Si potrà forse fare ancora qualcosa da qui alla fine dell'anno (Eddie prova in settimana tre giorni a Fiorano), ma in massima parte lo sviluppo è bloccato. Le energie sono rivolte al 1997, alla nuova monoposto. Che sarà a muso alto fin dall'inizio, e molto diversa dall'attuale F310, anche nel concetto aerodinamico.

## C'è l'ipotesi Brawn, ma...

E proprio di questo vale la pena di parlare. Non per rovinare la festa della Ferrari e ai tifosi, ma per riferirsi a una situazione di fatto. Nei giorni di Monza sono circolate voci di un possibile arrivo di Ross Brawn, il direttore tecnico Benetton, a Maranello. E' vero, il nome di Brawn viene fatto anche dagli uomini del Cavallino, sia pure sottovoce. Schumacher ne è al corrente, come è ovvio, e stima molto il suo ex collaboratore. La sua posizione, in un ipotetico quadro, sarebbe al di sopra di John Barnard, se questi accetterà un rinnovo del contratto con mansioni ridimensionate, dopo la naturale scadenza a luglio dell'anno prossimo. In pratica, la Ferrari aveva pensato di darsi una struttura all'inglese, come quella della Williams e della stessa Benetton: un progettista, il «genio», al lavoro sulle nuove soluzioni, e un coordinatore che ne incanala le energie, e che decide i tempi e i modi della realizzazione pratica. Brawn non disegna una F.1 dai tempi dell'Arrows di fine anni Ottanta, e la sua creatura di maggior successo è la Jaguar XjR14 gruppo C. Però è stato molto efficace nell'imbrigliare uno scienziato pazzo come Rory Byrne. Ma il problema non è nelle capacità di Ross. E' nel pericolo di andare a toccare, ancora una volta, una squadra che comincia ora a raccogliere i frutti della stabilità. La struttura dovrà cambiare un po' alla volta; le persone no. Squadra che vince, eccetera. E la Ferrari, adesso, vince. Con Schumacher, ma anche con un organico in crescita, nelle capacità e nella fiducia. Non roviniamo tutto proprio adesso, che la festa è cominciata. Ci può essere ancora molto da divertirsi. ■

FORMULA  
**UNO**

GP ITALIA WILLIAMS

# MONZA nera

1

Per patron Frank il week end del Gp d'Italia, non è stato dei più soddisfacenti. Tanto Damon, che Jacques hanno compromesso con errori grossolani la loro gara. E, mentre arriva il tedesco Frentzen al posto di Hill, c'è il progettista Newey che sta per andare alla McLaren...

■ ALBERTO ANTONINI

MONZA - Sembrava di essere tornati a tre anni fa: quella testa nascosta fra le mani, quell'espressione di rabbia impotente. Solo che nel '93 Damon Hill inseguiva la prima vittoria, e adesso voleva - e poteva - portarsi a casa il mondiale. Il primo, e probabilmente l'ultimo, ora che l'astronave Williams sta per scappargli di mano. Si era buttato su Alesi partito benissimo, l'aveva passato in piena bagarre, infrangendo per una volta il limite che ormai tutti gli riconoscono, quello di saper scappare ma non combattere. Non poteva sapere che Villeneuve, dietro, era in difficoltà, ma non lo vedeva più da vicino negli specchietti, a insidiargli la vittoria e i nervi come tante volte quest'anno. Avrebbe dovuto controllare Alesi; avrebbe potuto, probabilmente, resistere alla furia di Schumacher. Tredici punti di vantaggio in campionato: se vinco, Jacques ne deve prendere almeno quattro. Quarto giro, stai calmo Damon, qui hai già vinto due volte. Quello è Jean, quella macchia rossa dietro

dev'essere Michael. Se la porti in fondo è fatta, non mollare adesso... Chissà quante volte aveva fatto questi conti, dentro il casco blu scuro con i remi bianchi. Chissà se stava pensando ancora ai numeri della classifica, calcolando il distacco degli avversari, quando ha sentito il tonfo della



fotografie COLOMBO



# ERRORI D

Subito dopo il via, alla prima chicane, Villeneuve arriva lungo ed è costretto a tagliare creando non poco caos. Poi andrà a sbattere anche contro la pila di pneumatici della variante della Roggia. In basso l'errore di Hill. Dopo aver foccato le gomme finisce in testacoda, fa spegnere il motore della sua Fw 18 e si deve ritirare



gomma anteriore contro la pila di pneumatici della chicane a metà della prima variante. E chissà se gli è venuto in mente, subito dopo un'esclamazione rabbiosa, che a volere quelle gomme era stato proprio lui, preoccupato (o è stato un dispetto?) dai cordoli voluti da Schummy. E'

questione di un momento, poi il mondo ti si gira attorno e rivedi gli alberi che avevi appena passato.

**TESTACODA.** Un errore che distrugge una certezza. Gli è andata bene, dopotutto: le sue prime parole, dopo lo sconforto iniziale, erano state: «Sarei contento di tenere su Jacques un vantaggio di dieci punti». La sorte ha voluto che rimanesse tredici, che la forbice tra lui e il compagno di squadra restasse aperta come prima. Un divario sempre più difficile da colmare, con due gare ancora in calendario. Eppure questo non toglie che la Williams esca da Monza con la coda fra le gambe, che la domenica della consacrazione si trasformi in una disfatta in casa dell'unico avversario degno di questo nome, una Ferrari in rinascita accelerata. Hill fuori, Villeneuve costretto a una gara sotto le suole da un altro doppio errore. Prima un taglio di chicane, poi un contatto ancora contro le gomme che gli ha piegato un elemento dell'avantreno, forse il tirante dello sterzo. Da quel momento in avanti, un inferno: poteva cambiare tutti i treni di gomme che voleva, solo per vederli coprirsi di bolle che scoppiavano bucherel-

lando il battistrada. Blistering, lo chiamano i tecnici: il segno che la gomma non è allineata, la superficie non fa contatto sull'asfalto come dovrebbe, si sforza e si riscalda. Un inferno, appunto: ma poco prima era stato un purgatorio. La Fw18 di Jacques mancava di velocità in rettilineo, faticava anche a tenere le scie. Questo può significare due cose: aerodinamica troppo «carica» o motore fiacco. Su una pista come Monza, conoscendo la predilezione di Jacques per le ali ridotte e l'efficienza complessiva della Fw18, la seconda ipotesi è quella che ha più credito. Sta di fatto che, per la seconda volta di fila, la combinazione Williams-Renault non è apparsa imbattibile. Il risultato delle qualifiche è stato illusorio. E ora anche la Renault inizia a preoccuparsi per la prosima stagione, ad avvertire a lungo termine il logorio di chi da troppo tempo fa da lepre. Il prossimo motore, l'Rs9, dovrà essere totalmente diverso.

**PROBLEMI.** Ma questi sono programmi a lunga scadenza: nell'immediato esistono due specie di problemi. Sul fronte tecnico, la monoposto regina del mondiale si sta rivelando sempre più difficile da mettere a punto e anche da guidare: due errori così (escludendo quello di Villeneuve alla partenza) stanno a dimostrarlo. L'altro è un problema di stanchezza psicologica, e anche di preoccupazione. Il titolo Costruttori è arrivato troppo presto perché potesse fare da incentivo per le ultime gare dell'anno; e adesso si stanno accumulando altre tensioni, altre inquietudini. L'ultimo anno dei Renault, la prossima partenza di Adrian Newey che è il vero creatore delle ultime Astrowilliams, la rivalità sempre più diretta Hill-Villeneuve (notare per credere: Damon non ha avuto la nuova sospensione anteriore...).. E adesso il pensiero di poter avere un campione in casa con la coppa in una mano e le valigie nell'altra. Un pilota che, a dispetto della timidezza e delle frasi di circostanza, sta scaricando tutta l'amarezza di un addio indesiderato. «Pensavo che vincere le gare ed essere in testa nel campionato potesse bastare per la riconferma. Ma non si può più contare su niente». E intanto Ron Dennis si prende Newey e mette in giro la migliore della settimana: «E' vero, io e Damon ci siamo visti nella mia casa di vacanze. Ma non abbiamo avuto un dialogo per il futuro. E' stato solo per il piacere della compagnia». Con due allegroni così, chissà le risate, ma in questo momento è la Williams, quella che resta, a divertirsi meno. ■



# DI COPPIA

FORMULA  
**UNO**

GP ITALIA WILLIAMS

**2**

COLOMBO

**Il nome nuovo**

# Arriva

Frentzen sostituirà Hill, che in basso saluta, in Williams. A Monza, Heinz-Harald ha guidato con grinta, vedi il controsterzo al centro, ma come troppo spesso gli succede ultimamente ha concluso la sua corsa anzitempo



**M**ONZA - Artisti, a modo loro. Damon Hill grattava la chitarra, Jacques Villeneuve si dà da fare al pianoforte. Heinz-Harald Frentzen, nel tempo libero, disegna tappeti; e anche se è magro come un chiodo, coltiva la passione per la buona cucina. Tre personaggi un po' lontani - per quanto si può - dallo stereotipo del pilota moderno. Chiaro che non è questo che interessa a Frank Williams al momento di stendere i contratti. Però, in qualche maniera, un tipo un po' particolare lo trova sempre. Heinz-Harald, la nuova scommessa per il '97 (con opzione per l'anno seguente) sembrava un po' più che particolare, quando si presentò a Barcellona con la Sauber nell'inverno '95 dopo un breve test ferragostano al Mugello.

**MATTO.** Sembrava proprio matto come un cavallo. Lui e Wendlinger facevano a gara a finire nella sabbia, tirando molto più del lecito per una sessione di prove private. Già allora, appena arrivato, Frentzen non ci stava a fare da secondo a nessuno. E anche se ora sembra essersi dato una calmata, è più che altro apparenza, dettata dalle esigenze della F.1 di oggi. In realtà, adesso che Williams ha liquidato Hill (sai la sorpresa) a Grove si prepara la miscela più esplosiva dall'invenzione della nitroglicerina. Jacques e Heinz-Harald si somigliano poco, eppure hanno tante cose in comune. A iniziare, se vogliamo, da una situazione familiare scomoda, perché mentre uno cercava la sua strada lontano dalla memoria di un cognome fin troppo carico, l'altro doveva portarsi addosso l'imbarazzo di un papà becchino - come se ci fosse da vergognarsi - e di genitori separati e lontani. Tutti e due, per ragioni diverse, hanno una certa dimestichezza con le lingue straniere: Jacques va via tranquillo in francese, inglese, italiano, incasinandosi appena sugli accenti; Heinz, quando non borbotta nella sua lingua madre (i tedeschi diventano

# FRENTZEN



COLOMBO

comprendibili solo dopo i cinquant'anni), si esprime in un buon inglese e non ha dimenticato lo spagnolo della mamma, anche se lo parla come un turista.

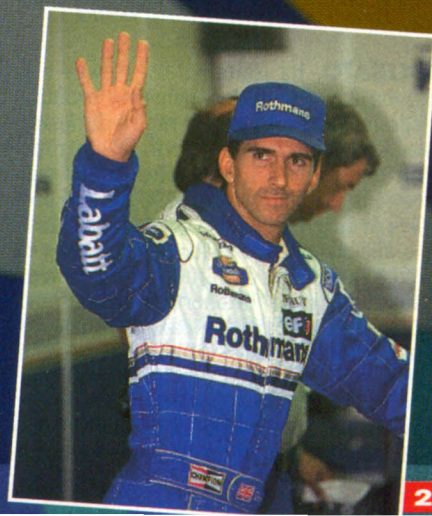
**ANALOGIE.** Tutti e due, poi, hanno cercato fortuna in Giappone ambientandosi perfettamente. Villeneuve usciva dall'esperienza controversa - molto veloce, non sempre redditizio - della F3 italiana. Frentzen non aveva soldi per correre, e la Mercedes sembrava avergli chiuso le porte in faccia. A entrambi l'Oriente portò fortuna, li aiutò a conquistarsi un po' di reputazione e soprattutto la fiducia in se stessi. Andiamo avanti con le analogie: per tutti e due più footing che palestra, per tenersi in forma senza gonfiare inutilmente i muscoli. E poi: sia Jacques che Heinz-Harald hanno la testa sveglia e la lingua lunga, all'occorrenza. Ma Villeneuve è più controllato e freddo, usa le parole come macigni per colpire dove vuole: «C'è gente che dopo tre anni di F1 si arrabbia perché vuole più soldi, ma questa gente tre anni fa non era nessuno». A Hill devono essersi incendiate le orecchie. Frentzen è un giocherellone che si diverte a fare la faccia serie mentre spara boiate del tipo «Fare il tempo a Suzuka è facile: prima curva a destra, doppia "esse", tagli a destra dietro le tribune e ti ripresenti sul traguardo». Non ha ancora imparato, e forse non imparerà mai, la malizia delle mezze affermazioni, delle dichiarazioni strategiche. A Monza ha snocciolato una sequela di banalità sul

suo passato, presente e futuro agonistico. Anche le sue bugie sono di grana grossa. Ian Phillips, direttore commerciale della Jordan, commentava di recente: «A noi Frentzen interessava, ma l'anno scorso volevamo da lui la verità sulla sua situazione contrattuale. La aspettiamo ancora». Jacques ha tutta un'altra tecnica: anche quando racconta sgranando gli occhi che Bernie Ecclestone non c'entra niente nel suo rapporto con la Williams, viene quasi da credergli.

**SOMIGLIANZE.** Fine delle somiglianze. Dopo una stagione neppure completa di F1, Villeneuve è già un talento affermato. Vince, convince, piace. Frentzen si è presentato a Monza, alla consacrazione ufficiale, con un solo podio in carriera e neppure un giro veloce. Più una stagione '96 che, anche a prescindere dalla reticenza della Sauber ad andare al minimo forte, finita in coma profondo dopo qualche guizzo iniziale. Come se non gliene fregasse niente, una volta assicuratosi il posto buono, di darsi da fare. Jochen Mass, che ha svezato Heinz-Harald ai tempi della Mercedes Sport, ne traccia in poche parole un ritratto preciso, spietato: «Ha un sacco di talento. E proprio per questo crede che tutto possa arrivarci facile e si lascia andare. Però...» e lascia intendere che, se preso nel modo giusto, incanalato a dovere e fatto sgobbare, questo talento può esplodere. Villeneuve è avviato. Per una stagione ha combattuto Hill in pista e con una costante opera di demo-

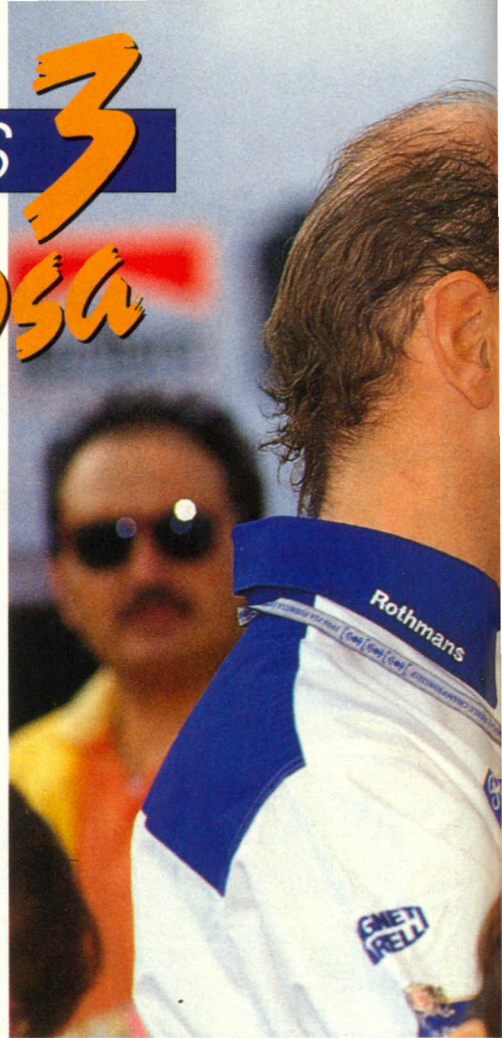
lizzazione psicologica. Il nuovo arrivato sembra un osso più duro, anche se fa il timido. Un'acqua cheta, si diceva una volta, di quelle che diventano improvvisamente cascate, alluvioni. Si parte comunque da una situazione a ruoli definiti, con Villeneuve che si sente già - a ragione - il caposquadra. La Williams ha studiato per lui un programma articolato in cinque anni: se arriva in fondo, per la squadra è quasi un record. Frentzen dovrà guadagnarsi la riconferma, e le storie che lo vogliono a Grove per un presunto contratto con un motorista tedesco hanno ancora poco fondamento. Sul piano dei soldi, i quattro miliardi a stagione di Jacques (destinati a crescere) non possono certo essere uguagliati. Ma Heinz-Harald, che dai tempi del Giappone ha sempre avuto la fortuna - e la capacità - di guadagnare a ogni stagione invece di rimetterci, non si può lamentare. Anche perché c'è da scommettere che da Melbourne, anzi già dai test invernali, i soldi saranno l'ultimo dei suoi problemi. Il primo sarà quello di chiunque in F1: stare davanti al compagno di squadra. Altro che confronto a distanza con Schumacher, altro che chiacchiere sul tedesco più forte di tutti, sulla fidanzata rubata. La vera battaglia, la Williams se l'è messa in casa. Perché i piloti sono gente semplice. Anche se hanno il talento dell'artista.

Alberto Antonini





## La fuga pericolosa

NEWWEY  
verso la  
McLaren

fotografie COLOMBO

MONZA - In questi ultimi tempi, nulla sembrava poter disturbare il dominio della Williams. La situazione appariva, invece, grigia per la McLaren e per Ron Dennis, l'uomo che, dopo aver dominato nell'era di Prost e Senna, negli ultimi anni ha collezionato tante mosse sbagliate. La complicata trattativa con la Marlboro sembrava dovesse tagliargli le gambe, ridimensionare la sua squadra. Ecco, però che nel giro di qualche settimana tutto si ribalta e la squadra di Woking, dopo essersi accordata con un nuovo sponsor, la West, si appresta a mettere a segno un secondo colpo: l'ingaggio del più geniale progettista della F.1, Adrian Newey. Senza contare che la Williams viene così a perdere una pedina giudicata in seno alla stessa squadra molto più preziosa di Damon Hill. E, di colpo, l'egemonia della Williams si trova rimessa in discussione.

**NEGOZIATO.** La trattativa tra Newey e la McLaren è alle battute conclusive, pronta a deflagrare come una vera bomba a dimostrazione di come nulla sia sicuro in F.1: nemmeno un contratto. Un contratto infatti lega Newey alla Williams sino al 1999, ma il progettista di Grove ha deciso di cedere alle lusinghe e alle sostanziose offerte McLaren e di rompere quell'accordo. Questo gli permette di prendersi un po' di libertà e, soprattutto, indipendenza da Patrick Head, dal quale nonostante l'ottima collaborazione tecnica, si sente un po' soffocato. Come avviene in questi casi, la rottura del contratto tra Newey e la Williams si accompagnerà ad un impegno di non concorrenza di qualche mese (probabilmente sei), durante i quali il vulcanico progettista, teoricamente, non dovrà lavorare per squadre concorrenti. Di fatto, non potrà presentarsi sui circuiti con una nuova divisa, né recarsi nello stabilimento della sua nuova squadra, ma nulla gli impedirà di lavorare da casa, a fine stagione, per la McLaren trasferendo inevitabilmente importanti indicazioni maturate in Williams sulla futura monoposto di Woking, anche se progetto 397 è già in fase avanzata.



**VANTAGGI.** In tempi brevi, questo clamoroso trasferimento darà probabilmente, più vantaggi alla McLaren che non svantaggi alla Williams, dove il lavoro dello stesso Newey per il progetto della Fw19, la vettura dell'anno venturo, è ormai completato. Ma cosa accadrà a lungo termine? Lo stesso Patrick Head non ha mai nascosto che il vero "padre" delle ultime Williams dominatrici della F.1 è proprio Newey. La sua partenza rischia ora di spiazzare la squadra sul piano tecnico-progettuale, visto che dovrà ricomporsi attorno a una nuova struttura ancora da definire, proprio quando Head puntava a disimpagnarsi dall'attività in pista e di progetto. Tra l'altro proprio per questo era stato ingaggiato nel corso dell'anno un nuovo coordinatore tecnico: James Robinson, proveniente proprio dalla McLaren. Da dire che l'arrivo di quest'ultimo aveva infastidito - guarda caso - proprio Newey, che sognando di poter godere di maggior libertà d'espressione e, forse, di una maggior fama, aveva avuto l'impressione che la Williams volesse tarpargli un po' le ali.

cadrà a lungo termine? Lo stesso Patrick Head non ha mai nascosto che il vero "padre" delle ultime Williams dominatrici della F.1 è proprio Newey. La sua partenza rischia ora di spiazzare la squadra sul piano tecnico-progettuale, visto che dovrà ricomporsi attorno a una nuova struttura ancora da definire, proprio quando Head puntava a disimpagnarsi dall'attività in pista e di progetto. Tra l'altro proprio per questo era stato ingaggiato nel corso dell'anno un nuovo coordinatore tecnico: James Robinson, proveniente proprio dalla McLaren. Da dire che l'arrivo di quest'ultimo aveva infastidito - guarda caso - proprio Newey, che sognando di poter godere di maggior libertà d'espressione e, forse, di una maggior fama, aveva avuto l'impressione che la Williams volesse tarpargli un po' le ali.



*A sinistra, Adrian Newey a colloquio con Mario Illien, gran capo dei tecnici che realizzano i motori Mercedes utilizzati dalla McLaren (al centro). Un anticipo di futuro? Sotto, Hill e Coulthard, anche in questo caso può trattarsi di un assaggio di '97, nel caso Damon approdasse alla corte di Ron Dennis*

**GENIO.** Aerodinamico di formazione, Newey appartiene a quella schiera di progettisti geniali, come Gordon Murray o Rory Byrne, che spesso devono essere "inquadra- ti" da un direttore tecnico pragmatico e concreto, in grado di evitare che i loro guizzi geniali si trasformino in eccessi progettuali, in grado di rivelarsi controproducenti. Il duo Newey-Head funzionava, in tal senso, benissimo e, inevitabilmente, entrambi perderanno ora molto in questa scissione. Newey aveva mostrato in passato i suoi limiti, lavorando da solo alla Leyton House, dove aveva progettato una vettura efficientissima sul piano teorico, perfetta sui tapis roulant di una galleria del vento ma critica e scorbutica sulle ondulazioni delle pista. Senza dimenticare che, sull'altare dell'estremizzazione aerodinamica Newey ha troppo spesso sacrificato il confort di guida realizzando abitacoli eccessivamente esigui. In McLaren bisognerà vedere quale ruolo e quanta libertà verrà ora concessa a Newey. L'attuale coordinatore, Martin Whitmarsh, ha sinora goduto della stima e dell'appoggio di Dennis, ma contestato da gran parte dello staff McLaren sembra destinato all'accantonamento, avendo tra l'altro difeso oltre ogni logica l'aerodinamico Henry Durand considerato il responsabile principale delle ultime deludenti Mp4.

**INGAGGIO.** Ma chi c'è dietro l'ingaggio di Newey, Dennis, o Prost? Di certo, il campione francese, che con la Williams ha vinto l'ultimo titolo, conosce bene pregi e difetti di Newey. E va ricordato che le relazioni e le convinzioni di Prost erano già servite per far

approdare alla McLaren, a inizio anno il suo ex-ingegnere di pista alla Williams, David Brown, che Prost stima enormemente. Due anni prima, sempre la McLaren, aveva ingaggiato Paddy Lowe il tecnico delle sospensioni attive della Williams. Dal lato piloti, Newey troverà una vecchia conoscenza, David Coulthard e potrebbe anche approdare lo stesso Hill. Tassello dopo tassello, la McLaren sembra voler ricomporre il mosaico che ha reso vincente negli ultimi anni la Williams. E non può "rubare" ai rivali Patrick Head, socio e non dipendente di Frank Williams, altrimenti sarebbe troppo facile...

*Paolo Bombara*

PHOTO4



## Dialoghi al bar tra Roberto Boccafogli e Nelson Piquet

**Boccafogli:** Allora, Nelson: non mi dire che non provi un po' di nostalgia. La folla di Monza, l'invasione di pista, le ovazioni sotto il podio... Tu qui hai vinto tre volte, conosci bene queste realtà. Ti mancano un po'?

**Piquet:** Mancarmi, no. Certo che risveglio sensazioni, alcuni ricordi bellissimi, forse i più belli della mia carriera. Questa volta poi ha vinto una Ferrari: è stata una festa bellissima. Non è stata bella la serie di idiozie con cui i piloti della Williams hanno permesso a Schumacher di vincere con tanta facilità. In questo finale di stagione soltanto la Williams può combattere con la Ferrari. Ma con piloti come quelli che hanno non si va da nessuna parte.

**Boccafogli:** Caro Nelson, come è facile prenderti all'amo. Bene: dato che non hai peli sulla lingua, procediamo nell'opera di demolizione nei confronti di Hill, tanto con lui ce l'hai sempre avuta...

**Piquet:** Ma no: non ce l'ho assolutamente con lui. E' veloce, molto veloce. Ma non regge alla pressione, non sa gestire la sua emotività: non è in grado di vincere un mondiale nel vero senso della parola. Ma come si fa a gettare una vittoria possibile, e importante come questa a Monza, sbattendo contro le gomme a una chicane? E non parliamo di sfortuna: anche altri hanno toccato quelle gomme in gara, ma non è un caso se soltanto Hill ha finito per spegnere il motore. Eppure, anche con questi errori assurdi Hill sarà campione del mondo. Incredibile. Damon è un bravo ragazzo, ma come pilota top è uno tagliato fuori. Mi stupisco perché Williams l'ha tenuto in squadra fino a oggi. Ma del resto un contributo importante gliel'ha dato il suo compagno di squadra. Perché Villeneuve, al contrario di Hill, errori ne commette pochi. Ma non è molto veloce. Un sacco di altri piloti, al volante della Williams, avrebbero conquistato il titolo '96 al posto di Hill.



# Se Alesi avess

COLOMBO

**Boccafogli:** Spero non alludi a Schumacher: bella forza, a confrontarsi con lui c'è solo da prenderle.

**Piquet:** No, macché Schumacher. Lui non si discute, è in assoluto il numero uno. E forse non solo di oggi: sono convinto che persino Senna, se fosse ancora in vita, contro Schumacher avrebbe adesso vita dura, molto dura. Meglio di Hill e Villeneuve c'è senza dubbio Alesi. Persino Berger con una Williams avrebbe potuto puntare al titolo di quest'anno. E dire che Gerhard non ha mai combinato niente di davvero buono in tutta la sua carriera: in Ferrari non è mai riuscito a sfruttare tutto il potenziale tecnico; in McLaren non ne parliamo neppure: Senna

lo ha sempre massacrato. Questa è forse la sua stagione migliore: questione di maturità, credo. Il suo problema numero uno in Benetton è stare davanti ad Alesi, ma, anche se non ci riesce

in pista, non ha comunque difficoltà a superarlo in credibilità all'interno della squadra. E questo gli basta per andare avanti così.

**Boccafogli:** Che cosa vuoi dire?

**Piquet:** Voglio dire che Jean è uno dei piloti più veloci e brillanti di questi ultimi anni, uno che meriterebbe di vincere con continuità perché è davvero bravo e si impegna sempre al massimo. Ma ha un grosso difetto: non sa imporsi. Non riesce a fare sì che il suo team creda in lui: è così che ha preso corpo la voce che lui non sa collau-

**THE SPORTS BAR**

Thursdays LIVE   Fridays LIVE   Sundays LIVE

**Le idiozie dei piloti Williams hanno permesso a Schummy di vincere con facilità. Solo la Williams può lottare con la Ferrari. Ma con quei piloti non si va da nessuna parte.**

*Jean Alesi, secondo il brasiliano Nelson Piquet, è l'unico pilota attuale di talento al di fuori del fuoriclasse Schumacher. Il francese della Benetton ha conquistato un prezioso secondo posto dopo un week-end sofferto che lo ha visto abbastanza spesso finire nelle vie di fuga per problemi ai freni.*



# e la Williams...

dare, ma io non ci credo. E' questo il suo problema: in questo modo diventa automaticamente il pilota numero due del team, anche se è sempre più veloce del suo compagno. Era così in Ferrari, ed è così oggi in Benetton. Berger l'ha capito subito ed è andato alla Benetton a occhi chiusi. Lui sa essere autoritario, sa esattamente cosa vuole e cosa gli serve: non è mai stato un grande pilota, oggi è addirittura mediocre perché invecchiando ha perduto in velocità, così come accade a tutti. Ma a fianco di Alesi tutto ciò gli basta e avanza per fare comunque una onesta figura.

**Boccafogli:** Se è vero che a tutti accade di perdere in velocità con il passare degli an-

ni, tu quando ti sei accorto che ti stava succedendo?

**Piquet:** Dopo l'incidente dell'87 a Imola. Fu un gran brutto incidente, finii con la testa nel muro. Continuai per mesi a non dormire bene, io che sono sempre stato in grado di addormentarmi sempre e dovunque. Ma in realtà, dopo quell'uscita al Tamburello mi accorsi che alle staccate le cose non andavano più come una volta. Prima era questione di sensibilità, di feeling con la curva, con la distanza. Do-

po mi scoprii a cercare con ansia il cartello dei metri che mancavano alla curva per decidere quando staccare.

**Boccafogli:** Ma scusa: se proprio in quel 1987 hai vinto il terzo titolo mondiale...

**THE SPORTS BAR**

Thursdays LIVE  
Fridays LIVE  
Sundays LIVE

**Jean è uno dei piloti più veloci di questi ultimi anni. Ma ha un grosso difetto: non sa imporsi. E così ha preso corpo la voce che lui non sa collaudare, ma io non ci credo.**

**Piquet:** Non c'entra: vinsi quel titolo perché si unirono altre situazioni. Il fatto è che prima di Imola, in un modo o nell'altro, ero sempre più veloce di Mansell che guidava la mia stessa Williams. Dopo mi sono sempre trovato a inseguirlo, e se volevo vincere dovevo anche essere forte in fatto di tattica, di presenza all'interno del team. C'è poco da fare: invecchiando si va più piano.

**Boccafogli:** Ti arrabbi se ti chiedo se nel '91, quando ti trovasti Schumacher al tuo fianco in Benetton, capisti subito che non avresti potuto contrastarlo?

**Piquet:** No che non mi arrabbio. E' vero: la situazione fra Schumacher e me nel '91 era esattamente la stessa che si sviluppò fra me e Lauda nel '79 in Brabham. Come me allora, Michael era più giovane, aveva una voglia infinita di riuscire, di provare, eventualmente anche di rischiare. Lui arrivò in Benetton e si capì immediatamente che era veloce. E bravo, molto bravo a imparare rapidamente. Hanno provato in tanti a farmi dire cose non belle su Schumacher, ma posso solo ricordare che lui è sempre stato perfetto, tanto verso il team che nei miei confronti. Oggi è il numero uno, senza dubbio. E' una fortuna che quest'anno abbia avuto la Ferrari e non la Williams, altrimenti il campionato si sarebbe chiuso già a luglio. Lo aspetto per il prossimo anno: ha portato la Ferrari sulla strada giusta, nel '97 saranno vincenti in quasi tutte le gare.

**Boccafogli:** Cambiamo discorso. Pianeta Brasile: ovvero dopo Senna, il diluvio.

**Piquet:** Ah, mi inviti a nozze. Il discorso è molto semplice: oggi il Brasile ha un giovane pilota promettente, molto promettente. Si chiama Diogo Castro Neves, e corre in Indy Light. E con lui gareggia anche Tony Kanaan, che mi piace molto. Ma in Formula 1 si fa presto a fare il conto. C'è Diniz: non male, ma questo è il primo anno in cui ha mostrato qualcosa di interessante, nelle Formule minori non è mai esistito. C'è Marques: bravo, veloce; ma picchia spesso. Deve imparare a portare la macchina in fondo. Su Rosset non so che cosa dire. E poi c'è Barrichello...

**Boccafogli:** E andiamo con Barrichello: tanto lo sapevo che prima o poi ci saresti arrivato.

**Piquet:** C'è poco da dire. Non era male, qualche anno fa. Poi è mancato Senna e lui si è convinto - o forse qualcuno l'ha convinto - di essere lui il nuovo Senna. Il nuovo "O' Rey" delle corse. Da allora non ha più combinato niente. Si è circondato di parenti, di consiglieri, guadagna un sacco di soldi con gli sponsor del nostro Paese. Ma risultati, zero. Ormai è una barzelletta: Rede Globo lo prende in giro a ogni gara, ma anche per gli altri media brasiliani ha perduto in popolarità. La gente non gli crede più. Poveretto: mi sa che sia in crisi nera. Magari era convinto che la Williams o la Ferrari, o la McLaren, avrebbero fatto carte false per averlo. E invece nessuno l'ha cercato. Non vorrei proprio essere nei suoi panni. A Monza è stato regolarmente dietro al suo compagno Brundle, il che è tutto dire. Non vorrei proprio essere nei suoi panni. ■

fotografiePHOTO4



A sinistra, Alesi alla staccata della Parabolica nel corso del primo giro, davanti a Hakkinen che sta superando Villeneuve. Il finlandese dovrà poi fermarsi ai box per sostituire il musetto rimasto danneggiato, in basso. A lato, Diniz nella morsa delle Jordan di Brundle e di Barrichello: tutti e tre hanno concluso in zona punti. Nell'altra pagina, Rosset mentre esce dalla Footwork, ko per la sospensione



COLOMBO

SPETTACOLARE TERZO POSTO DEL VELOCE NORDICO

# Dai copertoni rimbalza Hakkinen

L'urto contro la gomma di una variante, rotolata in pista nei primi giri, danneggia il musetto della McLaren costringendo il finlandese a una sosta imprevista. Mika riparte in diciassettesima posizione, ma, con una prestazione superba, conquista un gradino del podio

PAOLO BOMBARA

**M**ONZA – Occhi dappertutto. Più di cento mila paia – dicono le stime degli organizzatori – puntate senza mediazione di uno schermo televisivo su tutti gli angoli del circuito, da ogni tribuna, rete, muretto, albero. E tutti, o quasi, col desiderio nemmeno tanto segreto di vedere la Ferrari numero 1 che entra nello spazio visivo, davanti a tutti. Non va proprio così. Alla prima chicane si infila per prima la Benetton di Alesi, scattato come un missile dalla terza fila. Nulla hanno potuto per contenerlo le McLaren di Coulthard e di Hakkinen. Neppure la «rossa» di Schumacher, ancora una volta tradito dalla frizione elettronica e costretto a recuperare con un gran slittare di pneumatici. Alesi si trova quindi terzo e si sposta sulla sinistra tagliando tutta la pista per «bruciare» alla staccata della chicane le due Williams, con Hill che contiene la partenza di Villeneuve, il quale finisce per

tirare dritto in variante. Così anche Hakkinen supera il canadese, conquistando il terzo posto. Davanti ai box non è Alesi a transitare leader, al primo passaggio: Hill l'ha superato di slancio alla prima di Lesmo e, alla fine del primo giro, il britannico conduce il carosello inseguito dal francese della Benetton, da Hakkinen e Villeneuve, Coulthard, Schumacher, quindi Berger, Irvine, Herbert e Brundle.

**2. GIRO.** Variante della Roggia: Villeneuve tocca la pila di gomme: si scoprirà solo più tardi, ma la sospensione anteriore della Williams si è piegata all'attacco, annullando ogni ambizione di Jacques di combattere per la vittoria. Si scopre subito, invece, che uno dei pneumatici della pila urtata rimbalza in pista colpendo duramente il musetto della McLaren di Coulthard: braccetto dello sterzo kappào, gara finita.



A riprova dei guai di Villeneuve, Schumacher gli strappa di slancio la quarta posizione.

**4. GIRO.** Ancora gomme, ancora McLaren. Hakkinen ne colpisce una rimasta in mezzo alla pista e distrugge l'ala anteriore della monoposto. Si rifugia ai box per riparare (13"8) e riparte atardatissimo. È fermo anche Papis: la Tyrrell di Katayama, appena superato, tampona alla variante Ascari la Ligier causando l'esplosione della gomma posteriore sinistra. Stop nella sabbia e ritiro. Peccato, il francese stava rimontando dopo essere partito ultimo perché il motore gli si era spento sulla griglia del giro di formazione.

**5. GIRO.** La saga del ritiro multiplo colpisce Berger. Il cambio della Benetton si blocca – una perdita nel circuito idraulico è evidente fin dal via – proprio mentre Gerhard tenta l'attacco a Villeneuve per il quarto posto. È solo l'antipasto del colpo di scena numero uno. Si entra nel sesto giro e Hill tocca la pila di copertoni sul cordolo di sinistra della prima chicane: testacoda, Williams ferma nel senso di marcia ma col motore spento, Damon prostrato – pochi secondi più tardi – e chino sul guard rail dove, dalla disperazione, picchia il casco sull'acciaio delle protezioni. A fine tornata Alesi è leader con 2"9 su Schumacher e con 9"1 su Irvine che ha appena scavalcato Villeneuve in evidente difficoltà.

**8. GIRO.** Anche Frentzen è fuori gioco. Stesso copione: gomme



toccate alla Roggia, ala anteriore della Sauber danneggiata, stop nella sabbia. Davanti ai box, Schumacher ottiene il record sul giro (1'27"503) e si porta a 2"29 da Alesi.

**10. GIRO.** Nuovo record per Schummy: 1'27"349, distacco ridotto a 1"6, ulteriormente accorciato a 1"314 al passaggio successivo quando Villeneuve tenta una prematura sosta ai box nella vana speranza di riavere una Williams guidabile. Rientra in pista in 10. posizione a oltre 40" dal leader Alesi. Soltanto 13 le vetture ancora in gara. A un quarto di corsa (giro 13), il francese della Benetton conduce con 1"135 su Schummy; poi Irvine e Brundle, Barrichello ed Herbert, Verstappen e Diniz, Hakkinen e Villeneuve, Rosset, Lamy e Katayama.

**17. GIRO.** Schumacher riduce a mezzo secondo lo svantaggio da Alesi. Ma la Ferrari non ha sufficiente velocità in rettilineo per tentare il sorpasso. Intanto Verstappen effettua il primo pit-stop

con la Arrows e Diniz strappa la sesta piazza a Herbert.

**22. GIRO.** Nuovo primato per la Ferrari numero uno: 1'27"2 e Schummy si riporta a 0"676 da Alesi dopo che nelle tornate precedenti il suo ritardo era variato nell'ordine dei decimi. Due giri prima Brundle aveva resistito all'attacco portatogli da Barrichello. Al 21. passaggio Villeneuve ha girato in 1'29"4 a pista libera (Herbert lo precede di 16") a ulteriore riprova dei problemi di assetto della sua Williams.

**24. GIRO.** È il turno di Irvine. Il menù non cambia: la Ferrari dell'irlandese urta la famigerata pila di copertoni alla prima chicane, danneggia l'anteriore sinistra, ma la seconda guida della scuderia modenese se ne accorge soltanto alla variante della Roggia, nella cui sabbia si ferma con la sospensione piegata. Nuovo passaggio e Schummy transita per la prima volta con meno di mezzo secondo (0"453) di ritardo su Alesi. Villeneuve completa la tornata nella corsia box dove compie il secondo pit-stop.



**26. GIRO.** Metà gara. Schumacher ottiene il suo miglior tempo girando in 1'27"288, ma Alesi conquista il primato sul giro con 1'27"244: ora ha 0"497 di vantaggio. Sono 11 le monoposto ancora in gara quando inizia la serie dei rifornimenti di chi ne ha programmato solamente uno. Si ferma Diniz, imitato un giro più tardi da Brundle. Altre 3 tornate e Hakkinen stabilisce il nuovo giro più veloce (1'26"827) mentre anche Herbert è ai box.

**30. GIRO.** Alesi e Schumacher doppiano contemporaneamente la Williams di Villeneuve. Un'altra tornata e la Benetton è al pit-stop: velocissimo (9"0), e il francese rientra secondo con 20" di ritardo sul nuovo leader, Schumacher. Si ferma ai box anche Barrichello, alle prese con la frizione. Intanto, il tedesco della Ferrari attacca a fondo: nuovo record al 31. giro (1'26"391), quindi si ferma ai box da dove riparte dopo una sosta di appena 8"8. Torna in pista ed è ancora leader, e nettamente: alla fine del 33. giro la Ferrari conduce sulla Benetton con 6"8, ridotti poi a 4"6 al passaggio successivo. Ma tutto è sotto controllo. Intanto, si ferma Verstappen al pit-stop e Schummy aumenta il vantaggio portandolo a 9"4 al termine del 39. giro, che segna il ritiro della Arrows di Rosset, pure lui nella sabbia della Roggia.

**40. GIRO.** Brivido-gomme anche per la Ferrari. Michael tocca leggermente all'interno della prima chicane: per un attimo gli sfugge di mano il volante ma il tedesco rimedia abilmente evitando il testacoda e qualunque danno alla meccanica della Ferrari numero 1. Intanto, Villeneuve affronta il terzo della sua estenuante serie di pit-stop, mentre il vantaggio della Ferrari di Schummy prende a salire con regolarità fino a 13"5, al termine del 45. giro, quando Alesi replica col record personale di 1'26"936.

**50. GIRO.** Ancora un record di Schumacher: 1'26"110; resterà imbattuto. Alesi si supera, però, tornata dopo tornata, forse nel tentativo di mantenere la concentrazione, così come è evidente nella condotta del tedesco negli ultimi, indimenticabili giri, che "regalano" anche una innocua intraversata alla prima chicane. È il 51. passaggio. Ma, ormai, è davvero finita. Migliaia di spettatori stanno già scavalcando le reti di protezione. Sono le avanguardie di un'invasione tutta coi colori della Ferrari. Non accadeva dal 1988.

## I PIT STOP

PILOTA	GIRO	TEMPO
Katayama	3	58"176
Hakkinen	4	31"247
Villeneuve	11	21"127
Katayama	15	21"666
Verstappen	17	21"323
Villeneuve	25	19"334
Rosset	25	24"071
Diniz	26	23"281
Brundle	27	22"855
Herbert	29	21"364
Alesi	31	20"845
Barrichello	31	21"724
Schumacher	33	20"394
Hakkinen	33	21"925
Verstappen	34	21"062
Katayama	35	26"350
Villeneuve	39	20"041

### La probabile causa dell'uscita di Berger: gomme fredde

Quando le cose cominciano ad andar storte, spesso continuano così. Ne sa qualcosa Berger che ha vissuto un weekend monzese davvero nero. Nel warm-up, l'austriaco ha preso un grande spavento, che non è stato tale soltanto per il fatto che è avvenuto quando Berger era appena uscito dai box e procedeva lentamente. Già, perché la sua Benetton ha improvvisamente scartato a destra, finendo in testacoda contro il muro. Meglio non immaginare le conseguenze se ciò fosse capitato alla normale velocità di passaggio. Per quanto riguarda le cause dell'incidente, la Benetton ha immediatamente parlato di un errore del pilota, che ha cambiato e accelerato proprio in corrispondenza di un'asperità della pista, che risultava pure sporca. Va anche detto che la Goodyear aveva chiesto ai team di non riscaldare le gomme (di nuovo tipo) e che quindi i pneumatici di Berger erano, in quel momento, freddi, perciò senza con scarsa aderenza. Altri osservatori, invece, hanno ipotizzato un cedimento meccanico.



Ecco Berger subito dopo l'urto contro il guard rail, avvenuto appena uscito per il warm up

fotografie COLOMBO



*Nemmeno guidando così la Tyrrell, sopra, Katayama è riuscito a far parlare bene di sé. Diniz, sotto a destra, è entrato nei punti e per una volta è piaciuto più del suo compagno di squadra Panis. Sotto, Berger beve per... dimenticare. Ancora una giornata-no per lui. Sopra a sinistra, Prost sembra chiedere ad Hakkinen, riferendosi alla toccata nelle fasi iniziali, «perché l'hai fatto?»*

PHOTO4

CHE LOTTE FRA I COMPAGNI DI TEAM!

# Pedro Diniz batte Panis

Il brasiliano ripete il sesto posto ottenuto in Spagna e impressiona più del vincitore di Montecarlo. E nel... gioco delle coppie Herbert la spunta sul neo acquisto Williams, Frentzen, mentre Brundle regola Barrichello

■ ALBERTO ANTONINI

**M. SCHUMACHER 10**

Varrebbe un undici solo per l'emozione. Certo, è anche merito di una Ferrari in palla, della Williams che è sparita, delle gomme che tenevano e tutto il resto. Ma questo non cambia nulla. Aveva un compito, che per otto anni chiunque altro aveva fallito. Perché a lui, invece, riesce sempre tutto?

**J. Alesi 9**

Scientificamente dimostrato: dei tre pedali, gli piace meno quello in mezzo. La frizione lo spara davanti al via (ma bisogna saperla usare); il gas lo dà sempre, senza problemi e senza paure. I freni invece deve tenerli ancora d'occhio. E anche i pit-stop. Due cose che non tolgono niente al suo merito.

**G. BERGER 6**

Al via si mangia Irvine, poi recupera ancora due posizioni in quattro giri prima che le marce gli spariscano dal cambio. Non è un granché come domenica. Ma non erano state brillanti nemmeno le qualifiche. E poi c'è quella strana botta nel warm-up. Poco da dire, molto da dimenticare.

**D. HILL 5**

Cronaca: pole position, ottima partenza, tre giri in testa, un botto nelle gomme. Che aveva fatto mettere lui stesso alla chicane. Grazie, Damon. Potevi chiudere il discorso del mondiale, vincere alla grande, e ti sei sacrificato per mantenere vivi l'emozione e lo show. O no?

**E. IRVINE 6**

È così depresso che ti passa la voglia di bastonarlo. L'errore è suo, punto e basta, e non ne fa un mistero. Ma finché rimane in gara tiene non solo la posizione (nonostante la brutta partenza), ma anche il ritmo dei migliori. Peccato che ormai gli serva a poco, anche e soprattutto per il morale.



**J. VILLENEUVE 5**

Stessa minestra, più o meno. Il calo di velocità nei primi giri non è colpa sua, l'errore alla chicane sì: e il resto è conseguenza. Ma quando si hanno opportunità del genere è un peccato buttarle via. E non finire neanche a punti, quando invece poteva regalare un colpo di scena.



## M. HAKKINEN 8

A fine gara ha la faccia color della tuta, ma chi se ne importa. Tiene duro per tutta la gara, recupera fino al podio dopo aver danneggiato il musetto (non per colpa sua). E segna il terzo giro veloce, nonostante velocità piuttosto basse nei primi due intermedi. Un'ipoteca per il suo futuro?

## D. COULTHARD 6

Quinto in griglia, quinto al primo giro, a casa subito dopo. Centrato dalle gomme di protezione sparate via dalla Williams di Villeneuve, quindi non per colpa sua. Praticamente non si può giudicare, se non per il fatto che in qualifica era rimasto dietro (di poco) al compagno di squadra.



## O. PANIS 6

Farsi tamponare da Katayama non è il massimo della vita, ma se non avesse spento il motore in griglia forse sarebbe andata diversamente. Comunque non brilla mai, da venerdì a domenica

## P. DINIZ 7

La velocità da missile alla staccata della Ascari è merito della Ligier e del Mugen. Quella sul traguardo, fuori dalla Parabolica, è anche roba sua. Come il punto finale, e l'aggressività. Bravo.

## R. BARRICHELLO 6

D'accordo, gli dicono dai box di starsene dietro a Brundle e badare ai punti. Però poteva evitare di confondere la frizione con l'accensione, visto che aveva passato Martin ai box.

## M. BRUNDLE 7

Ancora una volta la Jordan non brilla dove dovrebbe, cioè in velocità massima. Ma lui tiene duro e si porta a casa un quarto posto, pur senza strafare, come dimostrano i parziali sul giro.

## J. HERBERT 7

Finalmente si sveglia. E sta braccando Diniz per il sesto posto (con un motore che è tutto un programma) quando proprio il Ford cede, all'ultimo giro. Piuttosto buoni i primi due parziali.

## H.H. FRENTZEN 5

Ci faccia un favore, mister vado-in-Williams. Torni per un po' su questa terra, non molto, un paio di mesi. Eviterà le brutte partenze, le scuse strampalate, gli errori da pirla. E per il suo bene.

## R. ROSSET 4

Passi per l'urto contro le protezioni, che lo lascia in buona compagnia. Ma la scusa per il ritmo di gara è da leggenda: un solo pit-stop, macchina pesante. Cioè, praticamente come gli altri.

## J. VERSTAPPEN 6

Torna in pista ancora dolente, parte male, recupera finché può e poi se la prende comoda, fino all'ottavo posto finale. Più Rosset che Verstappen, ma non si può condannarlo per questo.

## U. KATAYAMA 6

Un altro arrivo, che è già qualcosa. Mai particolarmente veloce, una tartaruga sulla linea del traguardo. Considerato l'incidente iniziale con Panis, che gli causa sottosterzo, poteva andar peggio.

## M. SALO 7

Una bella rimonta, da sedicesimo a decimo, nei primi dieci giri. Poi un guasto al motore lo mette fuori causa. Con 24 kmh meno dei migliori alla staccata della Roggia, è difficile far meglio.

## P. LAMY 6

Dodici giri di sofferenza, sempre nel gruppo di coda, prima che il motore renda l'anima. Non era la gara per il Cosworth Ed, però c'è modo e modo anche di fare una brutta figura (non il pilota).

## G. LAVAGGI 7

Piccolo incoraggiamento per essersi qualificato su una delle piste teoricamente (e praticamente) più difficili per il Ford. La sua gara dura troppo poco per poterne dire qualcosa.

## L. BADOER S.V.

Voto 5 per il FantAutosprint.

## A. MONTERMINI S.V.

Voto 5 per il FantAutosprint.



*I meccanici della Tyrrell mangiano in economia, sotto, preferendo al ristorante un improvvisato pic-nic! A lato il tifo oceanico di marca Ferrari. In basso, Barrichello, che è in trattativa con la Twr. Nell'altra pagina, al nostro Antonini è andato il premio Confartigianato. Una tifosa di Villeneuve, sconsolata, ripone la bandiera*



PORTERÀ IN DOTE I 6 MILIONI DI DOLLARI DELLO SPONSOR BITBURGER

# Ralf va alla Jordan

Ci saranno due Schumacher a correre in F.1 l'anno venturo. Ralf gareggerà, infatti, con ogni probabilità per la Jordan. L'operazione è praticamente fatta e dovrebbe essere ufficializzata questo mercoledì quando Autosprint sarà in edicola. Durante il week-end di Monza, il team manager irlandese e Willy Weber, manager personale dei due Schummy, hanno infatti raggiunto un accordo. Tuttavia la McLaren-Mercedes, che aveva un'opzione sul giovane tedesco, ha chiesto un'estensione (appunto sino a mercoledì) della stessa opzione che non dovrebbe però essere confermata, salvo un ripensamento dell'ultimo minuto. Ralf piace soprattutto alla Mercedes, ma lo stesso Ron Dennis ha precisato che "per lui la pressione sarà enorme al primo anno e dovrà maturare prima di dare quanto ci si aspetta da lui". E' possibile, a questo punto, che Ralf finisca alla Jordan in prestito dalla stessa McLaren, che lo bloccherebbe per i prossimi anni. In ogni caso, Schummy jr. porterà con sé una ricca dote di 6 milioni di dollari dalla Bitburger. Per il resto il mercato, scosso dal ribaltone Williams, ruota ora attorno a Damon Hill, la cui collocazione dipende e varia ovviamente a seconda che diventi o no campione del mondo.

Lo stesso Hill potrebbe ora finire alla Jordan, che ha anche ottenuto un incremento di budget del 40% dalla Benson & Hedges, che sarebbe anche disposta ad un ulteriore sforzo per assicurarsi l'inglese. Hill è però anche appetito dalla McLaren, che per ora ha confermato il solo Coulthard, mentre Hakkinen sta forse tirando troppo la corda. Infine, l'ipotesi più "complicata" che si è fatta largo negli ultimi giorni è quella di un arrivo di Hill alla Benetton al posto di un Alesi eventualmente convinto ad emigrare alla Jordan. Fantapolitica? Mica troppo, quando c'è di mezzo Ecclestone e la sua volontà di garantire alla rete televisiva britannica Itv un posto al sole per Hill, dalla cui sistemazione dipende quella degli ultimi posti disponibili. La Jordan

ha bisogno di un numero uno da scegliere appunto tra i nomi di Hill, Hakkinen o, appunto, Alesi. Tra tutte le pazzie voci, tra certi addetti ai lavori britannici è nata anche la convinzione che la Ferrari stia preparando un colpo a sorpresa con la sostituzione di Irvine con Hakkinen, ma è probabilmente solo l'effetto shock per quanto accaduto alla Williams, perché, nonostante qualche muso lungo al momento della sua conferma, a Irvine è già stato ufficialmente rinnovato l'accordo. E a Monza, prima del ritiro, l'irlandese ha anche brillato con una F310 inferiore a quella del vincitore. Per i posti di rincalzo, Barrichello è sempre più vicino alla Twr, anche se discute pure con Sauber e Stewart. Chi è dato partente dalla Twr (e che comunque sembra disporre di una dote di diversi milioni di dollari) è il brasiliano Rosset.



foto

POSSIBILE LA FORNITURA DEI NUOVI V8

# Per Minardi spunta l'Hart

L'allarme motori è sempre più grave. Le piccole squadre faticano a trovare un propulsore adeguato e la Cosworth, tradizionale fornitrice di V8-clienti, deve ancora rendere pubbliche le sue politiche future. Uno dei team messi in difficoltà è l'Arrows-Twr, che non può concludere importanti contratti di sponsorizzazione finché non si definisce una fornitura ufficiale. Questa settimana, i responsabili dovevano incontrarsi in Giappone con quelli della Yamaha, in un ultimo tentativo per stringere un accordo. E' vero che la Casa giapponese ha rapporti sempre più tesi con Tyrrell (e viceversa, visto che il V10 preparato da John Judd è il principale imputato delle prestazioni non soddisfacenti del team), ma l'intesa con Twr appare in questo momento difficile. Una buona notizia viene invece dal fronte Minardi. La Magneti Marelli è pronta a stringere un accordo di collaborazione con Brian Hart ed è più che probabile che questo prelude alla fornitura di un'evoluzione dell'attuale V8 per il team faentino. Niente da fare invece, al momento, per il propulsore 10 cilindri, di cui lo stesso Hart ha allo studio una versione rinnovata; i tempi e i costi di sviluppo non consentono l'operazione. Per Giancarlo Minardi esiste una possibile alternativa, in vista dell'accordo ormai fatto con Flavio Briatore: la fornitura dei Mugen-Honda attualmente alla Ligier.

## BOX

● **PAURA.** Brutto incidente sabato nella gara riservata alle monoposto storiche. Il pilota elvetico Urban Tasser (51 anni) ha perso il controllo della sua Brabham F3 in pieno rettilineo urtando il guard-rail. Nell'urto, il telaio tubolare si è accartocciato e il pilota ha riportato serie fratture alla gamba destra.

● **ANTONINI.** L'inviato speciale di Autosprint in F1, Alberto Antonini, agli onori della cronaca. Ad Antonini è infatti stato assegnato il prestigioso Premio della Confortigianato, categoria gionalisti. Ovviamente Antonini è salito sul palco della premiazione, orgoglioso come leclito. Hill, premiato tra i piloti ha invece snobbato la premiazione, inviando Pierpalo Gardella, della Williams, al suo posto. In tanti anni è la prima volta che il pilota insignito non si presenta. Lo scorso anno toccò a Schumacher che seppe liberarsi quei quindici minuti necessari. Questione di stile.

● **INTERNET.** E' un club ormai folto, a cui si è aggiunto un nuovo nome, quello della Tyrrell. Intendiamo parlare delle squadre di F1 che posseggono un indirizzo su Internet con servizi d'informazione sulla squadra del boscaiolo. Per gli interessati, l'indirizzo è questo: <http://www.TyrrellF1.com>

● **MULLER.** Jorg Müller, il pilota tedesco che è in lotta con Kenny Brack per il titolo di F.3000 piace alla Sauber che conta di fargli effettuare un collaudo nelle prossime settimane. La sua aspirazione a quel volante è però un corsa ad handicap, perché Müller è notoriamente senza sponsor. Alla Sauber sostengono di avere già il budget di sponsorizzazione necessario, però...

● **ELF.** Jacques Villeneuve visiterà venerdì prossimo le strutture della Filière Elf a Le Mans. Il canadese avrà anche modo di provare una F. Campus. Da notare che entrambi i piloti Williams, ed anche i due della Benetton, dovrebbero presenziare ad ottobre alle finali Renault a Magny-Cours. In quell'occasione, i collaudatori delle due squadre, Boullion e Sospiri, effettueranno qualche giro d'esibizione con le due monoposto.



fotografie COLOMBO

foto

## Secondo Dudot Jacques troppo...testone

Jacques Villeneuve non smette di stupire. Il primo ad ammetterlo è Bernard Dudot, dt della Renault, secondo cui ad inizio anno le scelte tecniche del canadese sembravano assurde. "...ma col tempo ha dimostrato che funzionano. Come col pedale dell'acceleratore, di cui esige una corsa ridottissima, tanto che diventa praticamente un comando on-off, mentre tutti gli altri piloti vogliono una corsa lunga per poter modulare l'accelerazione, cosa che serve loro nel pilotaggio, per ben inserire la vettura. Villeneuve, invece, guida senza dosare, dà o toglie gas completamente e, per giunta, ha strani gusti anche in fatto di telai. Segue la scuola americana e predilige un assetto rigidissimo. Il problema è che è testone e non recede dalle sue idee. Queste ora funzionano, ma non è detto che sarà sempre così e lui, rifiutando, o quasi, il dialogo tecnico a chi propone nuove soluzioni, di fatto si autolimita".

## A Telepiù i diritti pay-tv

Non è ancora ufficiale, ma potrebbe diventarlo presto: la Rai sta negoziando un accordo con Mediaset che porterà probabilmente alla spartizione delle dirette tv per il mondiale '96, così come era accaduto in passato. Stando a indiscrezioni, la tv di stato e l'emittente di Berlusconi dovrebbero coprire otto Gran Premi a testa. Intanto, Telepiù ha annunciato di aver acquisito i diritti per la pay-tv e pay-per-view del prossimo mondiale. Si tratta del famoso supercanale digitale voluto da Ecclestone e già gestito, in Germania, dalla rete Dsf. L'accordo è stato firmato domenica mattina a Monza. Anche gli abbonati italiani, così, potranno usufruire (a pagamento) delle dirette personalizzate.



## Condizionale di salvataggio per Diniz

Se i commissari sportivi hanno scagionato Diniz per il fattaccio con Villeneuve nelle prove di sabato mattina, il brasiliano è tuttavia stato condannato ad una gara di sospensione con la condizionale per non aver rispettato le bandiere gialle nella stessa sessione di prove. Analoga pena è stata comminata a Herbert, autore di un'identica infrazione. Una vera e propria multa, di 5.000 dollari, è invece stata affibbiata a Brundle, colto sabato in eccesso di velocità (90,8 kmh invece di 80) nella corsia box.

Sotto, Trulli che assieme a Fisichella proverà la Benetton a Estoril dal 24 al 26 settembre. Sgommata brutale di Coulthard, a fianco, molto veloce nel corso delle prove, ma decisamente sfortunato in corsa dove è finito ko anzitempo. Nell'altra pagina, foto di gruppo per tutte le "Pi Erre" nel Circus di F.1. che, durante il week end monzese si sono anche viste dedicare una festa tutta per loro



MENTRE SI LAVORA PER TORNARE NEGLI STATES NEL '98

# Con l'Austria 17 i Gp

L'anticipazione del Belgio si è puntualmente avverata: le prove libere del venerdì non saranno abolite e tutto resterà come quest'anno, compreso il divieto di usare il muletto. La decisione è stata presa nella tradizionale riunione pre-Monza tenutasi a Maranello fra i firmatari della nuova Concordia. Lo ha confermato Max Mosley, presidente Fia, presente a Monza. L'unica novità è la limitazione del numero di pneumatici per la qualifica: ne erano stati proposti 12, poi il numero è stato elevato a 16. «Gli organizzatori - ha spiegato Mosley - non erano soddisfatti di perdere il venerdì, e ci ha sorpreso constatare che, anche in questo giorno, l'audience tv sia notevole». I

problemi maggiori, però, in vista del prossimo Consiglio Mondiale, che dovrebbe tenersi a ottobre, li dà ancora la Concordia. E' trapelato che uno dei team non firmatari - probabilmente la Williams, che aveva in realtà ritirato l'adesio-

ne - sarebbe pronto a rientrare nel Patto, portandosi dietro gli altri due. In particolare, Ken Tyrrell aveva vivacemente protestato contro la nuova Concordia, lamentando che erano state le squadre Foca, e non Ecclestone in persona,

a portare la F.1 al livello attuale, prendendosi rischi economici da ricompensare. Non a caso, lui, Williams e Dennis della McLaren sono i tre «superstiti» (più l'Arrows, ma solo di nome) dei team Foca dell'81, epoca della prima Concordia. In ogni caso, a Maranello è stato deciso che anche Bernie sarà tra i firmatari. Se i tre «ribelli» vogliono rientrare, è però necessario il consenso unanime degli altri team. Per evitare imbarazzo, la votazione dovrebbe essere segreta. Un altro punto importante riguarda i montepremi: da indiscrezioni si è appreso che Ecclestone voleva destinare al vincitore del campionato una quota molto più alta di quella poi effettivamente assegnata. Mosley tie-

ne invece a ribadire che la nuova Concordia favorisce le cosiddette squadre minori. Sta di fatto che anche un team come quello di Jackie Stewart, di prossima iscrizione al mondiale, non ha diritto ai benefici dei firmatari e non può essere ammesso a goderne, se non dietro consenso degli altri team. Mentre la Forti ha solo la... firma e niente squadra. Per quanto riguarda il calendario '97 il presidente della Fia ha specificato che saranno in programma 17 gare, con una corsa europea in più, vale a dire il Gp d'Austria. Per il '98 lo stesso Mosley ha sottolineato che il calendario sarà ancor più internazionalizzato: il Circus farà tappa in Estremo Oriente e, forse, negli Usa.

## Commissione F.1: questi gli uomini

Oltre a fornire indicazioni sulla nuova Concordia, Max Mosley ha rivelato la composizione della Commissione F.1. Assieme a lui stesso, a Bernie Ecclestone e a Jean Todt come rappresentante della Ferrari (team più vecchio della F.1), vi figurano i membri di altre cinque squadre più i rappresentanti degli organizzatori e degli sponsor: Per quello che riguarda gli organizzatori in commissione ci sono: il brasiliano Thomas Rohony, Federico Bendinelli, della Sagis, il monegasco René Isoart, e il giapponese Hunno (responsabile di Suzuka). A garantire gli interessi degli sponsor oltre a John Hogan, dirigente della Marlboro, c'è di Roger Lindsay, responsabile in pista dell'attività Shell.



fotografie COLOMBO



## Villeneuve «ingiusto» con Diniz

Arrabbiato? No, peggio, fuori di sé. Jacques Villeneuve non ci vedeva più sabato, dopo lo scherzetto giocatogli da Diniz nelle prove libere del mattino, quando, non vedendolo in fase di sorpasso alla sua sinistra, lo ha chiuso facendogli mettere due ruote sull'erba e mandandolo in testacoda e contro il guard-rail. Un episodio pericoloso, ma per il quale i commissari sportivi non hanno rilevato nessun scorrettezza da parte del brasiliano. "Sono furioso per quell'episodio - ha detto Villeneuve - perché non è vero che non mi ha visto. Lo ha fatto apposta per avere la pista sgombra. Prima mi aveva chiuso a destra, poi quando mi sono spostato a sinistra ha richiuso. E' inaccettabile che in F1 ci stia gente così, che non sa guidare, ma che corre solo grazie ai miliardi del papà". Diniz, dal canto suo, ha evitato ogni polemica, limitandosi a ribadire di non aver visto la Williams del canadese.

## L'Arrows Twr con Marques raddoppia

Questa settimana, martedì e mercoledì, l'Arrows Twr si sdoppierà letteralmente per collaudare le gomme Bridgestone sulle piste ita-

liane. Mentre Tarso Marques dovrebbe provare, assieme a Rosset, sul circuito monzese, Verstappen proverà contemporaneamente ad Imola, grazie ad una squadra prove della Twr, fatta giungere appositamente dalla Gran Bretagna.

## Gustav Brunner interessa alla Jordan

Il tiramolla è stato snervante, ma, alla fine, Gary Anderson e la Jordan rimarranno insieme. Il tecnico irlandese è tornato all'opera a bordo pista proprio a Monza. Una presenza un tantum, per toccare con mano la situazione attuale della squadra in pista, ma che non avrà seguito attempati brevi poiché Anderson tornerà a concentrarsi completamente sul progetto della vettura '97. Va detto che la Jordan, dopo una lunga ricerca, non ha trovato alternative valide, anche se un obiettivo c'è, eccome: Gustav Brunner, piace ad Eddie Jordan che vorrebbe farlo lavorare in coppia con Anderson (un'operazione simile Jordan la tentò già due anni fa con Steve Nichols). La Ferrari ha però sempre fatto carte false pur di non lasciar partire Brunner, e strapparla a Maranello non sarà semplice, nonostante l'incremento di budget assicurato dalla Benson & Bedges. In ogni caso, la Jordan intende potenziare il settore progettazione, facendolo passare dagli attuali 8 tecnici a 20.

## BOX

● **ECCLESTONE.** Siamo in clima di braccio di ferro tra Ecclestone e gli organizzatori del Gp d'Italia per il rinnovo del contratto che dovrebbe garantire la F1 all'impianto lombardo sino al 2000. Ecclestone, approfittando del fatto che dietro l'angolo c'è il desiderio del Mugello di ospitare un Gp iridato, preme per ottenere la gestione completa della pubblicità.

● **RABBIA.** Non aveva parole Giancarlo Minardi a fine Gp. La gara della sua squadra è finita troppo presto. Entrambi i suoi piloti si sono ritirati prima dello scoccare del dodicesimo giro a causa del cedimento del motore e non di certo per eccesso di potenza. "I nostri motori? ha ironicamente commentato itonicamente lo stesso Minardi Proprio eccellenti, sotto ogni aspetto"

● **PROVE** - Oltre all'Arrows-Twr, che come spieghiamo a parte effettuerà le solite prove di pneumatici per la Bridgestone, martedì e mercoledì a Monza rimarranno per dei test anche la Jordan, la Sauber e la Ligier.

● **GOODYEAR.** La Goodyear ha nominato un nuovo responsabile delle relazioni pubbliche, per la F1. Si tratta di Dermot Bambridge, proveniente dalla Scania veicoli industriali.

● **RAMAZZOTTI.** Tra i vip in visita, il più applaudito è sicuramente stato il cantante Eros Ramazzotti. Tra gli altri da segnalare la provocante Brigitte Nielsen, il motonauta Guido Cappellini (che presto proverà una Minardi). Tra gli ex, si sono visti De Cesaris, Martini e Capelli. Presenti anche i centauri Max Biaggi e il giovanissimo Valentino Rossi.

● **HILL.** Phil Hill, ex-iridato con la Ferrari nel '61 e trionfatore a Monza in quello stesso anno oltre che nel '60 è stato trattato a pesci in faccia da un addetto ai cancelli. Quest'ultimo ha impedito l'ingresso all'ex campione, senza il minimo garbo, adducendo che questi non aveva l'indispensabile pass. Phil Hill ha tuttavia presobene la cosa limitandosi a commentare che il giovane addetto in questione non era sicuramente nato quando lui trionfava in F1 iride e che forse non lo conosceva. Passi per l'ignoranza, dunque ma come la mettiamo con la maleducazione?

È IN CRISI NEGLI USA COSÌ...

## Lola ripensa al Circus iridato

Si parla con sempre maggiore insistenza di un programma Lola per rientrare in F1. Per la verità non sarebbe la prima volta, perché a Huntingdon, dopo la disastrosa esperienza con la Scuderia Italia, hanno sempre dichiarato di non voler mollare. Ma stavolta c'è una giustificazione per ridar vita all'attività, ed è di natura economica. La Lola risulta in difficoltà nella IndyCar, dove è cessato il sodalizio con Newman-Haas, che era il suo team ufficiale. Il monomarca F.3000 ha costi bassi (per chi fabbrica), ma i rientri coprono appena le spese. Così si fa strada l'idea del Circus; ma l'ipotesi più «redditizia» sarebbe quella di recuperare un'iscrizione già esistente, fornendo i telai, per poter godere dei benefici concessi ai firmatari della Concordia. E ancora una volta, il nome di Forti torna alla ribalta: la squadra alessandrina ha ormai chiuso i battenti del tutto e né i piloti, né Guido Forti ne fanno mistero. Recuperare la maggioranza azionaria dalla Shannon non è servito a garantire la presenza nelle ultime due gare di stagione. Anche se Max Mosley dichiara di sperare che in un ritorno della la Forti nel '97...





COLOMBO

*Prove da... brivido per Barrichello a lato, fuori pista nella mattina di venerdì. Sabato Villeneuve, nella sequenza a destra, non si è capito con Diniz e è uscito prima della Parabolica danneggiando le sospensioni. Berger, sotto, torna ai box dopo un testacoda in qualifica*



DECIMA POLE STAGIONALE PER IL TEAM WILLIAMS

## Il... licenziamento galvanizza Hill!

Niente da fare per Villeneuve, battuto dal compagno di squadra. Schumacher, dopo le speranze suscitate venerdì, si è dovuto accontentare del 3. posto. Lavaggi, 20., ottiene la qualificazione.

■ **PAOLO BOMBARA**

**M**ONZA - Forse essere nell'occhio del ciclone dà stimoli supplementari. Sicuramente ciò è accaduto in prova a Damon Hill, che ha messo tutti in riga a cominciare dal compagno di squadra e rivale per il titolo, Villeneuve. Schumacher avrebbe voluto essere l'«arbitro» del duello in casa Williams e, dopo le tante sessioni di prove private svolte dalla Ferrari sull'autodromo lombardo, era anche giunto un miglior tempo (relativo) nella sessione di prove di venerdì, alimentando così giustificate speranze. In effetti il tempo da pole position sarebbe stato forse possibile per il tedesco. Sicuramente lui lo aveva nel piede, ma poi un improvviso forte vento è venuto a perturbare le prove di qualificazione, cambiando i piani ai protagonisti. Certo, il vento era lo stesso per tutti, ma in questi casi bisogna trovare il giusto compromesso negli assetti aerodinamici e la Williams ha evidentemente avuto più naso o è stata agevolata

## FACCIA A FACCIA

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

Schumacher-Irvine	13-1	Herbert-Frentzen	3-11
Alesi-Berger	12-2	Rosset-Verstappen	0-14
Hill-Villeneuve	12-2	Katayama-Salo	4-10
Hakkinen-Coulthard	10-4	Lamy-Fisichella	2-6
Panis-Diniz	13-1	Lamy-Marques	0-2
Barrichello-Brundle	10-4	Lamy-Lavaggi	4-0

COLOMBO



## I PIÙ E I MENO



### DAMON HILL

A saperlo gli converrebbe essere più spesso nell'occhio del ciclone. Da un paio di gare a questa parte non era più riuscito ad azzeccare la pole position e per riuscirci ha dovuto attendere Monza. Il conto complessivo nell'arco della stagione totalizza ora otto centri. Lo schiaffo che gli ha dato Frank Williams è stato probabilmente uno scossone decisivo, anche se solo in qualifica...



### GERHARD BERGER

E dire che Monza la conosce bene e che si sente a casa. E dire che, dopo le belle prestazioni sui circuiti veloci e le premesse di venerdì, poteva essere tra i protagonisti invece ha sprecato tutto uscendo di pista al primo giro dopo aver cercato di ignorare un cordolo. Ma l'esperienza dovrebbe aiutare, in certi casi, almeno ad assicurare un giro buono prima di tentare il tutto per tutto, no?

## INCIDENTI

### venerdì mattina

Alesi: dritto alla variante  
Hill: testacoda  
Barrichello: testacoda ed urta le barriere  
Brundle: testacoda

### venerdì pomeriggio

Coulthard: esce di pista  
Alesi: esce di pista

### sabato mattina

Hakkinen: dritto alla variante  
Villeneuve: testacoda ed urta le barriere  
Alesi: dritto alla variante  
Alesi: testacoda  
Brundle: testacoda  
Irvine: dritto alla variante  
Panis: esce di pista  
Irvine: testacoda

### sabato pomeriggio

Berger: testacoda  
Frentzen: testacoda ed urta le barriere  
Diniz: dritto alla variante  
Diniz: dritto alla variante  
Frentzen: dritto alla variante  
Herbert: dritto alla variante

### warm up:

Berger: testacoda ed urta le barriere  
Panis: testacoda  
Katayama: urta i pneumatici di protezione alla chicane  
Rosset: esce di pista  
Lavaggi: testacoda  
Brundle: esce di pista

## ROTTURE

### venerdì mattina

Alesi: freni  
Brundle: freni

### venerdì pomeriggio

Lavaggi: frenata

### sabato mattina

Irvine: motore  
Villeneuve: rompe il baffo anteriore sinistro  
Alesi: freni  
Barrichello: motore  
Verstappen: differenziale

### sabato pomeriggio

Salo: motore  
Rosset: motore  
Salo: motore (muletto)  
Lamy: gomme difettose

### warm up:

Panis: freni  
Berger: pneumatico afflosciato  
Lamy: braccetto dello sterzo piegato  
Diniz: cambio



foto: grafie GIOVANELLI

dalla migliore stabilità naturale della Fw 18. La Ferrari, invece, ha preferito incrementare il carico, andando anche contro il parere di Schumacher. La scelta ha penalizzato il tedesco in termini di velocità, non quella massima ma in altri punti del tracciato. Il tedesco, terzo, è comunque riuscito a tenere dietro i due scatenatissimi alfieri della McLaren, che hanno sbalordito gli avversari soprattutto con frenate particolarmente ritardate. La staccata... posticipata molti metri più in là era qualcosa che non si vedeva

più da anni, dall'avvento dei freni in carbonio. L'efficacia delle McLaren ha fatto persino pensare ad una qualche innovazione tecnica segreta. Hakkinen pensava anche di poter essere leggermente più avanti in griglia, ma nel suo ultimo giro più veloce ha dovuto rallentare, così come Herbert, in seguito ad una rovinosa uscita di pista di Frentzen alla seconda di Lesmo. Più paura che male per il tedesco. Anche Villeneuve se l'è cavata con un bello spavento e una forte arrabbiatura, dopo una violenta uscita sabato

mattina sul rettilo prima della Parabolica, per un'imprensione con Diniz. Nell'incidente il canadese ha danneggiato le sospensioni di sinistra, che sono state comunque sostituite in tempo senza compromettere l'efficacia della sua vettura. Da notare che solo lui utilizzava un nuovo tipo di sospensione, più rigido. Ha deluso, invece, nelle prove di qualificazione il duo della Benetton che dopo le belle premesse della vigilia si è dovuto accontentare di un posto in terza ed uno in quarta fila. Alesi ha dovuto vedersela con i soliti problemi ai freni, mentre Berger, troppo irruento sui nuovi cordoli ribassati, è finito in testacoda al primo giro e ha dovuto far ricorso al muletto. Sulla sua pista non ha invece affatto deluso il nostro unico rappresentante, Lavaggi, qualificatosi tranquillamente entro i limiti. L'altro pilota della Minardi, Lamy, è stato leggermente più veloce e ha recriminato per un treno di gomme difettoso. Tra le sorprese, il vincitore dello scorso anno, Herbert, e anche Katayama, entrambi più veloci dei rispettivi compagni di squadra, Frentzen e Salo. ■

## POLE A CONFRONTO

### CLASSIFICA ASSOLUTA

Senna	65
Clark	33
Prost	33
Mansell	32
Fangio	28
Lauda	24
Piquet	24
Hill	19
Andretti	18
Arnoux	18
Stewart	17
Moss	16

### PILOTI IN ATTIVITÀ

Hill	19
Schumacher	14
Berger	11
Coulthard	5
Villeneuve	2
Alesi, Barrichello	1

### NEL 1996

Hill	8
Schumacher	4
Villeneuve	2

# GP ITALIA



Quattordicesima gara  
del mondiale di F.1  
8 settembre 1996

Circuito:  
Monza

Distanza:  
305,810

Organizzatore:  
Ac Milano

Direttore di gara:  
Roger Lane-Nott

Partenza:  
14,02

Spettatori:  
100.000

Organizzazione:  
8

Sicurezza:  
7

Condizioni  
atmosferiche:  
sereno tutti i tre  
giorni, ventoso in  
qualifica



## I PRIMATI

### SUL GIRO IN PROVA

Nuovo  
**Damon Hill (Williams Fw18)** ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'24"204 alla media di 246.687 kmh.

### SUL GIRO IN GARA

Nuovo  
**Michael Schumacher (Ferrari F310)** ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 50. giro in 1'26"110 alla media di 241.226 kmh.

### SULLA DISTANZA

Nuovo  
**Michael Schumacher (Ferrari F310)** ha stabilito il nuovo record percorrendo 53 giri pari a km 305,810 in 1.17'43"632 alla media di 236.064 kmh.

## IN 20 AL VIA

### 1. FILA



**5** Damon Hill  
(Williams Fw18)  
1'24"204 (246,687)



**6** Jacques Villeneuve  
(Williams Fw18)  
1'24"521 (245,761)

### 2. FILA



**1** Michael Schumacher  
(Ferrari F310)  
1'24"781 (245,008)



**7** Mika Hakkinen  
(McLaren Mp4/11)  
1'24"939 (244,552)

### 3. FILA



**8** David Coulthard  
(McLaren Mp4/11)  
1'24"976 (244,445)



**3** Jean Alesi  
(Benetton B196)  
1'25"201 (243,800)

### 4. FILA



**2** Eddie Irvine  
(Ferrari F310)  
1'25"226 (243,728)



**4** Gerhard Berger  
(Benetton B196)  
1'25"470 (243,033)

### 5. FILA



**12** Martin Brundle  
(Jordan 196)  
1'26"037 (241,431)



**11** Rubens Barrichello  
(Jordan 196)  
1'26"194 (240,991)

### 6. FILA



**9** Olivier Panis  
(Ligier Js43)  
1'26"206 (240,958)



**14** Johnny Herbert  
(Sauber C15)  
1'26"345 (240,570)

### 7. FILA



**15** Heinz-Harald Frentzen  
(Sauber C15)  
1'26"505 (240,125)



**10** Pedro Diniz  
(Ligier Js43)  
1'26"726 (239,513)

### 8. FILA



**17** Jos Verstappen  
(Footwork Fa17)  
1'27"270 (238,020)



**18** Ukyo Katayama  
(Tyrrell 024)  
1'28"234 (235,419)

### 9. FILA



**19** Mika Salo  
(Tyrrell 024)  
1'28"472 (234,786)



**20** Pedro Lamy  
(Minardi 195b)  
1'28"933 (233,569)

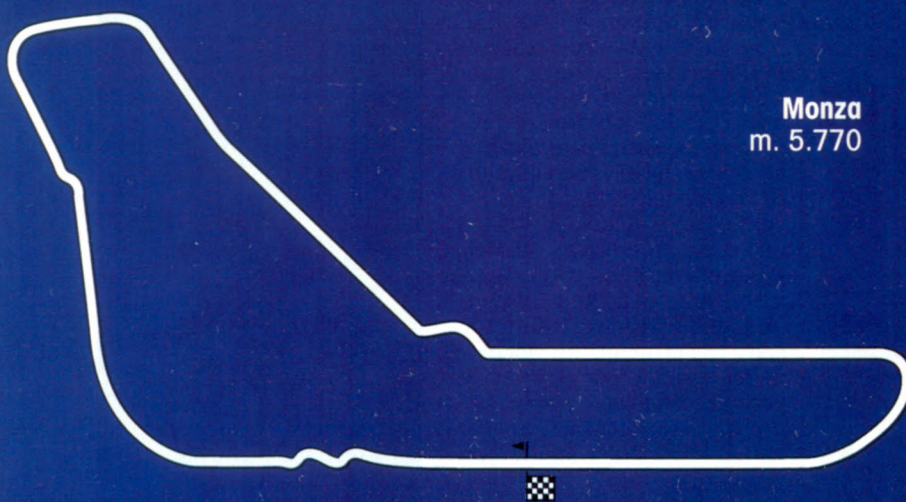
### 10. FILA



**16** Ricardo Rosset  
(Footwork Fa17)  
1'29"181 (232,920)



**21** Giovanni Lavaggi  
(Minardi 195b)  
1'29"833 (231,229)



Monza  
m. 5.770



foto grafie COLOMBO

## COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Ferrari F310	53	1.17'43"632	236.034	
2. Jean Alesi	Benetton B196	53	1.18'01"897	235.113	18"265
3. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/11	53	1.18'50"267	232.709	1'06"635
4. Martin Brundle	Jordan 196	53	1.19'08"849	231.799	1'25"217
5. Rubens Barrichello	Jordan 196	53	1.19'09"107	231.786	1'25"475
6. Pedro Diniz	Ligier Js43	52	1.17'56"927	230.922	1 giro
7. Jacques Villeneuve	Williams Fw18	52	1.18'14"701	230.048	1 giro
8. Jos Verstappen	Footwork Fa17	52	1.18'40"215	228.804	1 giro
9. Johnny Herbert	Sauber C15	51	1.16'29"260	230.807	2 giri
10. Ukyo Katayama	Tyrrell 024	51	1.19'12"208	222.893	2 giri

## I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
David Coulthard	McLaren Mp4/11	1	Incidente	5.
Olivier Panis	Ligier Js43	2	Incidente	15.
Gerhard Berger	Benetton B196	4	Cambio	5.
Giovanni Lavaggi	Minardi 195b	5	Motore	16.
Damon Hill	Williams Fw18	5	Testacoda	1.
Heinz-Harald Frentzen	Sauber C15	7	Testacoda	8.
Mika Salo	Tyrrell 024	9	Motore	10.
Pedro Lamy	Minardi 195b	12	Motore	12.
Eddie Irvine	Ferrari F310	23	Incidente	3.
Ricardo Rosset	Footwork Fa17	36	Incidente	10.

## L'ALTALENA

### COSI' DOPO 14 GIRI

1. Alesi in 20'43"272 (233,785); 2. Schumacher a 0"891; 3. Irvine a 12"327; 4. Brundle a 23"778; 5. Barrichello a 25"235; 6. Herbert a 29"524; 7. Verstappen a 30"198; 8. Diniz a 30"430; 9. Hakkinen a 31"072; 10. Villeneuve a 43"072; 11. Rosset a 55"189; 12. Katayama a 1 giro; 13. Lamy a 2 giri; 14. Salo a 5 giri; 15. Frentzen a 7 giri; 16. Hill a 9 giri; 17. Lavaggi a 9 giri; 18. Berger a 10 giri; 19. Panis a 12 giri; 20. Coulthard a 13 giri.

### COSI' DOPO 27 GIRI

1. Alesi in 39'43"875 (235,208); 2. Schumacher a 0"446; 3. Barrichello a 38"914; 4. Hakkinen a 40"665; 5. Herbert a 49"629; 6. Brundle a 1'00"366; 7. Diniz a 1'09"663; 8. Verstappen a 1'14"910; 9. Villeneuve a 1'26"649; 10. Rosset a 10 giri; 11. Katayama a 1 giro; 12. Irvine a 4 giri; 13. Lamy a 15 giri; 14. Salo a 18 giri; 15. Frentzen a 20 giri; 16. Hill a 22 giri; 17. Lavaggi a 22 giri; 18. Berger a 23 giri; 19. Panis a 25 giri; 20. Coulthard a 26 giri.

### COSI' DOPO 40 GIRI

1. Schumacher in 58'57"298 (234,852); 2. Alesi a 9"882; 3. Hakkinen a 49"058; 4. Brundle a 1'04"614; 5. Barrichello a 1'05"461; 6. Diniz a 1'14"950; 7. Herbert a 1'17"604; 8. Villeneuve a 1 giro; 9. Verstappen a 1 giro; 10. Katayama a 2 giri; 11. Rosset a 4 giri; 12. Irvine a 17 giri; 13. Lamy a 28 giri; 14. Salo a 31 giri; 15. Frentzen a 33 giri; 16. Hill a 35 giri; 17. Lavaggi a 35 giri; 18. Berger a 36 giri; 19. Panis a 38 giri; 20. Coulthard a 39 giri.



**Pedro Diniz, sopra impegnato in un lancio di cappellini ai tifosi, ha concluso sesto il Gp d'Italia che lo aveva visto quattordicesimo in griglia. Il brasiliano, al sabato, è stato squalificato per una gara con la condizionale poiché non aveva rispettato le bandiere gialle durante le prove libere. Stessa sorte e stessa sanzione per il pilota della Sauber Johnny Herbert. In alto un'immagine dei box di Monza**

## I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Schumacher (Ferrari F310)	50	1'26"110	241.226
Alesi (Benetton B196)	49	1'26"652	239.717
Hakkinen (McLaren Mp4/11)	29	1'26"827	239.234
Villeneuve (Williams Fw18)	41	1'27"027	238.685
Barrichello (Jordan 196)	52	1'27"557	237.240
Hill (Williams Fw18)	4	1'27"639	237.018
Irvine (Ferrari F310)	23	1'27"687	236.888
Brundle (Jordan 196)	51	1'27"831	236.500
Diniz (Ligier Js43)	24	1'27"905	236.301
Herbert (Sauber C15)	50	1'28"223	235.449
Verstappen (Footwork Fa17)	29	1'28"650	234.315
Katayama (Tyrrell 024)	50	1'28"980	233.446
Berger (Benetton B196)	4	1'29"123	233.071
Salo (Tyrrell 024)	5	1'29"418	232.302
Frentzen (Sauber C15)	5	1'29"945	230.941
Rosset (Footwork Fa17)	5	1'30"579	229.325
Lamy (Minardi 195b)	9	1'31"353	227.382
Panis (Ligier Js43)	2	1'32"657	224.182
Lavaggi (Minardi 195b)	4	1'33"189	222.902
Coulthard (McLaren Mp4/11)	1	1'38"080	211.786



## VELOCITA' IN PROVA

### VENERDI'

N. PILOTA	KM/H
1 Schumacher	334.300
10 Diniz	334.300
2 Irvine	332.300
4 Berger	330.200
7 Hakkinen	330.200
12 Brundle	330.200
3 Alesi	329.200
6 Villeneuve	328.200
8 Coulthard	328.200
9 Panis	327.200
11 Barrichello	326.200
5 Hill	324.300
15 Frentzen	324.300
14 Herbert	322.300
19 Salo	321.400
16 Rosset	320.400
17 Verstappen	317.600
18 Katayama	313.900
20 Lamy	313.900
21 Lavaggi	312.100

### SABATO

N. PILOTA	KM/H
3 Alesi	329.200
9 Panis	328.200
14 Herbert	328.200
7 Hakkinen	327.200
8 Coulthard	327.200
4 Berger	325.300
10 Diniz	325.300
5 Hill	324.300
11 Barrichello	324.300
2 Irvine	323.300
12 Brundle	323.300
1 Schumacher	322.300
6 Villeneuve	321.400
15 Frentzen	321.400
18 Katayama	311.200
16 Rosset	310.300
19 Salo	308.500
17 Verstappen	307.600
20 Lamy	306.800
21 Lavaggi	306.800

● **PILOTI.** I piloti al via del 67. Gp d'Italia sono stati 20; era dal 1970 che i parenti nella gara italiana erano costantemente in numero superiore. In quell'anno lontano, tra i 20 piloti in gara c'era anche Andrea De Adamich, classificatosi 8. al volante di una McLaren Alfa Romeo.

● **MONZA.** La corsa monzese è stata la più veloce tra le 14 gare mondiali che si sono corse quest'anno e per la 3. volta la media del vincitore ha superato i 200 kmh; nei 595 Gp titolati disputatisi è la 141. volta che si verifica questa circostanza. Proprio il Gp d'Italia del 1971 è in assoluto il più veloce nella storia del campionato: il britannico Peter Gethin lo ha vinto, infatti, su Brm a 242,615 kmh di media.



*Ancora sfortunato Giovanni Lavaggi, a sinistra, ritiratosi dopo 5 giri per il cedimento del motore Ford. Da dimenticare anche la prova di Olivier Panis che, partito dal fondo, dopo due giri è stato tamponato da Katayama, con conseguente foratura e testacoda*

## TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI'		SABATO		DOMENICA
				I	II	III	IV	
5 Hill	Williams Fw18	Renault Rs8 V10	Goodyear	1'26"209	1'25"620	1'24"178	<b>1'24"204</b>	1'26"149
6 Villeneuve	Williams Fw18	Renault Rs8 V10	Goodyear	1'25"759	1'25"055	1'24"794	<b>1'24"521</b>	1'26"813
1 Schumacher	Ferrari F310	Ferrari 046 V10	Goodyear	1'25"690	1'24"399	1'24"785	<b>1'24"781</b>	1'25"765
7 Hakkinen	McLaren Mp4/11	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'26"085	1'24"667	1'24"051	<b>1'24"939</b>	1'25"593
8 Coulthard	McLaren Mp4/11	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'27"400	1'26"968	1'25"125	<b>1'24"976</b>	1'25"476
3 Alesi	Benetton B196	Renault Rs8 V10	Goodyear	1'25"580	1'25"335	1'24"992	<b>1'25"201</b>	1'26"467
2 Irvine	Ferrari F310	Ferrari 046 V10	Goodyear	1'26"706	1'24"988	1'25"500	<b>1'25"226</b>	1'27"665
4 Berger	Benetton B196	Renault Rs8 V10	Goodyear	1'25"461	1'24"829	1'24"772	<b>1'25"470</b>	1'27"620
12 Brundle	Jordan 196	Peugeot A12 V10	Goodyear	1'27"532	1'26"751	1'25"641	<b>1'26"037</b>	1'28"651
11 Barrichello	Jordan 196	Peugeot A12 V10	Goodyear	1'27"098	1'27"098	1'25"740	<b>1'26"194</b>	1'26"868
9 Panis	Ligier Js43	Mugen Honda Mf301h	Goodyear	1'27"177	1'27"177	1'26"106	<b>1'26"206</b>	1'27"192
14 Herbert	Sauber C15	Ford Zetec-R V10	Goodyear	1'28"151	1'26"706	1'26"024	<b>1'26"345</b>	1'27"424
15 Frentzen	Sauber C15	Ford Zetec-R V10	Goodyear	1'27"139	1'25"973	1'25"954	<b>1'26"505</b>	1'27"187
10 Diniz	Ligier Js43	Mugen Honda Mf310h	Goodyear	1'27"573	1'26"350	1'26"015	<b>1'26"726</b>	1'29"410
17 Verstappen	Footwork Fa17	Hart 308 V8	Goodyear	1'28"310	1'27"667	1'27"358	<b>1'27"270</b>	1'28"138
18 Katayama	Tyrrell 024	Yamaha Ox11a V10	Goodyear	1'28"660	1'28"541	1'27"428	<b>1'28"234</b>	1'28"295
19 Salo	Tyrrell 024	Yamaha Ox11a V10	Goodyear	1'29"192	1'28"123	1'27"060	<b>1'28"472</b>	1'27"488
20 Lamy	Minardi 195b	Ford Ed2 V8	Goodyear	1'29"240	1'28"764	1'28"664	<b>1'28"933</b>	1'29"750
16 Rosset	Footwork Fa17	Hart 830 V8	Goodyear	1'29"772	1'28"561	1'28"971	<b>1'29"181</b>	1'30"004
21 Lavaggi	Minardi 195b	Ford Ed2 V8	Goodyear	1'29"950	1'29"225	1'29"544	<b>1'29"833</b>	1'31"432



# KONI

## L'AMMORTIZZATORE REGOLABILE

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





## NUMERI

● **SCHUMACHER.** Trionfo a Monza per Michael Schumacher che ha bissato il successo di Spa, dando alla Ferrari due vittorie consecutive, cosa che non accadeva dal 1990, quando Nigel Mansell aveva vinto in Portogallo e Alain Prost in Spagna. Prima di questa di Schummy, l'ultima vittoria di un pilota tedesco nel Gp d'Italia fu quella di Rudi Caracciola nel 1937 su Mercedes. Ora Michael è arrivato a 22 successi in 82 gare. La vittoria del campione della Ferrari è sottolineata dal giro più veloce in gara, il 26, per lui. La Casa modenese è arrivata a 108 successi e a 124 giri veloci in gara in 568 partecipazioni. La Ferrari ora conta 11 vittorie nel Gp d'Italia, ma il suo «preferito» rimane sempre il Gp tedesco, che ha vinto in 14 occasioni; 10 sono invece i successi nel Gp di Gran Bretagna.

● **HILL.** Damon Hill, con quella di Monza, è arrivato a 8 pole position stagionali; l'inglese ha così migliorato il suo primato personale di 7 pole dello scorso anno, mentre ha raggiunto 19 migliori piazzamenti in griglia in 65 presenze. Per la Williams 10 pole nel 1996 e 95 in 360 partecipazioni; per i motori Renault, infine, ancora 10 prestazioni velocistiche nelle prove di quest'anno e 120 in 267 presenze.

● **GP D'ITALIA.** Da segnalare che nel Gp d'Italia dalla prima edizione nel 1921 e fino al 1935 la posizione dei piloti sullo schieramento di partenza era stabilita dalla sorte, mentre dal 1936 in poi la griglia è stata formata in base ai risultati delle qualificazioni. Primo vero poleman del Gp d'Italia, 60 anni orsono, è stato il tedesco Bernd Rosemeyer, su Auto Union, che ottenne anche il giro più veloce in corsa e la vittoria. Si è trattato di un en-plein non facile a Monza, tanto che, negli ultimi 10 anni, solamente il brasiliano Ayrton Senna, nel 1990 su McLaren Honda, è riuscito ad ottenerlo.

● **WILLIAMS.** A 2 corse dal termine Damon Hill guida la graduatoria piloti con 5,78 punti/gara di media, mentre la Williams, già sicura del titolo costruttori 1996, ha 5,32 punti/partecipazione di media. Per la 2. volta quest'anno la Casa britannica non ha avuto piloti a punti; Jacques Villeneuve, per la 2. volta in 14 presenze, ha concluso la gara, classificandosi al di fuori della zona punti.

● **FERRARI.** Il rapporto tra la Ferrari e il Gp d'Italia costituisce un record nella storia del Campionato perché la gara italiana, come quella britannica, è stata sempre presente nel calendario mondiale e la Ferrari - assente nel Gp di Gran Bretagna negli anni 1950, 1959 e 1966 - ha sempre preso parte alla gara di casa. Nelle 47 edizioni iridate del Gp d'Italia, le monoposto di Maranello al via sono state 139 con 60 piloti e questi i risultati: 11 vittorie, 53 piazzamenti a punti, 22 piazzamenti successivi, 1 non classificato e 52 ritiri, con un totale di 322,5 punti.

a cura di MAURO MORI

### CLASSIFICA DOPO LA 14. GARA

	AUSTRALIA 10/3	BRASILE 31/3	ARGENTINA 7/4	EUROPA 28/4	SAN MARINO 5/5	MONACO 19/5	SPAGNA 2/6	CANADA 16/6	FRANCIA 30/6	INGHILTERRA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 11/8	BELGIO 25/8	ITALIA 8/9	PORTOGALLO 22/9	GIAPPONE 13/10	TOTALE PUNTI
--	----------------	--------------	---------------	-------------	----------------	-------------	------------	-------------	--------------	------------------	---------------	---------------	-------------	------------	-----------------	----------------	--------------

#### MONDIALE PILOTI

1. Hill	10	10	10	3	10	-	-	10	10	-	10	6	2	-	-	-	81
2. Villeneuve	6	-	6	10	-	-	4	6	6	10	4	10	6	-	-	-	68
3. Schumacher	-	4	-	6	6	-	10	-	-	-	3	-	10	10	-	49	
4. Alesi	-	6	4	-	1	-	6	4	4	-	6	4	3	6	-	44	
5. Hakkinen	2	3	-	-	-	1	2	2	2	4	-	3	4	4	-	27	
6. Coulthard	-	-	-	4	-	6	-	3	1	2	2	-	-	-	-	18	
7. Berger	3	-	-	-	4	-	-	-	3	6	-	-	1	-	-	17	
8. Barrichello	-	-	3	2	2	-	-	-	-	3	1	1	-	2	-	14	
9. Panis	-	1	-	-	-	10	-	-	-	-	-	2	-	-	-	13	
10. Irvine	4	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	
11. Brundle	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3	-	6	
12. Frentzen	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
13. Salo	1	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	
14. Herbert	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	
15. Diniz	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2	
16. Verstappen	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	

#### MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	16	10	16	13	10	-	4	16	16	10	14	16	8	-	-	149
2. Benetton	3	6	4	-	5	-	6	4	7	6	6	4	4	6	-	61
3. Ferrari	4	4	2	6	9	-	10	-	-	-	3	-	10	10	-	58
4. McLaren	2	3	-	4	-	7	2	5	3	6	2	3	4	4	-	45
5. Jordan	-	-	3	3	2	-	-	1	-	4	1	1	-	5	-	20
6. Ligier	-	1	-	-	-	10	1	-	-	-	-	2	-	1	-	15
7. Sauber	-	-	-	-	-	7	3	-	-	-	-	-	-	-	-	10
8. Tyrrell	1	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
9. Footwork	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

**“BRAKES ON.”**  
Dalle corse alla strada  
un solo nome: Brembo!

**brembo** *Racing* **brembo** **SERIE ORO**

**mq** Motorquality S.p.A.  
Via Venezia, 2  
20099 Sesto S. Giovanni - MI  
Tel. (02) 24951.1  
Fax: (02) 224.764.20  
da Tecnico a Tecnico.

# Williams copia McLaren

La Casa di Grove è corsa ai ripari e ha montato sulle Fw18 i profili che carenano i bracci delle sospensioni anteriori, come la McLaren sin dal Gp del Belgio. Ma ora...

■ GIORGIO PIOLA

**M**ONZA - La pista di Monza presenta, a grandi linee, le stesse problematiche tecniche di quella di Hockenheim, dove viene privilegiata la penetrazione aerodinamica per poter avere buone velocità di punta nei lunghi rettilinei. Le regolazioni per Monza? Alettoni «scarichi» (cioè con pochissima inclinazione) e motori spinti al massimo anche a scapito della curva di erogazione della

potenza (perché per circa il 68% di durata di un giro si sta al massimo regime di rotazione). Ovviamente, arrivando circa un mese dopo il Gp di Germania, sono poche le novità aerodinamiche sulle monoposto, che presentano in maniera riveduta e corretta le soluzioni già viste ad Hockenheim. Con qualche eccezione. Ed è su queste rare differenze che ci soffermiamo, in una fase del mondiale in cui tutti i progettisti stanno già pensando al 1997. A te-

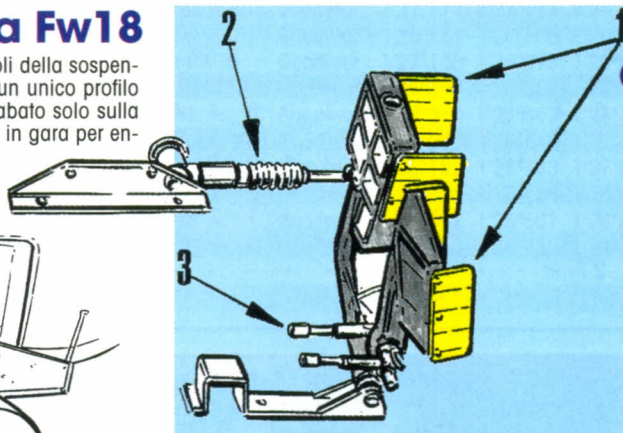
nere banco nelle conversazioni del retrobox è il mercato dei tecnici, che sta diventando di anno in anno sempre più vivace. Ma vediamo, nelle note che seguono, una rassegna delle novità viste sulle varie monoposto.

**FERRARI.** La Ferrari aveva preparato al meglio l'appuntamento monzese, studiando nei test privati della settimana precedente ulteriori affinamenti aerodinamici per migliorare ancora la velocità di punta senza compromettere del tutto la tenuta della monoposto nei tratti più guidati. Schumacher ha quindi provato solo il venerdì; mentre Irvine, la domenica mattina, ha collaudato un alettone posteriore biplano con la parte superiore formata da due flap, di corda di circa 10 cm l'uno, e con paratie laterali diritte, larghe praticamente quanto la corda dell'unico profilo montato all'altezza del cambio. Una soluzione provata nei test precedenti al Gp e molto più «scarica» rispetto a quello impiegato in Germania. All'avantreno vi era un solo flap molto «scarico» e niente schermi all'interno delle sospensioni, per offrire meno resistenza su una pista veloce come Monza. Particolare cura è stata data anche all'impianto frenante, con nuove e più grandi prese di raffreddamento ma soprattutto con una soluzione in esclusiva per Schumacher: dischi anteriori della Carbon Industrie di ben 30 mm di spessore, contro quello massimo sinora visto di 28 mm. Da rilevare che la Ferrari, come la Sauber e la Jordan, ha montato due sole pastiglie al retrotreno, pur conservando le pinze ad 8 pompanti per cercare di diminuire l'effetto di bloccaggio delle ruote posteriori. In futuro verranno dalla Brembo delle pinze a 4 pompanti per il retrotreno, seguendo l'esempio della AP che da quest'anno monta sulla Williams e sulla Tyrrell pinze più piccole dietro. Schumacher ha di nuovo utilizzato il cambio a 7 marce, riservato soltanto alla sua monoposto e al muletto, sempre a sua disposizione. Un terzo esemplare era disponibile in caso di necessità, mentre ad Irvine era riservata la solita versione a 6 marce.

**WILLIAMS.** A sorpresa sabato, per le qualifiche, sono state montate le sospensioni tipo

## Bracci più semplici sulla Fw18

La Williams ha seguito la McLaren nel carenare i triangoli della sospensione anteriore. Lo ha fatto però soltanto includendo in un unico profilo il braccio anteriore-superiore ed il tirante dello sterzo. Sabato solo sulla vettura di Villeneuve, domenica anche su quella di Hill e in gara per entrambi i piloti.

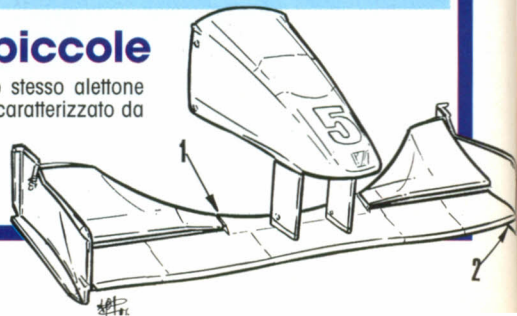


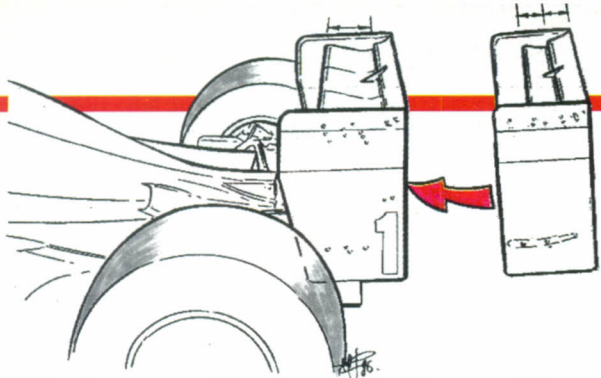
## Villeneuve a due pedali

A fianco, la pedaliera a due pedali di Villeneuve (Hill ne usa tre avendo mantenuto quello della frizione). In (1) le alette che impediscono ai piedi di scivolare da un pedale all'altro (acceleratore e freno), in (2) il simulatore dell'acceleratore, in (3) le bielle collegate alla pompa-freni

## E davanti, ali piccole

All'anteriore le Fw18 avevano lo stesso alettone utilizzato soltanto in Germania e caratterizzato da due piccoli flap (1), per la prima volta non a tutta larghezza, e da un profilo principale (2) a corda molto ridotta.





## Mini paratie per il Cavallino

Schumacher, venerdì, ed Irvine, sabato, hanno provato il nuovo alettone posteriore sperimentato alla vigilia del Gp. È caratterizzato da due piccoli flap nella parte superiore, di corda di circa 10 cm al posto della versione con un profilo di circa 20 cm più flap. Di dimensioni ridotte anche le paratie laterali rettilinee e larghe, in pratica, quanto il profilo più basso, quello posto all'altezza del cambio.

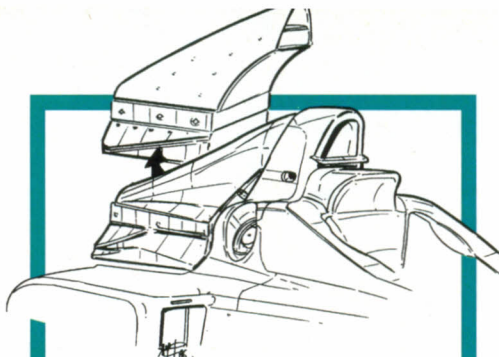
McLaren, cioè con i profili alari al posto dei triangoli, come Adrian Newey aveva anticipato in Belgio. L'intervento è stato fatto soltanto sulla vettura di Villeneuve e dopo lunghe discussioni, visto che questi particolari non avevano percorso il numero di km di test privati ritenuto necessario per venire approvati per il loro impiego in gara. Domenica mattina venivano montate anche sulla monoposto di Hill e poi su entrambe le auto per la corsa. La versione adottata dalla McLaren è più sofisticata, con il rifacimento di entrambi i triangoli della sospensione anteriore in tutti i suoi quattro bracci, mentre in casa Williams vi è un solo profilo alare su-

Williams che è di dimensioni minori. Per la gara si è però ritornati al cassoncino standard, più squadrato. Non sono stati portati i nuovi scarichi, così come il differenziale a controllo elettronico.

**McLAREN.** Telaio nuovo per Coulthard e ritorno alle soluzioni aerodinamiche impiegate ad Hockenheim, con l'aggiunta delle sospensioni anteriori a profilo alare che hanno migliorato ancora la penetrazione delle Mp 4/11. Molta cura in casa McLaren per i freni, di cui si mormora da tempo vi sia una sorta di controllo meccanico, molto sofisticato, della ripartizione della frenata. Le Mp4/11 erano co-

periore, che comprende il braccio anteriore ed il tirante dello sterzo. Come in Germania, è stato usato l'alettone posteriore con le paratie piccole, senza le estensioni all'interno delle ruote ed i flap davanti alle ruote stesse, come aveva fatto invece in qualifica, ad Hockenheim, Hill.

**BENETTON.** Nuovo cassoncino di aspirazione, con una forma spigolosa e più stretta nella base posteriore, vagamente più simile a quello della



## Benetton prova nuovo cassoncino

La Benetton ha provato un nuovo cassoncino di aspirazione più sagomato nella parte inferiore-posteriore, per poi tornare per la gara alla versione tradizionale, più squadrata (in alto nel disegno).

munque le vetture ad avere le prese di raffreddamento più grandi all'anteriore.

**LIGIER.** Alla Ligier la palma, insieme alla Ferrari, del team che ha scelto profili superiori dell'alettone a corda più ridotta: praticamente due flap irrigiditi da due lunghi supporti verticali. Da rilevare però che le Ligier, insieme alle Jordan, avevano i flap davanti alle ruote posteriori.

**MINARDI.** Nuova sospensione anteriore per Lamy, con un terzo elemento tampone collegato alla barra antirollio. Questa è ritornata ad avere due lunghe biellette collegate alla parte anteriore del telaio. ■



# KINGDRAGON

**FILTRI ARIA  
LAVABILI  
LONG LIFE**

**FAI RESPIRARE MEGLIO IL TUO MOTORE IN OGNI CONDIZIONE DI TEMPO !  
AVRAI IL MASSIMO DELLA POTENZA CON  
UN MINOR CONSUMO DI CARBURANTE !**



## 4 STRATI FILTRANTI !

Lavabili con liquido biodegradabile e rigenerabili con lubrificante speciale KINGDRAGON

**GARANTITI 5 ANNI CON CHILOMETRAGGIO ILLIMITATO**



KINGDRAGON S.p.A. Lungo Dora Pietro Colletta, 129 bis - 10153 TORINO - ITALY - Tel. (+39) 11 2484035/196/197/200 Fax (011) 3102141

IN VENDITA ESCLUSIVAMENTE NEI MIGLIORI NEGOZI DI ACCESSORI SPORTIVI E RICAMBI AUTO

# NOTIZIARIO CSAI

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

## MODIFICHE DELLE N.S. CSAI E DELL'ALLEGATO «J» AL CSI

Si pubblicano qui di seguito alcune delle modifiche apportate alle N.S. Csaì 8 e 16, nonché all'Allegato «J» al Codice Sportivo Internazionale, che hanno immediata o prossima applicazione. Il testo completo di tutte le modifiche decise (comprese quelle qui riportate) verrà pubblicato sul Periodico «Notiziario Csaì» con le indicazioni dell'entrata in vigore.

Rif. Appendice al Cap. II della NS 16 «Estratto dell'Allegato H al COD. - Art. 4.1.2 Bandiere usate ai posti di percorso»

(Modifiche per applicazione immediata)

Bandiera gialla - In ogni momento

**IMMOBILE:** restate abbondantemente sotto ai vostri limiti di guida. Non sorpassate. Vi è un pericolo sulla pista.

**AGITATA:** rallentate. Non sorpassate. Siate pronti a cambiare direzione o a seguire una traiettoria inabitata. Vi è un pericolo sulla pista.

**DUE BANDIERE AGITATE:** rallentate. Non sorpassate. Siate pronti a fermarvi. La pista è totalmente o parzialmente ostruita. Non sorpasserete prima di essere passati davanti a una bandiera verde che indica la fine della zona di pericolo. Normalmente, la bandiera gialla sarà esposta soltanto alla postazione dei Commissari che si trova immediatamente prima del pericolo; la zona di divieto di sorpasso comincia nel punto in cui è esposta la bandiera: una vettura che si trova in testa in questo punto conserverà il vantaggio. In caso di un particolare problema di visibilità, il Direttore di Gara può ordinare l'esposizione di una bandiera gialla anche a monte della postazione dei Commissari interessati; se così, ciò deve essere spiegato chiaramente ai briefings dei piloti. Si ricorda ai Commissari che deve essere dato solo il segnale appropriato. Essi non dovranno in nessun caso esagerare un pericolo. Se il pilota ha completa fiducia dei segnali li rispetterà.

## RIF.: NS 8 ART. 10 CINTURE DI SICUREZZA (NORME 8853 E 8854)

– Allo scopo di evitare qualsiasi apertura prematura in occasione di un incidente, le Norme preciseranno d'ora in avanti che, sulle fibbie girevoli, l'orientamento normale della leva dovrà essere verso il basso in direzione dei piedi del pilota. Applicazione: a tutta la produzione dal 1° luglio 1996; nessun'altra configurazione sarà accettata nelle gare internazionali a partire dal 1° gennaio 2001.

– Nella definizione dei montaggi delle cinture in funzione del numero di «punti», questi designeranno il numero di cinghie in contatto col corpo.

– Omologazioni combinate: si informano i Commissari Tecnici che una cintura a 4 punti (Norma 8854) può essere omologata e utilizzata anche come una cintura a sei punti aggiungendo delle cinghie tra le gambe ma, in questo caso, la cintura deve avere delle etichette che rechino gli appropriati numeri delle due Norme 8854 e 8853. L'inverso (utilizzo unico di cinghie delle spalle e sotto-addominale di una cintura avente solo i numeri della Norma 8853) è proibito.

– Imbottitura (promemoria): l'Art. 6.7 delle Norme specifica che: «Dovranno essere evitati i materiali che si decompongono a temperature relativamente basse sprigionando fumi irritanti, corrosivi o tossici. (Particolare attenzione dovrà essere prestata alle imbottiture per la ripartizione del carico)».

– Si è verificato un errore nella lista delle cinture di sicurezza omologate pubblicata sul Bollettino FIA n° 301 (riportata anche nell'Annuario CSAI 96) e nelle schede colorate edita dalla FIA per i Commissari Tecnici (pubblicata nel Not. 8-9/95 pag. 9).

Il numero di omologazione interessato è D-007, che è

stato attribuito per sbaglio alla cintura Schroth «Profil». La FIA conferma che il numero D-007 corrisponde alla cintura omologata dalla Stockbridge Racing con il nome «Williams Club Vee 6». La cintura «Profil» è omologata con il numero D-008.T. Di conseguenza, le liste saranno nuovamente pubblicate.

## RIF.: MODIFICHE AL CAPITOLO «EQUIPAGGIAMENTI DI SICUREZZA (GR. N, A, B, ST)» ART. 253 DELL'ALL. «J»

253.3 Canalizzazioni - Cambiare il titolo di questo Articolo come segue: «Canalizzazioni e pompe» (Applicazione immediata)

253.3.3 Interruzione automatica del carburante (nuovo Articolo)

Tutte le tubazioni di alimentazione del carburante in andata e di ritorno dal motore devono essere munite di valvole di interruzione automatiche, situate direttamente sul serbatoio del carburante, che chiudano automaticamente tutte le tubazioni di carburante sotto pressione se una di queste tubazioni del sistema di carburante si rompe o perde. Le tubazioni di sfiato devono anche essere equipaggiate di una valvola anti-ribaltamento, attivata per gravità. Tutte le pompe del carburante devono funzionare soltanto quando il motore è in moto, salvo durante la procedura di avviamento. Applicazione: raccomandata per tutti i Gruppi.

## RIF.: MODIFICHE AL CAPITOLO «REGOLAMENTAZIONE VETTURE GR. N)» ART. 254 DELL'ALL. «J»

254.2 Omologazione - Cambiare come segue l'ultima frase di questo Articolo: «Le evoluzioni del tipo (ET), le varianti kit (VK) così come le evoluzioni sportive (ES) omologate in Gruppo A non sono valide per le Vetture di Produzione (Gruppo N)». (Applicazione immediata)

## RIF.: MODIFICHE AL CAPITOLO «REGOLAMENTO TECNICO GT» ART. 258 DELL'ALL. «J» (VEDI NOTIZIARIO CSAI 2/96)

258.6 Canalizzazioni e serbatoi del carburante

Cambiare il titolo di questo Articolo come segue: «Canalizzazioni, pompe e serbatoi del carburante». (Applicazione immediata)

258.6.2.10 (nuovo Articolo)

Le tubazioni di sfiato dovrebbero essere equipaggiate di una valvola anti-ribaltamento attivata per gravità.

Tutte le pompe del carburante dovrebbero funzionare soltanto quando il motore è in moto, salvo durante l'avviamento. (Applicazione immediata)

Cambiare il testo di questo Articolo come segue:

Le tubazioni di sfiato devono essere equipaggiate di una valvola anti-ribaltamento attivata per gravità. Tutte le pompe del carburante devono funzionare soltanto quando il motore è in moto, salvo durante l'avviamento.

## RIF.: MODIFICHE AL CAPITOLO «REGOLAMENTO TECNICO SPORT PRODUZIONE (GR. CN)» ART. 259 DELL'ALL. J

259.6.2.5 Interruzione automatica del carburante (nuovo Articolo) Si consiglia che tutte le tubazioni di alimentazione del carburante in andata e di ritorno dal motore siano munite di valvole di interruzione automatiche, situate direttamente sul serbatoio del carburante, che chiudano automaticamente tutte le tu-

bazioni di carburante sotto pressione se una di queste tubazioni del sistema di carburante si rompe o perde. Le tubazioni di sfiato dovrebbero anche essere equipaggiate di una valvola anti-ribaltamento, attivata per gravità. Tutte le pompe del carburante dovrebbero funzionare soltanto quando il motore è in moto, salvo durante la procedura di avviamento. (Applicazione immediata).

## RIF.: MODIFICHE AL CAPITOLO «REGOLAMENTO TECNICO SPORT JUNIOR (GR. C3)» ART. 260 DELL'ALL. «J»

260.4 Cavi, canalizzazioni ed equipaggiamento elettrico

Aggiungere alla fine di questo Articolo: **Interruzione automatica del carburante:** si consiglia che tutte le tubazioni di alimentazione del carburante in andata e di ritorno dal motore siano munite di valvole di interruzione automatiche, situate direttamente sul serbatoio del carburante, che chiudano automaticamente tutte le tubazioni di carburante sotto pressione se una di queste tubazioni del sistema di carburante si rompe o perde. Le tubazioni di sfiato dovrebbero anche essere equipaggiate di una valvola anti-ribaltamento, attivata per gravità. Tutte le pompe del carburante dovrebbero funzionare soltanto quando il motore è in moto, salvo durante la procedura di avviamento. (Applicazione immediata).

## RIF.: MODIFICHE AL CAPITOLO «REGOLAMENTO TECNICO VETTURE SUPERTURISMO» ART. 262 DELL'ALLEGATO «J» (VED. NS.10, NOT.3 E 7-8/96)

262.4.2.15 Raffreddamento - Cambiare le seguenti frasi: «Può essere montato uno schermo del radiatore, ma non potrà essere regolabile durante la marcia del veicolo. Se per questo scopo viene utilizzato del nastro adesivo esso dovrà essere trasparente o del colore della vettura e, se viene posizionato all'esterno del veicolo, dovrà seguire il contorno della carrozzeria». In: «Può essere montato uno schermo del radiatore senza essere visibile dall'esterno, ma non potrà essere regolabile durante la marcia del veicolo».

(A partire dal 18 ottobre 1996)

Cambiare la prima frase di questo articolo come segue: «Tutti i pannelli della carrozzeria del veicolo devono avere la stessa forma, lo stesso materiale e lo stesso spessore di quelli della vettura omologata (tolleranza  $\pm 10\%$ )». (A partire dal 1° gennaio 1997)

Cambiare la frase (Not. 3/96): «Quando il supporto superiore del radiatore è saldato da una parte e dall'altra sulla scocca, potrà essere reso smontabile». In: «Quando i supporti superiori e inferiori del radiatore sono saldati da una parte e dall'altra sulla scocca, essi potranno essere resi smontabili». (A partire dal 18 ottobre 1996)

262.4.8.3.9

Cambiare il testo di questo Articolo come segue: «I finestrini devono essere in vetro, essere stati approvati per l'uso stradale ed essere marcati di conseguenza. Tuttavia, i finestrini laterali possono essere sostituiti con del policarbonato e le portiere possono essere adattate per il montaggio di questi finestrini. Possono essere montati dei fissaggi supplementari di sicurezza per i finestrini purché essi non abbiano alcuna influenza sull'aerodinamica della vettura». (A partire dal 18 ottobre 1996)

262.4.8.4.3 Portiere (ved. Not. 7-8/96)

La seguente frase è soppressa: «Il vetro della portiera anteriore lato pilota potrà essere cambiato con del policarbonato». (A partire dal 18 ottobre 1996).

**Medici  
ora pensa  
al SuperT**

Il ventitreenne Daniele Medici, rivelazione della Saxo Cup e vincitore di tre gare su tre, sta già lavorando per il suo futuro di pilota. Medici ha intenzione '97 di tentare la scalata al Superturismo. Il modenese ha già avviato numerosi contatti con i team impegnati nel Superturismo.

● **RIZZI.** E' stato visto nel paddock di Varano Giovanni Emilio Rizzi, campione in carica del Trofeo Nazionale F. Challenge. Rizzi la prossima stagione dovrebbe debuttare nel Driver's Trophy. La vettura di Rizzi dovrebbe essere la Dallara X 1/9 che fu impiegata nel Mondiale Prototipi ad inizio Anni 70 da Lella Lombardi e Pal-Joe.

● **SAXO.** Novità in casa Citroën a proposito della Saxo che dovrebbe venire omologata in Gruppo A ed N nel febbraio '97. La Casa francese sta studiando un kit-rally per una preparazione di un Gr. N che, con un costo abbordabile, permetterà di sfruttare le caratteristiche tecniche della versatile vettura

● **RALLY POLIZIE.** Si svolgerà a Cividale del Friuli il 21 e 22 settembre prossimi il Rally delle Polizie Europee, al quale, oltre agli appartenenti a tutti i corpi di Polizie, possono partecipare anche i "simpatizzanti". Per le iscrizioni e per informazioni rivolgersi all'Acnpf-Via Generale Caneva, 14 - Udine - Tel. 0432/506513 - fax 0432/507532.

**PROTOTIPI SOLO QUARTO MERZAZIO A BINETTO**

**Vittoria ritrovata per Saccomanno**

BINETTO - A Massimo Saccomanno è ritornato il sorriso dopo l'impeccabile vittoria ottenuta sul circuito del Levante, arrivata ad appena tre gare dalla fine del campionato. Per il pilota di Saronno, campione in carica della categoria, si è trattata dalla prima affermazione stagionale, caparbiamente inseguita sin dal primo appuntamento tricolore, nell'ombra del leader provvisorio Sanesi. Al via il poleman Saccomanno ha dimostrato di non temere rivali sul guidato tracciato pugliese che proprio l'anno scorso gli fruttò un altro trionfo. «Ero sicuro di poter dire la mia a Binetto perché è un tracciato con il quale riesco ad avere un feeling davvero particolare - ha esordito soddisfatto l'alfiere del team genovese di Audisio & Benvenuto -. Il campionato è ancora aperto e i 24 punti che mi dividono ora da Sanesi non rappresentano affatto un ostacolo insormontabile. Questa vittoria mi ha ridotto la carica giusta per difendere il titolo». Salvatore Ronca si è battuto come un mastino pur di rosciare ancora punti preziosi al suo compagno di squadra Sanesi che, dopo le quattro vittorie a ripetizione messe a segno nella prima metà della stagione, è costretto al ruolo di inseguitore pur di mettere al sicuro il primato della classifica provvisoria (163 punti) da una concorrenza sempre più agguerrita. Ronca ha finito la gara sul secondo gradino del podio, dopo aver superato il tre volte campione italiano Sanesi nel corso dell'ottava tornata, diventando così, ai fini della conquista del titolo tricolore, l'avversario più pericoloso per il volitivo pilota toscano. Giornata piuttosto grigia per Arturo Merzario, vincitore delle ultime due gare di Monza e Mugello, giunto quarto dopo una gara vissuta al cospetto del gruppo dei primi. Probabilmente Merzario ha sofferito per qualche problema alla sua Centenari che, nel corso del primo turno di

qualifiche del sabato, si è resa protagonista di uno spettacolare fuoripista. Nella classe 12 valvole è

stato ancora una volta Marco Micangeli a recitare la parte del leone finendo primo davanti a Perazza e

«Gianfranco». Il pilota romano è adesso leader di classe con un bottino di 114 punti, mentre in classifica alle sue spalle figurano Finocchiaro (giunto solo quinto a seguito del cedimento dell'albero primario del cambio) e Perazza. Infine nella Coppa Csaì 3000, il più rapido è stato il partenopeo Carlo Brivio finito davanti al capoclassifica Antonio Vallebona.

Massimo Manfredola



fotografie PHOTO4



**A Binetto, nell'ottava prova della categoria Prototipi, il campione in carica Massimo Saccomanno, a sinistra mentre festeggia sul podio, ha centrato il primo successo della stagione, precedendo Salvatore Ronca e Stefano Sanesi. Sopra, i tre protagonisti della gara in bagarre**

**VELOCITÀ IN CIRCUITO**

Binetto (Ba), 1 settembre 1996

**Campionato Italiano**

**Prototipi**

8. prova della serie

**Absolute:** 1. M. Saccomanno (Lucchini P3/96), 32 giri in 24'30"868 alla media di 123,512 kmh; 2. Ronca (Lucchini P3/96) a 5"124; 3. Sanesi (Lucchini P3/96) a 17"727; 4. Merzario (Centenari M/1) a 22"314; 5. Peroni (Lucchini P3/96) a 33"126; 6. Micangeli (Lucchini P3/95) a 1 giro; 7. Perazza (Lucchini P3/95) a 1 giro; 8. «Gianfranco» (Osella Pa16) a 1 giro; 9. Scalinì (Lucchini SP/94) a 2 giri; 10. Brivio (Giada T118/89) a 3 giri; 11. Vallebona (Lucchini SP/90) a 4 giri; 12. Finocchiaro (Lucchini P3/95) a 16 giri; 13. Li Calzi (Lucchini SP/94) a 16 giri.

**Giro più veloce:** Ronca in 44"969 alla media di 126,246.

**La classifica del campionato (dopo 8 prove):** 1. Sanesi punti 163; 2. Ronca 145; 3. Saccomanno 139; 4. Micangeli 122; 5. Merzario 104; 6. Finocchiaro 101; 7. Perazza 91; 8. Li Calzi 67; 9. Peroni 66; 10. Cinelli 63; 11. Paradini 61; 12. Scalinì 60.

VARANO - Pista bagnata per la gara della F.3 Club, nella quale Sergio Ghiotto, partito male dalla pole, si fa infilare da Vittorio Cetrone e, nel tentativo di ripassarlo, alla Parabolica si gira passando nelle retrovie. Dietro a Cetrone si fa subito vedere Lusuardi in attacco, seguito da Franco Ghiotto. Al terzo giro sbanda Cetrone, che lascia via libera a Lusuardi e a Ghiotto, mentre Baldazzi partito dalla sesta fila è già quarto. Baldazzi frema e supera Cetrone alla Parabolica. Al sesto giro alla Ickx Baldazzi passa al comando, ma al Tornantino risponde Lusuardi e i due si presentano quasi appaiati sul traguardo. Gloria di breve durata per Lusuardi che, alla tornata successiva, deve lasciare il passo ad uno scatenato Baldazzi. La lotta per la prima posizione è sempre intensa e Lusuardi al decimo giro recupera su Baldazzi transitando primo per un solo decimo. Baldazzi non ci sta e

**DRIVER'S TROPHY NELLA 4. PROVA**

**Baldazzi piega anche Lusuardi**

attacca in tutte le curve costringendo Lusuardi ad un testacoda al Ferro di Cavallo. È il via libera per Baldazzi che va a vincere, al terzo posto un coriaceo Cetrone. Nella Sport Club gara senza storia per la prima posizione con il dominio assoluto di Franco Cinelli partito bene e che vince senza problemi con addirittura 39" di vantaggio su De Iturbe. La gara vive un momento di paura con Benusiglio che, in pieno rettilineo, centra il muretto box. Cinque i partenti nella Special Car 700 con la lotta ristretta tra il poleman Cirella e Padrone. Dal secondo giro i primi due allungano con Padrone che tenta un disperato attacco a Cirella nel corso del terzo

giro affiancandolo in rettilineo. Cirella resiste e mantiene la posizione allungando. Verso fine gara Padrone si fa ancora sotto superando, anche se di un solo secondo, Cirella. Quasi asciutto per le vetture del gruppo misto A/N fino a 1600, Special 1.3-1.6 e A1-2-3-4, ed è subito bandiera rossa al primo giro per un tamponamento multiplo al centro della Parabolica. Nel secondo via, più regolare, parte in testa Arbizzi davanti a Bottazzi e Buffoli. L'attenzione del pubblico verte però sul grande recupero di De Giorgis, partito ultimo in griglia, che in dieci giri, con una guida funambolica, riesce a mettere il muso della sua Fiat Ritmo negli



fotografie PAPERCOLOR

**Vittoria scontata per Daniele Medici, a destra, nella Saxo Cup. Secondo Fabrizio Fecchine, sopra mentre precede Fulgenzi, che ha rimontato dal 15. posto. In basso, Baldazzi, vincitore a Varano fra le F.3**



**CITROEN SAXO PER LA PRIMA VOLTA PIOVE SUL MONOMARCA**

# Medici si scatena e domina in solitario

VARANO - Per la prima volta nella stagione la pioggia bagna il Circus della Citroën Saxo Cup ed è subito panico tra le giovani leve di questo riuscito monomarca. Mentre il dibattito sulla possibilità di aprire o meno gli scarichi laterali delle Michelin Ta00 160/57/14 da stampo riscalda la fred-

da giornata parmense, il più tranquillo sembra essere Daniele Medici che afferma con sicurezza: «Con la pioggia non credo di avere rivalis», deciso a far valere la sua classe. La partenza è regolare con Pagano (poleman) che resiste a Morelli alla prima staccata; sul traguardo del primo gi-

ro li inseguono Raimondi e De Cristofaro. Dopo uno start attento Daniele Medici rompe gli indugi e, tra il secondo e terzo giro, inizia la rimonta. Attacca prima Morelli alla curva Ickx passando e poi, supera Pagano al terzo giro nella staccata in fondo al rettilineo passando a condurre. Nel

frattempo riappare in terza posizione Cima, dopo una partenza non proprio felicissima dalla seconda posizione dello schieramento. Al quinto giro Medici, con oramai una manciata di secondi di vantaggio, pensa bene di regalare un brivido al pubblico intraversandosi alla Parabolica riuscendo

comunque a mantenere la testa. Accesa la lotta per le posizioni di rincalzo tra Pagano e Cima che si passano continuamente; al settimo giro Cima riesce però ad allungare di qualche metro, mentre Pagano, attaccato anche da Morelli, entra in crisi e perde posizioni. Anche di Cristofaro, persosi inizialmente al centro del gruppetto con la vettura che porta evidenti segni di aspra lotta, si riporta nella zona alte della classifica all'inseguimento dei primi. Al quindicesimo giro Cima, che è secondo, inizia ad accusare problemi alla vettura che gli fanno perdere 2" al giro, costringendolo a remare nelle posizioni di rincalzo. Ne approfittano immediatamente. Fioravanti e Fecchine (quest'ultimo autore di una gran rimonta, essendo partito quindicesimo) per installarsi al secondo e terzo posto. Al diciannovesimo giro De Cristofaro, sempre più a suo agio sulla pista bagnata, si libera facilmente di Pagano e Morelli, arrivando addirittura a tentare l'attacco per la terza posizione. Mancano solo due giri ed esaurita la spinta De Cristofaro si accontenta della quarta posizione, mentre il brasiliano Fabrizio Fecchine, al penultimo giro affonda la stocata a Fioravanti, passandolo al Ferro di cavallo. Vince solitario Medici, coadiuvato da una vettura eccellente, magistralmente preparata da Mario Tottoli.

Tiziano Minuti

scarichi della Peugeot 405 Mi 16 di Arbizzi fino a quel momento incontrastato leader della corsa. De Giorgis non si prende alcuna pausa e attacca subito Arbizzi, ma parte in testacoda al Ferro di Cavallo. De Giorgis si deve quindi accontentare della seconda posizione dietro ad Arbizzi. Nella categoria A/N oltre 1600, S1, Gr. B, disarmante la vittoria di «Kabibo» con l'Alfa Romeo 155 Gta che fin dal primo metro ha dovuto badare solo a non commettere errori.

(L.m.)

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano de' Melegari

### Driver's Trophy

4. prova della serie

**Gr. A/N fino a 1600, Sp. Car 1300-2000, A1-2-3-4:** 1. Arbizzi (Peugeot 405 Mi 16) 15 giri in 14'27"653; 2. De Giorgis (Fiat Ritmo) a 8'169; 3. Bottazzi (Alfa Romeo 33) a 9'251; 4. Buffoli (Peugeot 205 Gti) a 19'461; 5. Renzi (Peugeot 205 Rallye) a 51'579; 6. Caldarelli a 59'775; 7. Fagotti a 1 giro; 8. Carbone (Fiat Ritmo) a 1 giro; 9. Togni a 1 giro; 10. Armellini (Alfa Romeo 33) a 1 giro; 11. Bifano (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 12. Mari (Citroën Ax Sport) a 1 giro; 13. Giostra a 1 giro; 14. Cacciavelloni (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 15. Giovannini (Alfa Romeo Gtv) a 1

giro; 16. Beretta (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 17. Medici S. (Peugeot 205 Rallye) a 2 giri; 18. Dalla Palma (Alfa Romeo 33) 2 giri; 19. Medici M. a 4 giri (tutti gli altri su Peugeot 106).

**Giro più veloce:** De Giorgis in 55"986 alla media di 115,743 kmh.

**Gr. A/N oltre 1600, Sp. Car 1300-1600, Gr. B:** 1. Kabibo (Alfa Romeo 155 Gta) 15 giri in 15'35"506; 2. Covelli (Ford Escort Cosworth) a 22"093; 3. Saccomanno (Lancia Delta Integrale) a 22"282; 4. Ragazzi a 42"463; 5. Facchetti M. a 54"197; 6. Morino a 59"127; 7. Bottazzi a 59"648; 8. Montecchi (Peugeot 309 Gti) a 1'00"070; 9. De Giorgis a 1'00"298; 10. Facchetti P. (Renault Clio Williams) a 1'01"458; 11. Buccolo (Fiat Ritmo 130) a 1'01"713; 12. Beggi (Renault Clio) a 1 giro; 13. Guarini (Bmw 325) a 1 giro; 14. Benedetti a 1 giro; 15. Fiorini (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 16. Traverso (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 127. Londi (Peugeot 205 Gti) a 5 giri (tutti gli altri su Bmw M3).

**Giro più veloce:** De Giorgis in 59,638 alla media di 108,655 kmh.

**Special Car 700:** 1. Cirella 15 giri in 18'00"374; 2. Padrone a 1'052; 3. Carlini (Fiat 126) a 1 giro; 4. Fanfuzzi a 8 giri (tutti gli altri su Fiat 500).

**Giro più veloce:** Cirella in 1'10"319 alla media di 92,151 kmh.

**Sport Club:** 1. Cinelli (Brp 396) 15 giri in 16'19"546; 2. De Ilurbo (Lucchini-Mercedes) a 39"206; 3. Saccomanno (Lucchini P3 94) a 1'00"715; 4. Prospero (Osella Pa18) a 1 giro; 5. Chiminelli (Lucchini) a 1 giro; 6. Rosati (Lucchini) a 2 giri; 7. Mammì (Lucchini Sn 88) a 7 giri.

**Giro più veloce:** Cinelli in 1'03"298 alla media di 102,372 kmh.

**Formule 3 Club:** 1. Baldazzi (Ralf Rt 34) 15 giri in 16'19"163; 2. Lusuardi a 10"764; 3. Cefrone (Dallara 394-Alfa Romeo) a 14"566; 4. AMadori (Reynard 90-Alfa Romeo) a 23"035; 5. Colacino (Ralf Rt 35-Alfa Romeo) a 23"887; 6. Alberti Sergio (Dallara 392-Alfa Romeo) a 24"280; 7. Rambelli (Dallara 394-Fiat) a 24"672; 8. Del Rosso (Dallara 392-Alfa Romeo) a 25"760; 9. Ghiotto F. (Dallara 393-Alfa Romeo) a 31"842; 10. Bocellari (Dallara 392-Alfa Romeo) a 49"659; 11. «Boga» (Dallara 393-Alfa Romeo) a 1 giro; 12. Alberti Silvio (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1 giro; 13. Ghiotto S. (Dallara 393-Alfa Romeo) a 1 giro; 14. Negrotti (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1 giro; 15. Valle (Dallara 389-Alfa Romeo) a 1 giro; 16. «Gioga» a 1 giro; 17. Girola (Reynard-Alfa Romeo) a 7 giri.

**Giro più veloce:** Baldazzi in 1'02"557 alla media di 103,585 kmh.

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano de' Melegari, 1 settembre 1996

### Citroen Saxo Cup

4. prova

**Absoluta:** 1. Medici 23 giri in 26'55"557; 2. Fecchine a 18'675; 3. Fioravanti a 20"208; 4. De Cristofaro a 27'16"218; 5. Morelli a 23"130; 6. Pagano a 27"277; 7. Fulgenzi a 30"091; 8. Cima a 33"348; 9. Gentili a 45"865; 10. Tirabassi a 1'02"367; 11. Panzani a 1'03"432; 12. Langella a 1'04"238; 13. Scarpis a 1'04"990; 14. Cremonesini a 1'06"072; 15. Larini a 1'07"603; 16. Mancini a 1 giro; 17. De Menna a 1 giro; 18. Bragiotti a 1 giro.

**Giro più veloce:** De Cristofaro in 1'08"262 alla media di 94,928 kmh.

**Così in Campionato:** 1. Medici p. 60; 2. De Cristofaro 49; 3. Fecchine 35; 4. Mancini 32; 5. Morelli 23; 6. Fulgenzi 22; 7. Cima 21; 8. Fioravanti 20; 9. Pagano e Masini 17; 11. Mastropietro 13; 12. Panzani 6; 13. Cassi 3; 14. Gentili e Scarpis 2; 16. Tirabassi e Calovolo 1.

**Under 25:** 1. Medici p. 60; 2. Mancini 32; 3. Pagano, Cima, Mastropietro 27; 6. Masini 15.

**Femmine:** 1. De Menna p. 60; 2. Albanese 50; 3. Bragiotti 39; 4. Voltolino 27.



## In Francia Monforte non delude

DIGIONE - Domenica 1 settembre si è svolta sul circuito di Digione la terzultima prova del Targa Tricolore Porsche (Campionato Internazionale di Durata). Dopo le due manches di 39 giri ciascuna sono risultati primi: Taraschi-Ancarani (classe 1), Villa (classe 2), Bottini (classe 3), Biccato-Gervasoni (classe 4), M. Monforte-Sakamoto (classe 5). La trasferta francese è stata redditizia per Fabio Villa che ha agguantato la testa della classifica generale di Classe 2 e per Pierluigi Bottini che ha superato Michelotti in vetta alla Classe 3. Miglior tempo per Maurizio Monforte che ha fermato il cronometro sull'1'25"31, percorrendo le due gare in 46'31"90 complessivi. I commissari francesi, imponendo uno stop and go che ha suscitato polemiche, hanno fermato Ruggero Grassi per 10", pregiudicandogli così la vittoria di classe.

(s.g.)

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Digione (Francia),  
1 settembre 1996

#### Targa Tricolore Porsche

**Absoluto:** 1. Monforte (911 Rsr) 70 giri in 46'31"90; 2. Biccato-Gervasoni (Carrera Cup 69) a 1 giro; 3. Grassi (Carrera Cup) a 1 giro; 4. Bottini (Carrera Rs) a 2 giri; 5. Mattio (Carrera Cup) a 3 giri; 6. Morini (Carrera Cup) a 3 giri; 7. Giovenzana-Croce (944 Tc) a 3 giri; 8. Villa (Carrera Rs) a 3 giri; 9. Monforte-Zadra (944 Tc) a 6 giri; 10. Strada M.-Monti T. (944 Tc) a 7 giri; 11. Taraschi-Ancarani (968 Cs) a 8 giri; 12. Goltardelli-Storari (Carrera Rs) a 9 giri; 13. Mattio (Carrera Rs) a 13 giri.

BENFENATI



foto grafie MENICHIETTI

**De Castro, a destra, ha vinto a Magione la gara delle Gt dopo la penalizzazione di Dazzan, in alto a destra davanti al gruppo. Sopra a sinistra il poleman Tomassini. In basso la Porsche Gervasoni dominatrice in Francia**



MAGIONE - La sesta prova della coppa Gt Special è stata caratterizzata da un susseguirsi di colpi di scena che hanno eliminato, uno alla volta, alcuni attesi protagonisti della vigilia. La prima significativa sorpresa si è avuta in mattinata quando, al termine della prima sessione di prove Danilo Tomassini, autore della pole position, è rimasto appiedato a causa della rottura irreparabile del cambio della sua Ferrari 355 Gt. Si è giunti quindi allo schieramento di partenza con un «buco» in prima fila. Al semaforo verde, approfittando proprio del vuoto lasciato dal pilota di S. Marino, Dazzan, partito dalla seconda fila, «brucia» Mario Spagnoli ma, immediatamente puntuale, il direttore di gara gli impone un minuto di penalità per partenza anticipata. Dazzan transiterà sempre nelle prime posizioni facendo gara a sé ma, al termine della gara, verrà retrocesso al sesto posto, ultimo dei non doppiati. Al primo giro a guidare il plotone è il pilota di casa Spagnoli, su Porsche Rsr 3.8 del Team Consonni, seguito da Scenetti su Maserati Ghibli,

## COPPA GT OUT DAZZAN PER PARTENZA ANTICIPATA

# Allunga De Castro che vince a tavolino

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 1 settembre 1996

#### Coppa Gt Special - sesta prova

1. De Castro (Porsche Carrera) 27 giri in 36'33"001 alla media di 115,239; 2. Viridis (Porsche Carrera) a 3'219; 3. Scarpetta (Porsche Carrera) a 12'608; 4. Martinelli (Maserati Ghibli) a 18'273; 5. «Romoletto» (Porsche Carrera) a 20'652; 6. Dazzan (Porsche Rsr 3.8) a 24'941; 7. Zito (Porsche Carrera) a 1'28'819; 8. Persiani (Nissan 300 ZX) a 1 giro; 9. Zoccali (Porsche Carrera) a 1 giro; 10. Fabbris (Mtda Rsr7) a 1 giro; 11. Benusiglio (Ferrari 348 Challenge) a 2 giri; 12. Haupt (Porsche Carrera) a 2 giri.  
**Giro più veloce:** Spagnoli in 1'17"545 alla media di 120,704 kmh

che ha intanto superato De Castro. Seguono Martinelli, Scarpetta e Viridis, autore di una partenza disastrosa, ma che è in rimonta. Al quarto giro, lasciando una spessa scia di fumo bianco, si ritira Schenetti a causa di una perdita di olio che, fuoriuscito dalla scatola dello sterzo, finisce sugli scarichi. Al 7. giro Spagnoli fa segnare il miglior tempo di gara, fermando i cronometri a 1'17"545, ma è l'ultimo sussulto del perugino. Infatti, poco dopo, Spagnoli si ritira a causa di un guasto alla sospensione sinistra. Il comando della corsa passa in mano a De Castro, seguito da Martinelli, Viridis, Scarpetta, Zito e «Romoletto». Si accende così la bagarre per la piazza d'onore che termina al 20 giro quando Viridis, concludendo la sua rimonta, supera Scarpetta e Martinelli. Gli ultimi giri non riservano novità e i piloti mantengono le posizioni. Sotto la bandiera a scacchi passano, nell'ordine, De Castro, Viridis, Scarpetta, Martinelli e «Romoletto». Alla luce di questo risultato De Castro allunga in classifica generale sui più diretti inseguitori primo fra tutti Dazzan.

Antonio Menichetti

### F.JUNIOR SUL CIRCUITO UMBRO

# De Luca ringrazia Rovini in crisi

MAGIONE - Dopo la pausa estiva l'autodromo Borzacchini riapre i battenti ospitando la sesta prova del trofeo Aica. La gara, dall'epilogo incerto come è nella tradizione della formula junior, ha visto al via 25 concorrenti che si sono dati battaglia fino alle prove della mattina, nelle quali il più veloce è risultato Riccardi Rovini (Reggiani) che ha staccato di 27 centesimi De Luca, seguito da Spoldi, Dubbini e Corsini. Alla partenza il poleman è il più veloce, mentre Corsini è superato da Spoldi. Alla «Merzavio» c'è un

contatto fra questi due ultimi, e, ad approfittarne, è il battistrada che allunga. Autore di una fantastica partenza è Manuel De Luca che, partito dalla 5. fila, transita al primo giro in 4. posizione a ridosso dei primi. Al 6. giro lo scatenato De Luca supera Corsini e Spoldi recupera una manciata di decimi al primo. Al 14. giro Rovini è ancora in testa, seguito da De Luca, Spoldi, Dubbini e Corsini. A partire dal 15. giro iniziano i problemi per Rovini che sarà costretto a cedere posizioni su posi-



**SUPERFORMULA** PIAZZA D'ONORE PER GENÈ

# Riccitelli conquista pole, gara e giro veloce

MAGIONE - «Riuscire a fare un bottino così pieno è veramente una bella soddisfazione. Dedico questa vittoria al Team Famà che ha lavorato sodo per tutto il week-end». Così esordisce al termine della gara Luca Riccitelli, mattatore della 5. prova del trofeo Cup Fisa e Super Formula. Sua la pole, suo il giro più veloce in gara e sua la vittoria finale. Al semaforo verde, Riccitelli, all'esordio stagionale in Super Formula, scatta in testa seguito da Genè, Belluzzi, Manfredini e Morelli. Nei primi 4 giri Riccitelli allunga sugli altri che non sembra in grado di impensierirlo mentre Spataro e Morelli incominciano una lotta serrata per il 5. posto. Ci prova lo spagnolo Marc Genè che a suon di giri veloci rosicchia una manciata di decimi al battistrada. Intanto al 21.

giro esce alla curva dei box Reggiani per noie ai freni. Il tentativo di Genè si protrae fino agli ultimi giri quando noie al motore lo inducono a desistere. Sotto la bandiera a scacchi transitano Riccitelli, Genè, Belluzzi, Manfredini e Spataro che proprio all'ultima curva che immette al rettilineo di parten-

za «tocca» Morelli che si gira e «lascia» all'Argentina il 5. posto. Più staccato Nardozi il gentleman romano esordiente nella categoria. In virtù della gara odierna Manfredini rimane in testa alla classifica assoluta con 67 punti, ma a pari merito con Belluzzi.



Non ce l'ha fatta Genè, sopra a contrastare Luca Riccitelli, sotto, in gran spolvero nella 5. prova del trofeo Superformula. In basso la partenza della gara di F.Junior

MENICHETTI

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 1/9/97

### Trofeo Superformula

5. prova della serie

**Assoluta:** 1. Riccitelli 38 giri in 42'46"798 alla media di 138,570; 2. Genè a 8'188; 3. Belluzzi a 24'208; 4. Manfredini a 30'301; 5. Spataro a 37'536; 6. Morelli a 48'291; 7. Nardozi a 2 giri; 8. Reggiani a 17 giri.

**Giro più veloce:** Riccitelli in 1'06"495 media 140,762 kmh



RIGATO

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 1 settembre 1996

### Formula Junior - sesta prova del trofeo Aica

**Assoluta:** 1. De Luca (Corsini) 21 giri in 28'45"357 alla 113,924; 2. Dubbini (Dusca) a 3'213; 3. Spoldi (Reggiani) a 5'968; 4. Corsini (Corsini) a 6'335; 5. Barbieri (Reggiani) a 8'846; 6. Montin (Reggiani) a 8'983; 7. Pampado (Reggiani) a 11'799; 8. Molteni (Corsini) a 19'092; 9. Rovini (Reggiani) a 19'727; 10. Uboldi (Corsini) a 27'571; 11. Colleoni (Ombrà) a 28'503; 12. Streuli (Corsini) a 30'941; 13. Musani (Corsini) a 44'886; 14. Roscio (Reggiani) 47'668; 15. Vaser (Reggiani) a 48'176; 16. Cuiella (Futura) 58'740; 17. Terrani (Corsini) a 1'02'210; 18. Mele (Corsini) a 1 giro; 19. De Pace (Reggiani) a 1 giro; 20. Barozzi (Mxm) a 1 giro; 21. Bontempelli (Reggiani) a 2 giri.

**Giro più veloce:** Pulella in 1'17"385 alla media di 117,385 kmh

MENICHETTI



zioni per guai alla sospensione posteriore destra. Si insedia al comando De Luca seguito da Dubbini. Al traguardo giunge primo De Luca seguito da Dubbini, molto contento per essere salito su un podio davvero inaspettato, seguito da Spoldi, Corsini, Barbieri e Montini, racchiusi in pochi secondi. Alle loro spalle Pampado, Molteni, Rovini e Uboldi. Con la Vittoria di De Luca la regola che vuole un pilota diverso trionfare ad ogni prova del trofeo Aica è stata rispettata, segno vivente della vitalità della categoria e della bravura dei piloti. A due prove dalla fine la lotta per la vittoria finale sembra riservata a Dubbini e De Luca distanziati di soli 11 punti.

Antonio Menichetti



**LE BANDIERE DA CORSA PER UN BRACCIALE DA CAMPIONI**



MODELLI BREVETTATI / DIMENSIONI MODELLI IN SCALA 1:1

MOD. C  
oro 18 kt. smalti e acciaio  
£.360.000 iva inc.

MOD. B  
oro 18 kt. smalti e acciaio  
£.480.000 iva inc.

MOD. A  
oro 18 kt. smalti  
£.850.000 iva inc.

Spedire a: **GILARDI Gioielli s.n.c. - Via Mazzini, 15 - 15048 Valenza**

Cognome/Nome \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_ C.A.P. \_\_\_\_\_ Località \_\_\_\_\_  
 Indirizzo \_\_\_\_\_ Mod.  A  B  C  UOMO  DONNA  
 Modalità di pagamento:  CONTRASSEGNO  ALLEGO ASSEGNO  
 CARTA DI CREDITO:  CARTA SI  VISA  MASTER CARD  DINERS  
 N.Carta \_\_\_\_\_ Importo \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_  
 L'addebito sulla carta di credito viene fatto dopo la spedizione. La consegna avverrà entro i 60 giorni dal ricevimento pagamento.  
 Per informazioni e ordini telefonate: **0131-94.67.75**



PARTENZA DELLA GARA



PERICOLO, RALLENTARE DIVIETO DI SORPASSO



VEICOLO DI SOCCORSO



IL PILOTA STA PER ESSERE SORPASSATO



DIMINUZIONE DI ADERENZA DELLA PISTA



FINE PERICOLO



STOP, FERMARSI IMMEDIATAMENTE AI BOX



AVVERTIMENTO PER CONDOTTA SCORRETTA



PROBLEMI MECCANICI, OBBLIGO DI FERMARSI AI BOX



SQUALIFICA, OBBLIGO DI FERMARSI AI BOX



FINE GARA

## Per Gramenzi vittoria da copione

### SLALOM

Alatri (Fr), 1 settembre 1996

#### 1. Slalom «Città di Alatri»

**Absoluta:** 1. Gramenzi (Lancia Delta S4) p. 153,20; 2. Sambuco (Fiat X1/9) 155,58; 3. Cerroni (Fiat X1/9) 157,75; 4. Frioni (Fiat X1/9) 158,34; 5. Aulio (Fiat X1/9) 161,44; 6. Cola (Fiat X1/9) 164,06; 7. Visconti Fiat (X1/9) 165,07; 8. Arduini (Porsche 914) 165,42; 9. Di Maio (Alfa Romeo 33) 165,85; 10. Testa (Fiat 600) 167,49.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Tarice 180,52; 2. Chiarelli 195,31; 3. Palermo 205,31 (tutti su Peugeot 205).

**Classe oltre 2000:** 1. D'Annibale (Renault 5) 176,60.

#### GRUPPO A

**Classe oltre 1600:** 1. D'Avelli (Renault Clio 16V) 177,10; 2. De Martino (Fiat Uno Turbo) 179,05.

#### GRUPPO SPECIAL

**Classe 700:** 1. Belli (Fiat 500) 183,87.

**Classe 900:** 1. Mari (Fiat 600) 185,51; 2. Quattrocchi (Fiat 600) 187,89; 3. Fracassi R. (A112) 195,50; 6. Crecco (Fiat 127) 201,41.

**Classe 1150:** 1. Finotti 169,89; 2. D'Eramo 179,97; 3. Cerelli 183,50; 4. Di Ruscio 186,48; 5. Boi (Fiat 127) 197,29 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

**Classe 1300:** 1. Giovannetti (Mini Cooper) 174,51; 2. Mastronicola (Fiat X1/9) 187,03.

**Classe 1600:** 1. Di Veronica (Fiat X1/9) 168,09; 2. Forino (Fiat X1/9) 168,26; 3. Ventriglia (Fiat X1/9) 179,68; 4. Carangi (Vw Golf) 183,38; 5. Sari (Lancia Fulvia Hf) 193,66; 6. Marcocchia (Lancia Fulvia Hf) 197,56; 7. Caligiuri (Talbot) 199,62.

**Classe 2000:** 1. Di Maio (Alfa Romeo 33) 165,85; 2. Tufino (Fiat X1/9) 170,20; 3. Marzo (Fiat X1/9) 170,45; 4. D'Annibale (Giulia) 181,06; 5. Fascia (Alfa Romeo 33) 184,24; 6. Mancini (Fiat 131) 191,85.

**Classe oltre 2000:** 1. Gramenzi (Lancia Delta S4) 153,20; 2. Arduini (Porsche 914) 165,42; 3. Persico (Renault 5 Gt) 168,78.

#### PROTOTIPI

**Classe 1200:** 1. Testa (Fiat 600) 167,49; 2. Panecaldo (Fiat 500) 189,69.

**Classe 2000:** 1. Sambuco 155,58; 2. Cerroni 157,75; 3. Frioni F. 168,42; 7. Perciballi 171,08 (tutti su Fiat X1/9).

**GRUPPO SPORT/PROTOTIPI:** 1. Visconti (Fiat X1/9) 165,07.



## SALITA ALL'ABETONE LA PIOGGIA FERMA I BIG

# Sorprende tutti Pacini sul bagnato



**Vittoria di Luca Pacini, sopra su Osella Pa12/Bmw, nella salita Limabetone, davanti ad Arté, a sinistra. Il Gr.N è andato a Bicciano, sotto su Ford Escort, che ha preceduto Giobbi, ancora leader del raggruppamento del Cilm.**

fotografie BIONDO

### VELOCITÀ IN SALITA

Abetone (Pt), 1 settembre 1996

#### 9. Limabetone

8. prova del Cilm

**Absoluta:** 1. Pacini (Osella Pa 12-Bmw) in 4'47"64 alla media di 100,13 kmh; 2. Arté (Sighinolfi Cn 95) a 00'57"; 3. Iaquineta (Sighinolfi Cn 95) a 06'69"; 4. La Vecchia (Alfa Romeo 155 V6 Td) a 7'09"; 5. Peroni G. (Osella Pa 9) a 11'51"; 6. Ferrari (Osella Pa 20S 95) a 15'05"; 7. Cappellari (Lancia Delta Prato) a 15'60"; 8. Danti (Skoda Felicia Kit) a 21'01"; 9. Peroni F. (Luccchini Ford) a 24'90"; 10. Faggioli (Osella Pa 20S-Renault) a 25'66".

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Azzalin in 5'56"69; 2. Tosini a 00'72"; 3. Nieuddu a 00'85"; 4. Pancrazi (Peugeot 106 Rallye) a 2'37"; 5. Semeraro a 7'17"; 6. Hafner (Peugeot 106 Rallye) a 9'76"; 7. De Bastiani a 11'83"; 8. Cola (Peugeot 106 Rallye) a 20'99"; 9. Braccini a 23'25" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Bergamini (Opel Corsa Gsi 16V) in 6'18"71; 2. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) a 18'29"; 3. Cecchini (Opel Corsa Gsi 16V) a 43'73".

**Classe 2000:** 1. Russo (Renault Clio Williams) in 5'41"82; 2. Pancalfo (Alfa Romeo 33 16V) a 3'39"; 3. Bennati (Opel Kadett Gsi 16V) a 8'66"; 4. Tesi (Renault Clio Williams) a 15'79"; 5. Fini (Peugeot 309 16V) a 22'48"; 6. Galletti (Opel Kadett Gsi 16V) a 27'08"; 7. Spinelli (Renault Clio Williams) a 31'73".

**Classe 2500:** 1. Del Colto (BMW M3) in 5'34"92; 2. «Eva» a 1'09"; 3. Bonvecchio a 3'59"; 4. Della Pietà a 7'48"; 5. Ferrari a 10'92"; 6. Brenti a 11'38"; 7. Droandi a 22'76"; 8. Danieli a 24'46"; 9. Cecchini a 50'56" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Bicciano in 5'20"76; 2. Giobbi (Bmw M3 E36) a 00'54"; 3. Giordano a 16'60"; 4. Abate a 20'04"; 5. Martellini a 42'68"; 6. Onori (Ford Sierra Cosworth) a 49'52" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

#### GRUPPO A

**Classe 1300:** 1. Brunner (Suzuki Swift Gt) in 5'34"80; 2. Salino a 3'16"; 3. Vedovello a 19'27"; 4. Colombini a 26'29"; 5. De Marino a 39'78" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1400:** 1. Incerpi (Fiat Uno 70S) in 4'63"38.

**Classe 1600:** 1. Saviane (Opel Corsa Gsi) in 5'52"82; 2. Prato (Alfa Romeo 33) a 5'60".

**Classe 2000:** 1. Pagliari (Peugeot 205 Gt) in 5'45"44; 2. Mazzoli (Renault Clio Williams) a 10'17"; 3. Heinen (Opel Kadett Gsi 16V) a 34'52".

**Classe 2500:** 1. Iacocca Mair. (Bmw M3) in 5'18"43.

**Classe oltre 2500:** 1. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) in 5'26"66; 2. Galli (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 13'24".

**Supersalita Classe A/1:** 1. Danti (Skoda Felicia Kit) in 5'08"65; 2. Rissone (Fiat Cinquotto Kit) a 1'00"11.

**Supersalita Classe A/2:** 1. Carmignani (Hyunday Lantra 16V) in 6'47"20.



**Supersalita Classe A/3:** 1. La Vecchia (Alfa Romeo 155 V6) in 4'54"73; 2. Cappellari (Lancia Hf Integrale Prato) a 8'51"; 3. Siltzia (Lancia Delta Hf) a 28'83".

#### PROTOTIPI

**Classe C3:** 1. Sechi (Osella Bmw) in 5'44"45.

**Classe P5:** 1. Ferrazzo (Gi.Pi. Cn Sport) in 5'44"46.

**Classe P3:** 1. Peroni (Osella Pa 9) in 4'59"15; 2. Peroni Fabrizio (Luccchini Ford) in 5'12"54; 3. Faggioli (Osella Pa 20S-Renault) in 5'13"30; 4. Amadio R. (Symbol Alfa Romeo) in 5'28"98; 5. Danieli (Ermolli Sport Cn) in 5'38"96.

**Classe P2:** 1. Arté (Sighinolfi Cn95) in 4'48"21; 2. Iaquineta (Sighinolfi Cn 95) in 4'54"33; 3. Ferrari (Osella Pa 20S) in 5'02"69; 4. Santini (Luccchini Sp 90) in 5'22"75; 5. Crotti (Symbol Evo Sport) in 5'46"58.

**Classe P1:** 1. Pacini (Osella Pa 12-Bmw) in 4'47"64.

**Trofeo Cinquecento:** 1. Bongiovanni in 6'28"32; 2. Squillace a

00'91; 3. Spagnuolo a 3'51"; 4. Leogrande a 4'42"; 5. Faccini a 4'51"; 6. Ambrosi a 4'54"; 7. Renda a 6'48".

**GARA CLUB Special Car**  
**Fino a 700:** 1. D'Anna (Fiat 500/700) in 6'42"74;  
**Fino a 1300:** 1. Vassallo (Renault 8 Gordini) in 6'32"57.

**GRUPPO N**  
**Fino a 1150:** 1. Belluso in 6'30"02; 2. Ferrarini a 19'65"; 3. Procopi a 34'40" (tutti su A112 Abarth).

**Fino a 1600:** 1. Malmusi in 6'36"95; 2. Mariotti a 15'68" (tutti su Fiat Ritmo 105 TC).

**GRUPPO A**  
**Fino a 1150:** 1. Mearini in 6'36"95; 2. Lavorini a 11'87" (tutti su A112 Abarth).

**GRUPPO B**  
**Fino a 2000:** 1. Vacciago (Ford Escort RS) in 6'24"38.

**PROTOTIPI**  
**Classe C3:** 1. Abbattista (Luccchini) in 5'37"06.



Inutile dire delle polemiche nate dopo questo contrarietà, visto che comunque allo sport automobilistico certo non giovane. L'ultimo concorrente transitato regolarmente è stato Luca Pacini, che poi ha vinto. Il trentaseienne pilota pistoiese non ha comunque demeritato: partito deconcentrato per via della prima lunga interruzione, ha poi ben reagito con la vecchia ma evoluta Osella Pa12, andando a cogliere un risultato per lui comunque importante. Il resto del podio è stato per Arfè e Iaquina, con le sempre più convincenti Sighinolfi-Alfa. Il primo non ha avuto particolari problemi, se non la difficoltà del percorso, mentre l'altro ha lamentato la partenza a gomme fredde, a causa della prima sosta. Significativo il quarto posto e primo di Gruppo A/Supersalita di La Vecchia con l'Alfa 155 V6, che finalmente ha battuto il suo eterno rivale Cappellari. Tra i top ten anche Fabio Danti, ottavo, con la Skoda Felicia ufficiale. Gran lotta in Gruppo N, con la vittoria di Biecciato, che ha regolato Giobbi e Del Cotto. Gobbi, che al sabato aveva rotto la ventola e il supporto del motore, dopo questo piazzamento ha ritrovato il sorriso, vista la sfortuna avuta per buona parte della stagione. Out per una foratura Abate, al debutto con la Ford Escort Cosworth. Infine grande gioia per Gioacchino Bongiovanni che, centrando l'appuntamento pistoiese davanti a Squillace e Spagnuolo, ha vinto matematicamente il trofeo Cinquecento per la seconda volta consecutiva.

Alessandro Bugelli

NICOLOSI - Una vittoria super in una edizione super della «Corsa dell'Etna»: Angelo Palazzo ha vinto con una prestazione eccezionale una cronoscalata che ha registrato la presenza record di spettatori, circa 70 mila. Per ospitare questa folla da grande circuito sono state costruite apposite tribune in aggiunta a quelle naturali, di dura lava, lungo tutto il percorso. Angelo Palazzo ha disputato una prova maiuscola facendo registrare nella prima manche il tempo di 2'01"58. Un crono che potenzialmente era considerato alla portata del solo Giovanni Cassibba, il gran favorito della vigilia. E invece il pilota comisano ha accusato grossi problemi con la sua Osella Pa20 motorizzata Bmw: rapporti del cambio sbagliati (corti nella prima manche, lunghi nella seconda) ma soprattutto una rigidità delle sospensioni che ha reso la vettura difficile da guidare. Gli stessi problemi, peraltro, li aveva accusati anche Domenico Scola, in gara con una vettura identica. La corsa dell'Etna ha coinciso, in Sicilia, con l'apertura stagionale delle gare in salita: al via ben 118 concorrenti invogliati a presenziare anche dall'iscrizione gratuita. Il miglior tempo in Gruppo N è per Roberto Catalano; serrata la battaglia nella classe 1300 (27 partenti) dove Mannino l'ha spuntata sul cosentino Giovanni Dolce. In Gruppo A miglior tempo per Totò Riolo che però non è riuscito ad entrare, come si era prefisso, tra i primi dieci dell'assoluto. Da segnare che la corsa in salita è stata interamente trasmessa, con l'utilizzo di dieci postazioni lungo il percorso, da Teletna, una emittente a copertura regionale.

Edo Murabito



SI APRE LA STAGIONE DELLE SALITE SICILIANE

# Palazzo sull'Etna diventa vulcanico



Angelo Palazzo, sopra su Gisa, non ha avuto rivali nella Corsa dell'Etna, svoltasi alla presenza di 70.000 appassionati di motori. La piazza d'onore è andata a Giovanni Cassibba, in difficoltà con la sua Osella Pa20-Bmw

## VELOCITÀ IN SALITA

Nicolosi (Cl), 1 settembre 1996

### Corsa dell'Etna

Gara nazionale

**Assoluta:** 1. Palazzo (Gisa) in 4'04"28; 2. Cassibba (Osella Pa20-Bmw) a 4'04"64; 3. Anelli (Lucchini-Bmw) a 4'12"26; 4. D. Scola (Osella Pa20-Bmw) a 4'19"74; 5. Aiuto (Hidra) a 4'24"26; 6. C. Scola (Osella Pa9-90) a 4'27"68; 7. Giardina (Gira) a 4'27"79; 8. Ferragina (Lucchini) a 4'30"48; 9. E. Scola (Osella Pa20) a 4'31"46; 10. Corallo (Osella Pa20-Bmw) a 4'35"07.

### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Mannino in 5'20"40; 2. Dolce a 0"70; 3. Rotundo a 2'48"; 4. Russo a 4"71; 5. Collia a 7"59; 6. Trapani a 7"87; 7. Malta a 8"30; 8. Priolo a 9"87; 9. Nuccio a 10"78; 10. Molé a 11"82; 11. Affronto a 12"93; 12. Mini a 13"99; 13. La Cagnina a 15"98; 14. La Canna a 16"06; 15. Catania a 17"66; 16. Sciascia a 17"67; 17. Brucherì a 17"79; 18. Leotta (Nissan Micra) a 23"65; 19. Castiglia a 25"01; 20. Mazzola a 25"54; 21. Battaglia (Citroën Ax) a 31"42; 22. Canfarotta a 34"67;

23. Quaranta a 35"92; 24. Travagliante a 44"61 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1400:** 1. Continolo (Fiat Uno 70) 6'43"92.

**Classe 1600:** 1. L. Moita (Honda Civic) 5'12"17; 2. D'Amico (Opel Corsa) a 8'59; 3. Caniglia (Peugeot 205 Gti) a 15"81; 4. Gagliano (Honda Civic) 28"44; 5. Romeo (Peugeot 205 Gti) 34"64.

**Classe 2000:** 1. Catalano (Renault Clio Williams) in 5'01"35; 2. Corsaro a 5"34; 3. Di Scalfani (Opel Astra 16V) a 10"64; 4. Ignaccolo (Opel Kadett Gsi) a 13"10; 5. Beninati a 13"74; 6. Pagano a 17"25; 7. Marforano (Opel Astra) a 18"58; 8. Priolo (Peugeot 309) a 18"83; 9. Ienna a 20"44; 10. Spampinato a 21"82; 11. Morena a 27"75 (gli altri su Peugeot 205).

**Classe 2500:** 1. Cimballi (Renault R5 Turbo) in 5'20"97; 2. Sapuppo (Fiat Uno Turbo) a 19"60.

**Classe oltre 2500:** 1. P. Mertoli (Lancia Delta Integrale) in 5'18"54; 2. Degno (Nissan Sunny) a 13"74; 3. Giammona (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 14"43.

### GRUPPO A

**Classe 1000:** Salvo (Fiat 500) 6'26"33.

**Classe 1300:** 1. Guarnaccia in 5'06"69; 2. Anzalone a 2'32"; 3. Serpa a 2'42; 4. Surace a 2'88; 5. Imbrò a 36"22; 6. Camilleri a 39"65 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1400:** 1. Stracuzzi in 5'37"71; 2. Germanò a 10"68; 3. Rodino a 22"97 (tutti su Fiat Uno 70).

**Classe 1600:** 1. Crucitti (Alfa Romeo 33Q) in 4'54"61; 2. Scavigliari (Alfa Romeo 33Q) a 14"37; 3. Provenza (Opel Corsa Gsi) a 39"84.

**Classe 2000:** 1. Manna (Alfa Romeo 33Q) in 4'49"96; 2. Caristi (Opel Kadett) a 7"; 3. Di Bernardo (Opel Astra) a 18"38; 4. Beccaria (Opel Astra Gsi) a 20"18.

**Classe 2500:** 1. Riolo (Bmw M3) in 4'40"46; 2. «Livio» (Renault R5 Gt Turbo) a 1'10".

**Classe oltre 2500:** 1. Di Natali in 4'44"48; 2. Di Benedetto a 39 (entrambi su Ford Escort Cosworth).

### GRUPPO SUPERSALITA

**Classe A1:** 1. Di Stefano (Alfa Romeo 33) in 4'52"31.

**Classe A2:** 1. Riso (Alfa Romeo 33) in 4'57"61; 2. Belfiore (Fiat Uno Turbo) a 10"45; 3. ? Cappello (Fiat Uno Turbo) a 10"85.

### PROTOTIPI NAZIONALI

**Classe 2500:** 1. Arresta (Osella Pa9) in 4'56"46; 2. Muià (Ams) a 11"46; 3. Lembo (Symbol) a 17"12.

### PROTOTIPI INTERNAZIONALI

**Classe P2:** 1. Aluto (Hidra) in 4'24"6; 2. Ferragina (Lucchini) a 6"22; 3. E. Scola (Osella Pa20); 4. «Thomas» (Osella Pa9) a 13"19; 5. Raiti (Lucchini) a 13"92; 6. Migliore (Lucchini) a 22"58.

**Classe P1:** 1. Palazzo (Gisa) in 4'04"28; 2. Cassibba (Osella Pa20) a 0"36; 3. Anelli (Lucchini-Bmw) a 7"98; 4. D. Scola (Osella Pa20-Bmw) a 15"46; 5. C. Scola (Osella Pa9) a 23"40; 6. Giardina (Gisa) a 23"51; 7. Corallo (Osella pa20-Bmw) a 30"97.

fotografie SPITALERI

**In Sardegna Magliana non ha rivali**

LUOGOSANTO - Uccio Magliana e la sua Osella Pa 9/90 hanno conquistato a Luogosanto la sesta vittoria stagionale, precedendo, in questa occasione, Lasia e Angioj.

**SLALOM**

Luogosanto (Ss), 1 settembre 1996

**2. Slalom Città di Luogosanto**

**Absoluta:** Magliana (Osella Pa9/90) 76,38; 2. Lasia (MP 2000) 78,02; 3. Angioj (Fiat 500/2000) 81,65; 4. Laddo (La3) 82,00; 5. Fois 85,95; 6. Mezzasalma 87,09; 7. Marrone 87,64; 8. Piras 90,41; 9. Ruiu (Renault 5 Gt Turbo) 91,14; 10. Pittalis (Vw Golf) 93,29 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

**GRUPPO N**

**Classe 1300:** 1. Tiana 98,19; 2. Deidda 98,26; 3. Farina 98,66 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 2000:** 1. Fresi (Opel Kadett) 98,13; 2. Mura (Opel Kadett) 99,79; 3. Morghenti 100,76; 4. Stelletti (Peugeot 309) 102,29; 5. Filigheddu 104,01 (tutti gli altri su Peugeot 205).

**Classe oltre 2000:** 1. Piazza (Lancia Delta) 110,53.

**GRUPPO A**

**Classe 1600:** 1. Sanna (Peugeot 205) 101,07.

**Classe oltre 1600:** 1. Orecchioni (Peugeot 205) 105,63.

**GRUPPO SPECIALE**

**Classe 1600:** 1. Mezzasalma 87,09; 2. Piras 90,41 (entrambi su Fiat X 1/9).

**Classe 2000:** 1. Pittalis (Vw Golf) 93,29.

**Classe oltre 2000:** 1. Ruiu (Renault 5 Gt Turbo) 91,14.

**PROTOTIPI**

**Classe 1600:** 1. Angioj (Fiat 500/2000) 81,65; 2. Fois 85,95; 3. Marrone 87,64 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

**SPORT PROTOTIPI**

**Classe 2000:** 1. Magliana (Osella Pa9/90) 76,38; 2. Lasia (Mp2000) 78,02; 3. Laddo (La3) 82,00.

**RALLY COLPI DI SCENA A MONCALVO**

# Il Grappolo nelle mani di Garosci

MONCALVO - I torinesi Emanuele Garosci e Franco Piovano, al volante della Subaru Legacy con i colori del New Driver's Team, hanno vinto il 13. Rally il Grappolo - 8. Rally del Tartufo, valevole per la Coppa Italia 1. Zona. Grande battaglia per la piazza d'onore tra la Lancia Delta Hf di Leoni e di Dissegna, conclusasi con il biellese al secondo posto, passato poi al terzo per una penalizzazione di 30" per «spinta» della vettura all'arrivo. Successivamente Dissegna è salito sul secondo gradino del podio per l'esclusione di Leoni dalla classifica causa «taglio del percorso». Al via è stato subito Borsa a suonare la carica, con la Ford Escort Cosworth, già in vetta alla prima speciale con 5" su Garosci, seguito dalle Lancia Delta di Leoni, Dissegna e Viotti. Bis del biellese anche alla seconda prova per 1" sul torinese, che prende il via della terza speciale, sempre al comando della gara per consolidare la sua posizione. Ma la rottura del semiassale posteriore sinistro lo costringe a fermarsi, come già sfortunatamente più volte successogli quest'anno. Garosci raccoglie il testimone e si aggiudica la terza p.s., mentre alle sue spalle inizia il duello tra Leoni e Dissegna per la piazza d'onore, con continuo scambio delle posizioni. Garosci vince poi anche la quarta e quinta speciale, mentre la sesta è appan-

naggio di Leoni, poi nelle ultime due doppietta di Dissegna. Emanuele Garosci, dopo diverse prestazioni positive e alcune vittorie in rallysprint, sigla così il suo primo successo in Coppa Italia. La gara sarebbe finita con Dissegna a 26" e Leoni a 38", ma la penalizzazione di 30" per spinta alla Delta del biellese (per semiassale rotto) lo ha fatto scivolare al terzo posto. Ma il colpo di scena più clamoroso è stata l'esclusione di Leoni dalla classifica, colpevole di aver effettuato un taglio di percorso in trasferimento, dopo la quarta speciale a Moncalvo. Il piacentino non ha così potuto incrementare la sua posizione di leader del campionato. Quinta e prima di Gruppo «N» la Escort di Minella, e ritiro di Accornero dopo la rottura della turbina. Si sono ritirati anche Vedelago, con l'Opel Astra, dopo due prove seguito da Negri (rottura della scatola guida) e Rosso (sospensione).

*Eraldo Guglielmetti*

**COPPA ITALIA**

Moncalvo (Al), 30/31 agosto 1996

**13° Rally il Grappolo -**

**8° Rally del Tartufo**

Coppa Italia 1. zona

**Absoluta:** 1. Garosci-Piovano (Subaru Legacy) in 55'49"; 2. Dissegna-Paganelli a 56"; 3. Cantamessa-Geninatti (Renault Clio Williams) a 1'49"; 4. Viotti-Sabatini (Lancia Delta Hf) a 2'40"; 5. Minella-Tallini (Ford Escort Cosworth) a 3'09"; 6. D'Ambrò Salvatore (Opel Kadett Gsi) a 4'07"; 7. Vidari-Gorani a 4'23"; 8. Ferreri-Bordese (Ford Escort Cosworth) a 4'36"; 9. Botta-Calleri (Renault Clio Williams) a 4'39"; 10. Negro-Francelanci (Ford Sierra Cosworth) a 4'43".

**GRUPPO N**

**Classe 1400:** 1. Romano-Borghetta in 1h07'36"; 2. Beltramo-Ricolto a 10"; 3. Ceriali-Miretti (Peugeot 205) a 1'12"; 4. Fissore-Di Tullio a 1'13"; 5. Fausone-Romano a 1'18"; 6. Amarisco-Barra a 2'03"; 7. Leonardi-Dura a 2'11"; 8. Ancillotti-Ceratti a 2'21"; 9. Bianco-Ceregati a 3'32"; 10. Molesti-Chemello a 4'54"; 11. Valgio-Bona a 4'56"; 12. Caratoggio-Gardini a 6'03"; 13. Orzini-Calcia a 6'29"; 14. Martini-Salvatico a 6'57"; 15. Manfrini-Zanellato (Peugeot 205 Rallye) a 7'17"



foto grafie BIANCHI



(tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Guani-Favretto (Honda Civic Vti) 1h06'08"; 2. Bertona-Bogatto a 47"; 3. Ippolito-Ippolito a 1'31"; 4. Gandolfi-Vaccchieri a 1'40"; 5. Margaroli-Graffieti a 1'49"; 6. Cedroni-Pagano a 1'56"; 7. Corrado-Grano (Honda Civic) a 1'58"; 8. Odini-Belloni (Ford Fiesta Xr2J) a 3'01"; 9. Gibbone-Blini a 3'09"; 10. Nicolet-Gorret a 4'06"; 11. Callegari-Musso a 5'36" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Botta-Calleri (Renault Clio Williams) 1h00'28"; 2. Chiario-Vezzoli (Renault Clio) a 8"; 3. Curone-Raggi (Peugeot 309) a 27"; 4. Gaviglio-Milineris (Opel Astra Gsi) a 30"; 5. Boetto-Zeni (Opel Kadett Gsi) a 48"; 6. Giardo-Vai (Renault Clio) a 1'32"; 7. Piscetta-Sacchinello (Renault Clio) a 2'32"; 8. Grassi-Lorenzetti (Renault Clio) a 2'36"; 9. Chiappero-Mottino (Renault Clio) a 2'41"; 10. Facelli-Carvetti (Renault Clio) a 2'55"; 11. Laneri-Laneri (Opel Kadett Gsi) a 2'57"; 12. Tamioffi-Ambricco (Peugeot 309) a 3'13"; 13. Massocco-Lemasson (Opel Kadett) a 3'24"; 14. Orlando-Dagna (Opel Astra) a 3'48"; 15. Caldarella-Lanzarotta (Opel Astra Gsi) a 5'02"; 16. Barisono-Trincherò (Renault Clio) a 5'54"; 17. Moro-Giraud (Peugeot 309) a 6'24"; 18. Gluva-Fiore (Opel

Kadett) a 6'44"; 19. Cacciamani-Canuto (Peugeot 205 Gti) a 7'25"; 20. Massa-Barbero (Peugeot 205 Gti) a 7'32"; 21. Pagella-Costantini (Renault Clio) a 8'07"; 22. Monticone-Monticone (Peugeot 205 Gti) a 8'10"; 23. Urcinolo-Zappala (Peugeot 309) a 8'44"; 24. Serra-Quattrocchio (Opel Kadett) a 8'45"; 25. Rodani-Cartuso (Renault Clio) a 10'02"; 26. Careddu-Careddu (Peugeot 309) a 10'15"; 27. Cestari-Galli (Opel Kadett Gsi) a 13'55".

**Classe 2500:** 1. Dinetti-Somma 1h05'00"; 2. Morgani-Bellini a 3"; 3. Bracaloni-Bracaloni a 31"; 4. Bagino-Ballesio a 3'04"; 5. Arras-Arras a 12'03" (tutti su Renault Clio Williams).

**Classe oltre 2500:** 1. Minella-Tallini in 58'58"; 2. Ferreri-Bordese a 1'27"; 3. Negro-Francelanci a 1'34"; 4. Castagnotto-Pelassa a 3'20"; 5. Bensi-Zumella (Lancia Delta) a 5'22"; 6. Toscano-Ricaldone (Lancia Delta) a 11'35" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

**GRUPPO A**

**Classe 1400:** 1. Fiscaletti-Perraro in 1h06'54"; 2. Stupino-Rivetti a 1'17"; 3. Roccati-Roccati (Citroën Ax) a 1'58"; 4. Trezza-Brun a 2'06"; 5. Bellioli-Capussotti (Fiat Uno 70) a 2'57"; 6. Fornara-Roato a 3'20"; 7. Mastrazzo-Visconti (Fiat Uno) a 3'41"; 8. Perosino-



LASTRETTI

ERRANI BATTUTO AL RALLY DEL MOLISE

# Barchiesi nel Bosco non trema e vince



PHOTO4

CAMPOBASSO - È stata la prova di Bosco Sessano a decidere il «13. Rally del Molise», gara valida per la Coppa Italia 5. zona. Una prova lunga ben 18 km da affrontare subito, in apertura del rally, per tre volte consecutive, che si è rivelata la croce e la delizia della giornata. Soprattutto se si tiene conto del fatto che 14 dei ben 15 ritiri si sono verificati a Bosco Sessano e quelli che sono riusciti ad arrivare alla fine, hanno avuto parole di elogio per questa speciale che è stata la lieta novità dell'edizione '96 del rally. Ne sanno qualcosa Alessandro Barchiesi ed Elio Parisi che hanno costruito, con la loro Lancia Delta Hf Gr. A, il successo proprio in questa prova, mettendo a debita distanza gli agguerriti avversari, a cominciare da Errani-Casadio, che erano venuti in Molise, con due obiettivi: cogliere il sesto successo stagionale e consolidare la leadership nella Coppa Italia 5. zona. Ne hanno centrato, però, soltanto uno, il secondo, perché hanno trovato sui sulla loro strada Barchiesi-Parisi in gran forma, che sono andati veramente forti e

hanno festeggiato nel migliore dei modi i quindici anni di attività rallyistica iniziata il 1. settembre '81 a Pico. L'episodio che ha deciso il rally si è verificato proprio nella prima prova quando Laganà-Guglielmi sono finiti fuori strada con la loro Renault Clio Maxi. Hanno abbandonato, ma dopo quattro o cinque minuti, ci hanno ripensato e sono ripartiti. Una volta fuori dalla lotta per le prime posizioni un equipaggio del calibro di Laganà-Guglielmi, Errani-Casadio hanno pensato che non era il caso di rischiare per rincorrere i battistrada e si sono accontentati della piazza d'onore a 15". Hanno, comunque, vinto tre delle sette prove in programma, le altre quattro sono andate a Barchiesi e Laganà, che ne hanno vinte due a testa. Bella la prestazione di Evangelista-Fionda che si sono assicurati, con la Delta 16 V Gr. A, il terzo posto davanti a Fiorilla-Comandè, con un'altra Delta 16V Gr. A, e ai vincitori del Gruppo N Pisacane-Guzzardi, con la Renault Clio Williams. Con una spettacolare rimonta Francesco Laganà e Alessandra Guglielmi sono riusciti a risalire nel giro di sei prove dalla 47. alla 6. posizione assoluta, insediandosi davanti alle bravissime Monica Catalano e Ilenia Stasola, con la Ford Escort Cosworth Gr. N, e Schena-Barletta, con la Renault 5 Gt Turbo Gr. N. Il rally, organizzato dall'Ac Campobasso con la collaborazione dell'Ac Isernia e della Molise Racing, ha visto al via 52 equipaggi. Soltanto 36 sono, però, arrivati alla fine. Mancano all'appello Cilento-Oliva, per la rottura del cambio della Delta Hf Gr. A, Iacampo-Emaneuele per il cedimento del motore della Kadett Gsi Gr. A, Graziano-Picariello, per problemi di alimentazione alla Ford Escort Gr. N, e Antinozzi-Settimo, per una uscita di strada con la Delta Hf Gr. A. Le classifiche sono sub-judice, in quanto Laganà ha presentato reclamo contro Errani per il carburante.

Gino Papale

**Sono stati Garosci e Piovano, nell'altra pagina in alto con la Subaru Legacy, i vincitori del Rally del Grappolo, valido per la Coppa Italia 1. zona. Terzo, a favolino, l'equipaggio Cantamessa-Geninatti, sotto su Renault Clio Williams. In basso la Fiat 500/2000 di Angioi, secondo nello slalom di Luogosanto. Il Rally del Molise invece è stata vinto da Barchiesi-Parisi, sopra su Lancia Delta Hf, che hanno così festeggiato i 15 anni di attività rallyistica. Bella la prova di Evangelista-Fionda, sotto su Lancia Delta 16V Gr.A**

PHOTO4



Chiarle (Fiat Uno 70) a 3'50"; 9. Gabella-Pellegrino (Citroën Ax Gti) a 4'01"; 10. De Petris-Cocca (Peugeot 205) a 4'46"; 11. Sillani-Giovenale (Citroën Ax) a 5'16"; 12. Aresca-Fenzi (Fiat Uno) a 5'48"; 13. Cavaglia-Maccagno (Opel Corsa) a 9'19" (gli altri su Peugeot 106 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Puzar-Magliano (Skoda Felicia) 1h02'03"; 2. Aghemo-Bertero (Opel Corsa) a 4'12"; 3. Cazzola-Porzio a 6'31"; 4. Ugo-Leonardi a 8'09"; 5. Felloni-Fermento a 8'14"; 6. Sarotto-Basano a 11'18" (gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. Cantamessa-Geninatti in 57'38"; 2. D'Ambrador-Salvatore (Opel Kadett Gsi) a 2'18"; 3. Vidori-Gorani a 2'34"; 4. Seghesio-Cavagnino (Peugeot 205 Gti) a 3'04"; 5. Bocca-Maccari a 5'02"; 6. Barosso-Sogno (Peugeot 405 M16) a 5'39" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

**Classe 2500:** 1. Nico-Rolfini in 1h04'05"; 2. Stella-Amerio a 2'21"; 3. Bruno-Setti a 3'49"; 4. Vallo-Rossi (Renault 5 Gt Turbo) a 4'36" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Garosci-Piovano (Subaru Legacy) in 55'49"; 2. Disegna-paganelli (Lancia Delta Hf) a 56"; 3. Viotti-Sabatini (Lancia Delta) a 2'40"; 4. Zanatta-Barbieri (Lancia Delta Hf) a 10'37".

## COPPA ITALIA

Campobasso, 31 agosto 1996

### 13. Rally del Molise

valido per la Coppa Italia 5. zona

**Assoluta:** 1. Barchiesi-Parisi (Lancia Delta Hf) in 1.01'11"; 2. Errani-Casadio (Ford Escort Cosworth) a 15"; 3. Evangelista-Fionda (Lancia Delta 16V) a 38"; 4. Fiorilla-Comandè (Lancia Delta 16V) a 52"; 5. Pisacane-Guzzardi (Renault Clio Williams) a 5'17"; 6. Laganà-Guglielmi (Renault Clio Maxi) a 5'40"; 7. Catalano-Stasola (Ford Escort Cosworth) a 5'42"; 8. Schena-Barletta (Renault 5 Gt Turbo) a 5'47"; 9. Gallina-Gallina (Ford Escort Cosworth) a 5'50"; 10. Tosi-De Paoli (Renault Clio Williams) a 6'17" (classifica sub-judice in attesa dei risultati delle analisi sul carburante delle auto di Errani-Casadio e Laganà-Guglielmi).

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Sponsilli-Sciarretta (Peugeot 205 Rallye) in 1.10'18"; 2. Cimaglia-Fumarola a 6"; 3. Orlandi-Poloni a 12"; 4. Lepore-De Castro (Peugeot 205 R) a 42"; 5. Di Salvo-Squadrilo a 1'59"; 6. Crestini-Bianchi a 3'13"; 7. Castellani-Leonardi a 5'22"; 8. Sivaletti-Rauso (Peugeot 205 R) a 6'55"; 9. D'Amato-Candeloro a 7'00" (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

**Classe 2000:** 1. Pisacane-Guzzardi (Renault Clio Williams) in 1.06'28"; 2. Tosi-De Paoli (Renault Clio Williams) a 1'00"; 3. Nucita-Foscolo (Peugeot 106 Xsi) a 2'19"; 4. Cinquino-Santella (Peugeot 205 Gti) a 2'42"; 5. Romano-Evangelista (Opel Kadett Gsi) a 3'18"; 6. Piccolomini-Liveroni (Opel Corsa Gsi) a 4'55"; 7. Pernice-Gerone (Opel Astra 16V) a 5'29".

**Classe oltre 2500:** 1. Catalano-Stasola in 1.06'53"; 2. Schena-Barletta (Renault 5 Gt Turbo) a 5"; 3. Gallina-Gallina a 8"; 4. Pinnas-Santella (Renault 5 Gt Turbo) a 1'24"; 5. Esposito-Torchia (Ford Sierra) a 1'49"; 6. Alicata-Evangelista (Ford Sierra 2 R) a 4'36"; 7. Tribuzio-Santopiero (Renault 5 Gt Turbo) a 5'24"; 8. Serafino-Rega a 24'58" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Crisi-Crisi (Peugeot 205 Rallye) in 1.12'39"; 2. Albano-Panico (Opel Corsa Gsi) a 31"; 3. Mongillo-Pascale a 1'44"; 4. Giancola-Lombardi a 3'34"; 5. Carra-Tabacchino (Alfa 33) a 4'30"; 6. Casarano-Zoppi (Peugeot 205 Gti) a 12'32" (tutti gli altri su Fiat Cinquecento).

**Classe 2500:** 1. Laganà-Guglielmi (Renault Clio Maxi) in 1.06'51"; 2. Scolaro-Barbato (Peugeot 309 16V) a 2'00" (classifica sub-judice in attesa delle analisi sul carburante dell'auto di Laganà-Guglielmi).

**Classe oltre 2500:** 1. Barchiesi-Parisi (Lancia Delta Hf) in 1.01'11"; 2. Errani-Casadio (Ford Escort Cosworth) a 15"; 3. Evangelista-Fionda (Lancia Delta 16V) a 38"; 4. Fiorilla-Comandè (Lancia Delta 16V) a 52".



SPORTFOTO

**Scrocca scavalca il ...Muro**

**SLALOM**

Muro Lucano (Pz), 1 settembre 1996

**2. Coppa Comune di Muro Lucano**

**Assoluta:** 1. Scrocca (Fiat X 1/9) (2'48"70) 168,70; 2. Perrotta (Renault 5 Gt Turbo) 172,47; 3. Ciaglia (Peugeot 106 Rallye) 173,52; 4. Tramutola (Peugeot 205 Rallye) 173,95; 5. Cerone (Renault 5 Gt Turbo) 174,60; 6. Capezera (Peugeot 106 Rallye) 174,66; 7. Di Bari (Renault 5 Gt Turbo) 174,76; 8. Rosa (Vw Golf Gti) 176,72; 9. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 179,20; 10. Di Benedetto (Vw Golf) 180,40.

**GRUPPO N**

**Classe 1300:** 1. Ciaglia (Peugeot 106 Rallye) 173,52; 2. Tramutola (Peugeot 205 Rallye) 173,95; 3. Capezera (Peugeot 106 Rallye) 174,66; 4. Pasquariello (Peugeot 205 Rallye) 180,70; 5. Rizzoli (Peugeot 205 Gti) 185,34; 6. Fasciglione (Peugeot 205 Rallye) 186,23; 7. Piscitelli (Peugeot 205 Rallye) 190,10; 8. Ferro (Peugeot 205 Rallye) 193,57.

**Classe 1600:** 1. Maggio (Peugeot 106 Xsi) 181,35; 2. Della Rocca (Opel Corsa Gsi) 182,75.

**Classe 2000:** 1. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 179,20.

**Classe 2500:** 1. Perrotta 172,47; 2. Carone 174,60; 3. Di Bari 174,76; 4. Giuliano 185,23; 5. D'Andrea 193,11 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

**GRUPPO SPECIALE**

**Classe 700:** 1. Della Monica (Fiat 126) 188,39

**Classe 1000:** 1. Mossucca (A112) 186,75.

**Classe 1150:** 1. Ruotolo 182,55; 2. De Simone 182,88; 3. Basile 183,53 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. M. Pepe (Fiat X 1/9) 184,15; 2. Attanasio (Fiat X 1/9) 188,17; 3. Confuorti (Fiat 128) 197,55.

**Classe 1800:** 1. Rosa (Vw Golf Gti) 176,72; 2. Barbetta (Fiat Ritmo 130) 210,09.

**Classe 2000:** 1. Di Benedetto (Vw Golf) 180,40.

**GRUPPO SPECIALE**

**Classe 2500:** 1. Gallina (Renault 5 Gti Turbo) 185,38.

**PROTOTIPI**

**Classe 1000:** 1. Di Tuccio (Fiat 600) 182,43.

**Classe 2000:** 1. Scrocca (Fiat X 1/9) 188,70.

**SLALOM DOPO 5 CENTRI MASSOLA È SOLO SECONDO A CASALE MENTRE ...**

**Cesari corsaro in una manche**

**SLALOM**

Casale (Bg), 1 settembre 1996

**6. Slalom Albino-Casale**

gara valida per il Campionato Italiano

**Assoluta:** 1. Cesari (Osella Pa9) 133,14; 2. Massola (Fiat X1/9) 138,55; 3. Pelazzi (Lancia Delta S4) 140,45; 4. Cremonesi (Osella Pa9) 143,62; 5. Pepe (Fiat X1/9) 145,96; 6. Vinaccia (Fiat X1/9) 147,79; 7. Colombi (Renault Clio Maxi) 149,90; 8. Tomasini (Opel Kadett Gte) 151,16; 9. Dezza (Ford Escort Rs) 152,11; 10. Loda (Fiat 127) 152,45.

**TROFEO FIAT CINQUECENTO:** 1. Schiavo 170,20; 2. Filippi 171,92; 3. Radici 174,87; 4. Coatto 176,75; 5. Cavallini 177,63; 6. Campus 180,72; 7. Cortesi 186,71.

**GRUPPO N**

**Classe 1300:** 1. Damico 165,18; 2. Maseroli 172,59; 3. Griffi 173,90; 4. Manella 178,66; 5. Festa 184,76 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Tomasini G. (Opel Corsa) 168,67; 2. Carrara (Peugeot 205 Gti) 173,26; 3. Azzo (Opel Corsa) 174,63; 4. Sposzetti (Peugeot 205 Gti) 175,33; 5. Gamba (Opel Corsa) 175,57.

**Classe 2000:** 1. Belotti (Opel Kadett Gsi) 162,64; 2. Roggiani (Peugeot 309) 163,51; 3. Lozza (Opel Astra) 165,02; 4. Beltrami (Peugeot 205 Gti) 167,65.

**Classe 2500:** 1. Lanteri (Renault 5 Gt Turbo) 156,03; 2. Aiolfi (Renault 5 Gt Turbo) 159,60; 3. Brusa (Ford Escort Rs) 164,41; 4. Tomasoni (Mazda 323) 167,23; 5. Magoni (Renault 5 Gt Turbo) 167,83; 6. Nalli (Fiat Uno Turbo) 178,30; 7. Grasso (Renault 5 Gt Turbo) 181,18; 8. Giaconia (Lancia Delta Hf) 182,32.

**GRUPPO A**

**Classe 1300:** 1. Grimaldi (Peugeot 106 Rallye) 166,03; 2. Ubaldi (Peugeot 205 Rallye) 175,90; 3. Moretti (Fiat Cinquecento) 184,03; 4. Palmisano (Fiat Cinquecento) 189,28.

**Classe 2000:** 1. Colombi (Renault Clio Maxi) 149,90; 2. Federighi (Peugeot 205 Gti) 159,51; 3. Serebbe (Peugeot 205 Gti) 159,97; 4. Alborghetti (Fiat Uno Turbo) 161,90; 5. Guizzetti (Lancia Delta Hf) 163,79; 6. Esposito (Peugeot 205 Gti) 168,39; 7. Lecchi (Peugeot 205 Gti) 200,19; 8. De Giacomi (Fiat Tipo 16v) 250,86.

**GRUPPO SPECIALE**

**Classe 700:** 1. Antonini (Fiat 126) 165,41.

**Classe 1000:** 1. Chiadini 163,40; 2. Merelli 164,71; 3. Nicolini 167,26; 4. Locatelli 224,41; 5. Polini (Fiat 127) 226,41 (tutti gli altri su A112).

**Classe 1150:** 1. Loda (Fiat 127) 152,45; 2. Andreoli (A112) 161,76; 3. Quintarelli (Fiat 127) 162,16; 4. Narciso (Fiat 127) 164,04; 5. Bergami (A112) 171,55; 6. Pelucchi (Fiat 127) 175,16; 7. Gigliotti (A112) 188,74.

**Classe 1300:** 1. Trapasso (Talbot Samba) 166,40; 2. Bolta (Mini De Tomaso) 171,99; 3. Beretta (Alfasud) 194,46.

**Classe 1600:** 1. Maiorana (Fiat X1/9) 158,25; 2. Marchi (Vw Golf Gti) 162,64.



SPORTFOTO

*Cesari, sopra su Osella Pa9, ha conquistato lo slalom di Albino, battendo Massola, vincitore per ben 5 volte di questa gara. A sinistra Pelazzi, terzo al traguardo. Sotto la Fiat x 1/9 di Fazzino che ha trionfato nello slalom dell'Arcobaleno*

**A NICOLOSI VIRZÌ DÀ FORFEIT POCO PRIMA DEL VIA**

**E Fazzino sa accendere tutti i colori dell'Arcobaleno**

**SLALOM**

Nicolosi (Ct), 1 settembre 1996

**2. Slalom Arcobaleno**

gara nazionale

**Assoluta:** 1. Fazzino 156,24; 2. Barbaccia 164,72; 3. Pulvirenti 167,26; 4. Paladino 168,52; 5. Cipolla (Renault 5 Gt Turbo) 170,57; 6. Fallara (Fiat 127) 171,32; 9. Scaramozzino (Lancia Delta Integrale) 174,16; 10. Irato 174,38 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

**GRUPPO N**

**Classe 500:** 1. Zappalà 197,97; 2. Cannata 211,99 (tutti su Fiat Cinquecento).

**Classe 1300:** 1. Ciffo 181,83; 2. Ferrara 185,15; 3. Bertolami 186,62; 4. Allegro 188,30; 5. Grillo 190,98; 6. Ventura 191,02; 7. Interlandi 191,33; 8. Romano 191,96; 9. Tilotta 194,29; 10. De Nisi 195,06; 11. Martella 199,46 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Messina 191,72; 2. Baglieri 192,07; 3. Gullè (Ford Escort Xr) 192,64 (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Licitra 181,48; 2. Castagnola (Peugeot 309)

181,82; 3. Torre 186,17 (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

**Classe oltre 2000:** 1. Cipolla 170,57; 2. Bonanno 175,45; 3. Di Berna 170,00; 4. Cealralla 102,22; 5. Cohepio 104,00; 6. Cantapaola 185,93; 7. Sorelli 187,28; 8. Posante 193,61 (tutti su Renault 5 Turbo).

**GRUPPO A**

**Classe 1600:** 1. Corsello (Peugeot 205 Rallye) 180,39; 2. Feo (Opel Corsa Gsi) 195,93.

**GRUPPO SPORT**

**Classe 700:** 1. Sciuto 186,26; 2. Nicolosi 186,92; 3. Basile (Fiat 500) 187,04; 4. Pappalardo (Fiat 500) 188,31; 5. D'Agata 192,56; 6. Abate (Fiat 500) 193,66; 7. Novara 195,24; 8. Pandolfo 195,74; 9. Arigo (Fiat 500) 201,12; 10. Castello 20,162; 11. Cosentino 203,03; 12. Di Stefano 203,95; 13. Lizzio 248,35 (tutti gli altri su Fiat 126).

**Classe 1000:** 1. Margareci 171,32; 2. Daidone 176,32; 3. Di Stefano 178,91; 4. Arcidiacono (Fiat Panda) 183,66; 5. Spdaro (A112) 185,40; 6. Furnari 189,50; 7. Nicoli 191,57; 8. Izzo (Fiat Panda) 199,52; 9. Criscione

**Classe 2000:** 1. Dezza (Ford Escort Rs) 152,11; 2. Manica (Ford Escort Rs) 155,51; 3. Bergamo (Alfa Romeo 33) 194,11.

**Classe 2500:** 1. Pelazzi (Lancia Delta S4) 140,45; 2. Tomasini M. (Opel Kadett Gte) 151,16; 3. Tomasini F. (Opel Kadett Gte) 161,74; 4. Bianchi (Renault 5 Turbo) 163,88; 5. Belviso (Lancia Delta Hf) 174,92; 6. Ravelli (Lancia Delta Integrale) 179,14.

**PROTOTIPI**

**Classe 1000:** 1. Visinoni (Fiat 500) 153,28; 2. Camanini (Renault 5 Gt Turbo) 154,97; 3. Pandolfi (Fiat Cinquecento) 161,65; 4. Monzio Compagnoni (Fiat 500) 178,68; 5. Lamberto (Fiat 500) 190,55.

**Classe 2000:** 1. Pepe (Fiat X1/9) 145,96; 2. Vinaccia (Fiat X1/9) 147,79.

**SPORT PROTOTIPI**

**Classe unica:** 1. Cesari (Osella Pa9) 133,14; 2. Massola (Prototipo Sp01) 138,55; 3. Cremonesi (Osella Pa9) 143,62; 4. Stradella (Fedecar) 167,67.



SPITALERI

# DOMENICA SPRINT

a cura di **MARISA IMBROGNO**

## A PEDAVENTA C'è Irlando l'imprendibile

CROCE D'AUNE - In questa stagione il dominio di Pasquale Irlando non trova ostacoli. Nella 14. edizione della Pedavena-Croce d'Auna il pilota pugliese, al volante di una Osella Pa 20S, si è imposto, ad una media di oltre 120 Km/h. Ad appena 8 decimi dal pilota di Locorotondo la Lucchini P3 di Mirco Savoldi che ha rifilato 3"3 di distacco a Mauro Nesti, terzo in classifica. Altri successi: nelle autostoriche di Claudio Baribbi su Osella Pa5 e tra le elettrosolari di Maurizio Scansani su Scaini V4.

### VELOCITÀ IN SALITA

Pedavena (Bl), 8 settembre 1996  
**Assoluta:** 1. Irlando (Osella Pa 20S) in 4'20"62; 2. Savoldi (Lucchini P3) a 0"89; 3. Nesti (Lucchini P3) a 3"92; 4. Biasioli (Lucchini) a 21"96; 5. Caliceti (Sighinolfi) a 22"41; 6. Castelli (Lucchini P3) a 28"79; 7. Ferrari (Osella Pa20) a 29"07; 8. Strenghetto (Lucchini) a 29"85; 9. Panzeri (Osella Pa20) a 29"98; 10. De Pellegrini (Breda) a 39"67.

## AD AGUGLIANO Tra le Sport la spunta Forti

AGUGLIANO - Si è recuperata sulla pista «La Chiesa» la settimana prova del Campionato italiano Velocità su Terra che ha visto in semifinale guai tecnici ai due capoclassifica: Natale Casalboni (Elaborate 2000 cc) e Walter Ferrari (Prototipi Junior 1600). Le gare sono state vinte da Nicola Bruno (Gruppo 1), Erminio Forti (Porsche Carrera), Lorenzo Tagliaferri (Gruppo 3) e Luigi Susan (Gruppo 4).

### VELOCITÀ SU TERRA

Agugliano (An), 8 settembre 1996  
**Le classifiche:**  
**GRUPPO 1 - Elaborate 2000 cc:** 1. Bruno (Alfasud Sprint); 2. Binci (Alfasud); 3. Ferretti A. (Fiat Ritmo Abarth).  
**GRUPPO 2 - Sport 3500 cc:** 1. Forti (Porsche Carrera); 2. Paoloni C. (Lancia Delta Integrale); 3. Porro (Alfa 33).  
**GRUPPO 3 - Prototipi Junior 1600:** 1. Tagliaferri (Fiat); 2. Crispiani (Suzuki); 3. Ingrams A. (Kawasaki).  
**GRUPPO 4 - Prototipi 3500:** 1. Susan (Suzuki); 2. Gallotta (Lancia); 3. Licheni (Bmw).

## ASSENTI LE 4WD Per Gulli una formalità

ALBA - Senza integrali in gara domina il torinese Cosimo Gulli con un prototipo motorizzato Lancia Prisma superando in finale il prototipo di Galatini. Terzo tempo assoluto per Michela (Peugeot 405 Mi 16). L'altro Gulli «brother», Gaspare, vince il 3. Raggruppamento su Fiat 500 Proto.

### FORMULA CHALLENGE

Alba (Cn), 8 settembre 1996  
**1. Raggruppamento:** 1. Ceriali (Peugeot 205 Rallye) 2'35"90; **2. Raggruppamento:** 1. Michela (Peugeot 405 Mi 16) 2'30"66; **3. Raggruppamento:** 1. Gulli G. (Fiat 500 Prototipo) 2'33"42; **4. Raggruppamento:** 1. Pettenuzo (Fiat X1/9) 2'31"68; **5. Raggruppamento:** 1. Viotti (Renault 5 Gt) 2'33"04; 2. Viotti (Opel Manta Gte) 2'36"26; **7. Raggruppamento:** 1. Gulli C. (Prototipo Tubolare) 2'16"52.

## IN PISTA A MAGIONE Un Rosella in boccio

MAGIONE - Giovan Battista Rosella, su Lancia Delta Prototipo 4x4, ha ottenuto la miglior prestazione nella 4. prova del Trofeo Macota. In testa al campionato resta Rizzi (Fiat X1/9 Dallara), impostosi nel gruppo Speciale.

### FORMULA CHALLENGE

Magione (Pg), 8 settembre 1996  
**Gruppo 7:** 1. Rossella (Lancia Delta Prototipo 4x4) 4 giri in 3'07"770 media 88,193; **Gruppo 6:** 1. Rizzi (Fiat X1/9 Dallara) 3'26"395; **Gruppo 5:** 1. Satini (Fiat Uno 70) 3'57"984; **Gruppo 4:** 1. Lippi (Fiat 127 Sport) 3'49"566; **Gruppo 3:** 1. Cozzi (Peugeot 205 Rallye) 3'44"222; **Gruppo 2:** 1. Consani (Opel Kadett Gsi) 3'30"506; **Gruppo 1:** 1. Martinelli (Peugeot 205 Gti) 3'34"464.

## A CARPINETI Il signor Rossi non perdona

CARPINETI - Erberto Rossi si è imposto nello slalom di Carpineti. Secondo posto per Massola.

### SLALOM

Carpineti (Re), 8 settembre 1996  
**Assoluta:** 1. Rossi (Erberth) 126,84; 2. Massola (Sp01) 128,58; 3. Lusenti (Porsche 3000) 134,61; 4. Lenzotti (Escort Cosworth) 136,76; 5. Draghetti (Peugeot 205) 139,79.

## NEL PARMENSE Per Figoli splendido bis

ISOLA DI COMPIANO - Per il secondo anno consecutivo l'equipaggio spezzino composto da Marco Figoli navigato da Giammarchi su Clio Williams si aggiudica questo rallysprint in terra parmense vincendo 4 delle 6 prove speciali previste. Sul secondo gradino del podio salgono Federici-Toffoloni seguiti da Farina-Mazzini con una Clio Williams di Gruppo N.

### RALLYSPRINT

Isola di Compiano (Pr), 8 settembre 1996  
**Assoluta:** 1. Figoli-Giammarchi (Clio Williams) 13'35"; 2. Federici-Toffoloni (Clio Williams) a 5"; 3. Farina-Mazzini (Clio Williams) a 41"; 4. Assirati-Sacchettino (Opel Corsa Gsi) a 54"; 5. Costi-Frascari (Clio Williams) a 55".

## A MONTEBELLO È l'anno del Dragone

MONTEBELLO IONICO - Si impone autorevolmente Italo Dragone, nel 59. Slalom Città di Montebello Ionico. Il forte pilota cosentino precede Ciro Barbaccia, il sorprendente Bruno Fallara, e l'ottimo Bruno Crucitti, principali suoi antagonisti.

### SLALOM

Montebello (Rc), 8 settembre 1996  
**Assoluta:** 1. Dragone (Fiat X1/9) 121,26; 2. Barbaccia (Fiat X1/9) 122,80; 3. Fallara (Fiat 127 S) 124,64; 4. Crucitti (Fiat X1/9) 125,98; 5. Scaramuzzino (Lancia Delta) 130,55.

## CON L'OSELLA A Pallavicino ancora Cesari

PALLAVICINO - Nessuna sorpresa per il podio nello slalom di Pallavicino: Cesari (Osella-Alfa Romeo); Cremonesi (Osella Bmw) e Niosi (Gmg). Nei gruppi le vittorie sono andate a Malvasio (N); Serembe (A); Stradella (Speciale) e Zazzaro (Prototipi). Fra le Cinquecento vittoria di Schia.

### SLALOM

Pallavicino (Al), 8 settembre 1996  
**Assoluta:** 1. Cesari (Osella Alfa) 135,26; 2. Cremonesi (Osella Bmw) 144,51; 3. Niosi (Gmg Sport); 147,26; 4. Patete (Ppl) 150,37; 5. Stradella (Fiat X1/9) 153,98.

## A OGLIASTRO Vinaccia eroe del Cilento

OGLIASTRO - Non ha avuto problemi Luigi Vinaccia al volante di una Fiat X1/9-2000 ad aggiudicarsi la 9. edizione del Trofeo Cilento. Sul podio sono saliti anche Cataldo Esporsito con una Peugeot 205 Gti e il giovane Ciro Bruno con una Fiat 600/1600.

### SLALOM

Ogliastro Cilento (Sa), 8 settembre 1996  
**Assoluta:** 1. Vinaccia (Fiat X1/9) 170,01; 2. Esporsito (Peugeot 205 Gti) 180,58; 3. Bruno (Fiat 600/1600) 181,02; 4. Visconti (Fiat X1/9) 181,71; 5. Forino (Fiat X1/9) 182,39.

## IN SARDEGNA Magliana re di Buddosò

BUDDOSÒ - Uccio Magliana (Osella Pa9/90) continua a «uccidere» gli slalom isolani andando a vincere lo slalom di Buddosò sconfiggendo anche il «padrone di casa» Francesco Marrone per l'occasione al volante di una Lancia Delta S4. Terzo posto per Adolfo Loddo (La2).

### SLALOM

Buddosò (Ss), 8 settembre 1996  
**Assoluta:** 1. Magliana (Osella Pa9/90) 111,22; 2. Marrone (Lancia Delta S4) 112,26; 3. Loddo (L.A.3) 114,17; 4. Fois (Fiat X1/9) 120,63; 5. Perez 123,24.

## A SCHIGNANO Petazzi è imbattibile

SCHIGNANO - Celestino Petazzi e la sua Lancia Delta S4 si confermano imbattibili sulle strade di casa aggiudicandosi anche l'undicesima edizione dello «Slalom della Valle d'Intelvi». In seconda posizione troviamo un sorprendente Renzo Dezza con la Ford Escort Rs.

### SLALOM

Schignano (Co), 8 settembre 1996  
**Assoluta:** 1. Petazzi (Lancia Delta S4) 135,26; 2. Dezza (Ford Escort Rs) 148,16; 3. Ferrari (Fiat 127) 148,34; 4. Giussani (Ford Sierra Cosworth) 149,28; 5. Crippa (Renault Clio Williams) 150,78.

**TOTAL** SPECIAL FUEL.  
INSIEME PER VINCERE

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

### Danti di nuovo campione nel Cevm!

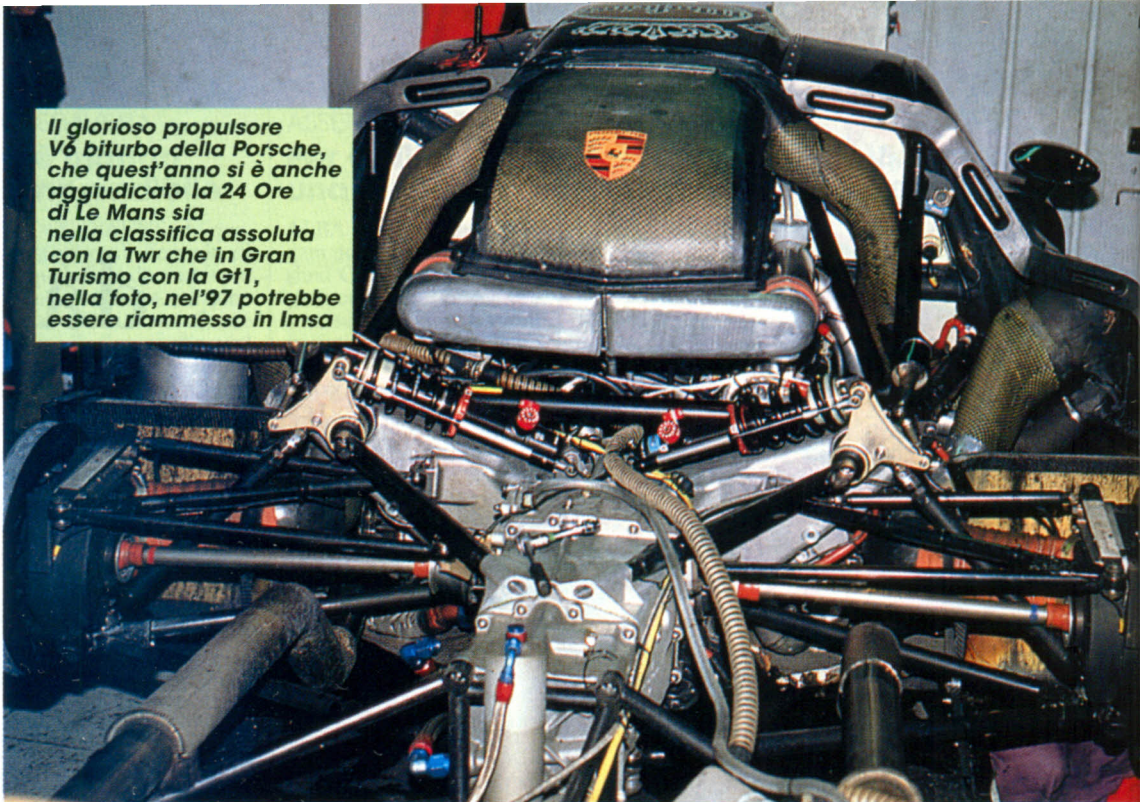
Grazie alla vittoria assoluta nella gara di Turckheim, la 7. stagionale, Fabio Danti si è confermato campione europeo nell'Eurosalita, davanti a Faustmann.

● **ITC.** Alzen con la Calibra V6 è stato il più veloce nei test Michelin a Magny-Cours. Il tedesco ha girato in 1'34"19. Reuter e Lehto, anche loro su Opel, hanno ottenuto tempi più alti lavorando in proiezione della gara. Lo stesso hanno fatto gli allisti Nannini e Tarquini. Dalla corsa francese anche le 155 di Modena e Tarquini avranno i colori Martini. Non ci sarà, invece, la Calibra di Giudici per motivi di carattere tecnico.

● **SUPERFORMULA.** Un test svolto da 8 piloti ha sancito l'inizio dell'attività del nuovo centro di assistenza per la Superformula, presso Vallelunga. La struttura, fungerà da punto di riferimento per i ricambi delle monoposto. Nelle prove al top lo spagnolo Marc Gené, che ha girato in 1'08"89, davanti a Dino Morelli (1'09"60).

● **CIVM IN TV.** Grazie a Tmc Race, la trasmissione in onda su Tmc la domenica alle ore 18,30 (con replica il lunedì alle 23,00 su Tmc2) è in corso un approfondimento sul big del Civm. Finora sono andati in onda i profili di Irlando, Danti Cappellari e Bongiovanni. Da domenica e sino al 27 ottobre sarà la volta di Giobbi, la-coangeli, laquinta, La Vecchia, Tschager e altri.

Il glorioso propulsore V6 biturbo della Porsche, che quest'anno si è anche aggiudicato la 24 Ore di Le Mans sia nella classifica assoluta con la Twr che in Gran Turismo con la Gt1, nella foto, nel '97 potrebbe essere riammesso in Imsa



SOLDANO-DPPI

GRAZIE A UN'INTESA IN ATTO CON SCCA, BPR E ACO LE MANS

# Le turbo PUO' SALVARE L'IMSA

Un eventuale «recupero» del campionato Imsa per vetture Word Sport Car e Gt sembra ormai poter passare solo attraverso la riammissione al campionato anche di vetture equipaggiate con motori sovralimentati. La serie americana da tempo sta accusando un notevole calo di partecipanti e di interesse. Un suo eventuale rilancio sembrerebbe quindi possibile solo con un accordo con altre organizzazioni, quali la Scca (che negli Usa gestisce F.Atlantic, Trans-Am e World Challenge per Gt), la Bpr e l'Aco Le Mans, per l'appunto. Di tale eventualità si è discusso anche domenica scorsa a Brands Hatch, in occasione dell'8. prova della serie Endurance Gt della Bpr. Al riguardo sarebbe già stata costituita un'apposita commissione mista fra Scca e Imsa, nella quale ciascuna delle due organizzazioni è rappresentata da tre membri. Nell'ambito di tale commissione, i rappresen-

tati dell'Imsa dovranno concentrarsi principalmente sul rilancio delle Wsc, che si prevede avverrà appunto con un accordo con l'Aco-Le Mans e con l'adozione di una regolamentazione tecnica molto vicina a quella degli organizzatori francesi. La Scca si occuperà invece delle Gt; e a tal proposito è opportuno ricordare che già a inizio an-

no aveva aperto il proprio World Challenge alla regolamentazione Fia, - alla quale anche la serie Bpr si sta uniformando - mentre piccole e appianabili differenze restano con la regolamentazione Gt dell'Aco-Le Mans. Quest'ultima intanto è prossima ad annunciare le norme tecniche per la 24 Ore del '97. Non si preannunciano significa-

tivi cambiamenti ed è probabile che verranno appena ridotti i diametri dei restrittori all'aspirazione per i motori turbo, tanto nella classe sport-prototipi quanto in quella Gt, in modo da trovare un miglior equilibrio di prestazioni fra i motori sovralimentati, attualmente avvantaggiati, e quelli aspirati.

Michael Cotton

FARÀ DA SPONSOR NELLE ULTIME 2 GARE IN CHIAVE '97

## La Nordica nell'orbita del Superturismo italiano

Importante novità sul fronte degli sponsor per il SuperT: la Nordica, marchio di abbigliamento sportivo legato al gruppo Benetton Sportssystem, entra nell'orbita del Super T tricolore e a titolo di... assaggio comparirà nelle ultime due gare di Varano e Vallelunga sulla fascia parasole delle vetture partecipanti alle serie. In passato lo spesso spazio era stato ricoperto da Krizia e da Stracciari. La partnership assume

rilevanza soprattutto in proiezione futura, come sottolinea Simone Capuano della Salerno Corse: «Si tratta di un segnale molto positivo soprattutto in chiave '97, che testimonia l'esistenza di ottime prospettive per il campionato». In effetti ci sono buone possibilità che la Nordica decida di estendere il suo impegno nella prossima edizione, contribuendo a creare le premesse per un salto di qualità della serie tricolore.



NELLA CLASSE N6 DEL CIVT IL TNA... CI RIPENSA

# Un anno dopo Baroncini campione

È trascorso quasi un anno dalla chiusura dell'edizione Civt '95 e, finalmente, la Classe N6 ha il suo... campione! Il Tribunale Nazionale d'Appello ha infatti sancito l'affermazione di Marco Baroncini, nella foto, dopo un lungo e tortuoso iter giuridico. Questi i fatti. A fine campionato Baroncini e il suo rivale Piero Moretti avevano terminato a pari punti, e il primo era stato proclamato campione in virtù dei migliori piazzamenti. Moretti tuttavia era stato privato, a causa di una squalifica, di un punto conquistato nella penultima gara di Varano, per essere poi reintegrato dal Tna al quale aveva fatto appello. Lo stesso Moretti era così divenuto il nuovo vincitore del titolo. A questo punto Baroncini, richiamandosi a una sentenza della Corte Costituzionale, ha interposto appello a sua volta al Tna, che ha riconosciuto un errore nella valutazione in prima istanza e ha confermato l'esclusione di Piero Moretti dalla gara di Varano. E il titolo '95 è quindi... tornato a nelle mani di Marco Baroncini!



COLOMBO



ORSI

## PIÙ VELOCE DI PESCATORI In F.3000 Gollin svetta a Misano

Prestazione a sorpresa per il giovane Fabrizio Gollin, sopra, nei test di F.3000 disputati mercoledì scorso sul circuito di Misano. Il pilota della Durango Equi-

pe è risultato più veloce del suo compagno di squadra Christian Pescatori, precedendolo di 3 decimi. Gollin ha provato una serie di nuove soluzioni aerodinamiche e ha montato nei nuovi ammortizzatori. La validità della configurazione è testimoniata dal crono fatto segnare nel tardo pomeriggio di mercoledì: 1'23"50. «E' la prima volta che nei test riesco a stare davanti a Christian - ha dichiarato lo stesso Gollin - anche se sono stato aiutato molto dal nuovo materiale che abbiamo collaudato». Dietro i due piloti del team di Ivone Pinton ci sono Ricardo Zonta e Esteban Tuero. Gli esponenti della Draco Racing hanno svolto alcune prove di setup senza cercare la prestazione. Zonta ha terminato il test con due ore di anticipo per rientrare in Brasile.

## ULTIME DAGLI USA

### F. Atlantic mono... Swift nel '98

Per contenere i costi, dopo 23 anni di vita anche la serie americana di F. Atlantic si trasformerà in un monomarca, come lo è già la F.Indy Light che ammette solo Lola motorizzate Buick e gommate Firestone. La Swift-Haas si è aggiudicata la gara d'appalto alla quale hanno partecipato otto Case: Ralt, Reynard, Swift, Lola, Van Diemen, Magnum, Aeolus Technology e Lynx Group-McGee Motorsport. I princi-

pali requisiti richiesti per l'assegnazione della fornitura hanno riguardato costo, prestazioni e soprattutto livello di sicurezza della vettura proposta. I primi esemplari della nuova monoposto Swift, che rolling-chassis costerà circa 140 milioni di lire, dovranno essere messi in vendita nell'autunno del prossimo anno per essere introdotti nel campionato '98. La serie, comunque, diventerà vero e proprio monomarca

in modo graduale: i telai Ralt R141 e R140 saranno ammessi ancora fino al '99, i Raven Rvn93 e i Reynard 93H fino al '98, mentre gli Swift Db4 e i Reynard 92H usciranno di scena già al termine del prossimo anno. Resterà invece invariato il motore, già da anni monotipo: continuerà infatti ad essere utilizzato il propulsore Toyota 4A-Ge di 1.600 cc, che sviluppa 240 cv.

Marco Ragazzoni

### Arriva la Lola Formula Indy Light '97

Dopo 4 anni di stabilità tecnica, nella serie americana monomarca di F.Indy Light la Lola introdurrà una nuova monoposto. Si passerà dall'attuale modello T93/20, che nella sostanza era derivato dalla monoposto per la F.3000 europea, al T97/20, che nasce da un progetto sviluppato appositamente per le gare sui circuiti ovali. La T97/20 - che costerà circa 220 milioni di lire, motore escluso - è già stata presentata lo scorso week-end a Laguna Seca, in occasione dell'ultima gara del campionato. Si tratta di una monoposto che non ha nulla a che vedere neppure con l'attuale modello per il monomarca Lola della serie europea di F.3000. La monoscocca, in compositi di fibra di carbonio e honeycomb di alluminio, è stata infatti ridisegnata secondo le specifiche tecniche fissate dalla Cart-IndyCar, che richiedono un abitacolo sensibilmente più stretto rispetto a quello voluto dalla Fia per la serie continentale. Il cambio è inoltre di tipo longitudinale anziché trasversale. Altro punto molto significativo riguarda la motorizzazione. Finora sono stati sempre utilizzati i Buick V6 di 4.2 litri, da circa 420 cv. La T97/20 è stata invece studiata per poter accogliere anche V8 compatti: un modo per lasciar la porta aperta a nuovi costruttori, con cui sono già stati avviati contatti.

(m. rag.)



● TEST F.3. Mercoledì e giovedì il Circus della F.3 tricolore ha fatto tappa a Misano per una serie di test in vista della gara del 22 settembre. Il più veloce è risultato Couto in 1'28"88 davanti a Gasparini (1'29"07) e Barbosa (1'29"26), che giovedì è partito per gli Stati Uniti alla ricerca di un volante per il '97. Quanto a Couto, gareggerà nelle ultime due gare del tricolore con la Prema per aiutare Barbosa nella corsa al titolo.



### A Magione ok le «vacanze in pista!»

Si è conclusa positivamente l'iniziativa «Vacanze in pista», lanciata a inizio estate dalla scuola piloti Henry Morrogh. Il programma ha visto impegnati ben 7 piloti provenienti dal kart e due giovani «rookie» sloveni. Ecco una foto di gruppo che suggella il successo dei corsi estivi. Nel frattempo sono ripresi a pieno ritmo gli stage e chiunque avesse bisogno di ulteriori informazioni può contattare il numero 075-841669.



**FORMULA  
INDY**

**LAGUNA SECA**

Il bolognese del team Ganassi, autore di una gara eccezionale, all'ultimo giro, con un sorpasso mozzafiato, coglie il successo davanti a Herta. Alex in campionato è terzo e il titolo lo vince Vasser

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

# ZANARDI

## *is Maggior*

**L**AGUNA SECA- La vittoria del campionato va a Jimmy Vasser, ma il vero eroe della giornata è ancora una volta Alex Zanardi. Il pilota italiano conquista la sua terza vittoria stagionale, scrivendo una delle pagine più belle nella storia della IndyCar. Ormai Zanardi ci ha abituato alle imprese impossibi-

li, ma questa volta è andato oltre. Il suo sorpasso all'ultimo giro ai danni di Brian Herta, nella difficilissima curva del "cava-tappo", una serpentina in discesa che sembra non finire mai, sfida non solo i limiti umani, ma anche quelli della fisica. Mai avevamo visto tentare un sorpasso in quel punto, mai avevamo visto mantenere il

controllo a quella velocità di una monoposto sulla sabbia! Mai avevamo visto un pilota così determinato nell'inseguire la vittoria, mai avevamo visto un pilota così superiore rispetto a gli altri come Zanardi oggi. Una vittoria leggendaria quella di Laguna Seca, da mettere negli annali come il successo di Gilles Villeneuve a Montecarlo



o la vittoria di Senna a Interlagos con il cambio bloccato. Zanardi era partito alla sua solita maniera, guadagnando subito cinque secondi di vantaggio sugli inseguitori capitanati da Herta. Per Alex sembrava tutto facile, poi, dopo il primo pit-stop, il rendimento della sua Reynard è repentinamente cambiato a causa di un set di gomme difettoso. Persa la prima posizione, Zanardi arrancava alle spalle di Herta e il suo distacco era arrivato a 9". Poi, approfittando di una interruzione con la pace-car e con un nuovo set di gomme, la corsa ha preso una nuova piega. Zanardi ha sempre seguito Herta come un ombra, e per il pilota americano, mai arrivato così vicino alla vittoria, doveva essere un incubo vedere negli specchietti la vettura di Zanardi che lo puntava a ogni curva. Quando ha iniziato l'ultimo giro in testa, Herta pensava in cuor suo di aver ormai ottenuto la vittoria in quanto mai avrebbe pensato che Zanardi tentasse il sorpasso in quella curva. In tutti gli altri punti del tracciato, invece, Herta era tranquillo, perché in accelerazione il suo motore Mercedes era più performante dell'Honda. Quello che per tutti era impossibile non lo era però per Super-Zanardi e, alla fine, Herta era il ritratto della disfatta, un uomo di strutto. Addirittura dalla curva del cavatappo al traguardo-poco meno di un chilo-



fotografie ALLSPORT-GRAZIA NERI

**Zanardi, a lato, ha colto il suo terzo successo con una gara tutta all'attacco, malgrado sia stato rallentato da un set di gomme poco performanti dopo il primo pit-stop. Alex, autore tra l'altro della pole-position e del nuovo record, alla partenza è scattato subito in testa, nell'altra pagina**

metro e mezzo-Herta ha preso da Zanardi un distacco di 1"5! Con il successo di Laguna, Zanardi conquista il terzo posto in classifica finale, ma in una giornata trionfale c'è comunque una punta di rabbia e amarezza. Senza la collisione di Vancouver provocata dall'irresponsabilità di P.J. Jones, oggi Zanardi sarebbe il campione della IndyCar. La vittoria è invece andata a Jimmy Vasser, oggi protagonista di una gara giudiziosa conclusasi al quarto posto. Alla vigilia, gli organizzatori puntavano sullo slogan "tre piloti per un titolo"; ma, in realtà, sia Michael Andretti che Al Unser non sono mai esistiti. Il primo, in difficoltà sin dalle prove, si è toccato in gara con Rahal, mentre Unser, che nelle prove aveva anche sbattuto, ha lottato per tutta

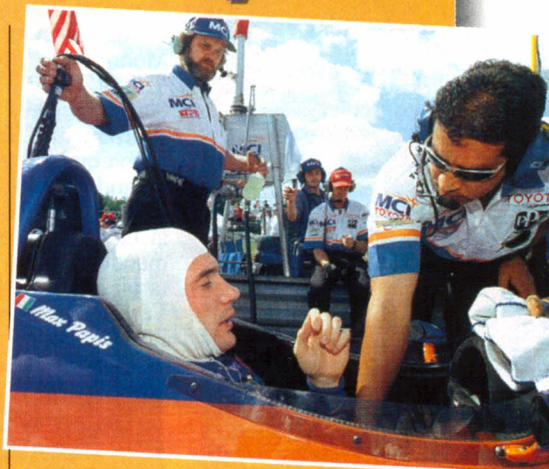
la gara con una vettura inguidabile. Entrambi comunque sono sempre rimasti alle spalle di Vasser. Per il team Ganassi è questa la prima vittoria di un campionato. Alla vigilia Vasser appariva molto stressato, lamentando forti dolori allo stomaco di natura psicosomatica. Disponeva di un vantaggio di punti consistente, ma su una pista come Laguna Seca, la collisione è sempre dietro l'angolo. Ha corso con determinazione, evitando di cadere nella tentazione di un duello ravvicinato con Pruett. Non è un vero campione, ma gli va riconosciuto il merito di aver migliorato notevolmente rispetto al passato. Dopo la vittoria di Villeneuve, il campionato torna così nelle mani di un pilota americano. Aspettando Alex Zanardi. ■



## SODDISFATTO DEI RISULTATI DELL'ITALIANO

# Arciero conferma Papis sulla Toyota

**L**AGUNA SECA- Mentre Autosprint arriva in edicola, Jeff Gordon campione in carica della serie Stock-car, sosterrà un test a Laguna Seca al volante della Reynard del team Green. Per il momento è solo un test esplorativo, ma Barry Green, che con lo sponsor Kool (sigarette) ha l'obbligo di disporre di un pilota americano qualificato, ha proposto a Jeff Gordon un contratto biennale per correre in F.IndyCar. Se Jeff Gordon, assieme a Dale Earnhardt il pilota più popolare degli Stati Uniti decidesse di correre in F.Indy, la categoria otterrebbe un notevolissimo incremento di popolarità. In alternativa a Jeff Gordon, Barry Green ha i nomi di Buddy Lazier e John Andretti, già vincitore di una gara di F.Indy e che farebbe il suo ritorno in monoposto dopo quattro anni di assenza. In casa Toyota, il team Arciero ha confermato Max Papis e al suo fianco dovrebbe correre Hiro Matsushita. Terremoto alla Eagle. Dan Gurney ha licenziato il progettista John Ward ed è ora alla ricerca di un nuovo direttore tecnico. Stefan Johansson abbandona la F.Indy. Il pilota svedese formerà un proprio team per correre nel campionato Indy Light con Fredrick Larsson, attuale



leader del campionato Barber Dodge. Per sostituire Johannsson nel team Bettenhausen, sono in trattativa Pedro Lamy, Allan McNish e Kenny Brack. Per ultima, la telenovela senza fine della Brahma. Lo sponsor brasiliano è alla disperata ricerca di un team, dopo aver rotto con Barry Green. I piloti saranno Raul Boesel e Gualtiero Salles, con la supervisione di Emerson Fittipaldi. La scelta della squadra sarà tra il team Hogan-Penske e il team Galles. ■

# Andretti vicecampione con il gioco di squadra

● **ZANARDI.** Il bolognese ha ottenuto la sua sesta pole in modo leggendario: ha infatti siglato il tempo di 1'08"004 (nuovo record) all'ultimo giro, sotto la bandiera a scacchi. Zanardi ha polverizzato il precedente limite stabilito da Jacques Villeneuve in 1'09"625. L'altro record di Zanardi è quello di essere partito per ben dieci volte su sedici gare dalla prima fila! In prova hanno, invece, avuto problemi Unser e Tracy che hanno sbattuto il venerdì. Papis, con il 17. tempo, ha ottenuto il miglior risultato dell'anno per la Toyota. Papis è stato però criticato per aver causato un incidente in cui Davy Jones si è capotato.

● **GUGELMIN.** E' polemica tra Piquet e Gugelmin. La Hollywood, la marca di sigarette brasiliane sponsor della PacWest, voleva coinvolgere Nelson nella gestione del team affidandogli il ruolo di super consulente, un po' come con Prost ha fatto la McLaren. Gugelmin ha bloccato tutto sostenendo che un Piquet a mezzo servizio, impegnato in Brasile con i suoi affari e negli Usa con il team, non avrebbe portato benefici. Piquet è così rimasto escluso. Il team PacWest per il '97 utilizzerà il motore Mercedes e le gomme Firestone.

● **DE FERRAN.** Il team Walker ha ufficializzato l'accordo con Gil de Ferran (biennale) e la Honda. Al team Hall arriverà anche un nuovo direttore tecnico, Bill Pappas.

● **JONES.** Incredibilmente, la IndyCar non ha preso provvedimenti contro P. J. Jones per l'incidente provocato a Vancouver, costato a Zanardi la possibilità di lottare per il titolo. Per P. J. solo una tirata di orecchie e un invito a guardare di più gli spettatori. Come dire due pesi e due misure.

● **EMERSON.** Contrariamente a quanto annunciato, a Laguna Seca non si è visto Fittipaldi. Un faticoso volo di linea ha infatti spessato il brasiliano, appena operato alla schiena, al punto da cambiare programma.

● **FORD.** Persa la PacWest, la Ford si è rifatta con il team Rahal. Il team del pilota americano abbandonerà nel '97 il motore Mercedes per il Ford.

**L**AGUNA SECA- Zanardi scatta al comando davanti a Herta, Gugelmin, Moore, Blundell, Pruett e Vasser. Fittipaldi finisce nella sabbia e si ferma ai box. Al 3. giro Tracy vola fuori ed entra la pace car. Si riparte al 6. giro con Zanardi al comando davanti a Herta, Gugelmin, Moore, Blundell, Pruett e Vasser che controlla agevolmente Unser e Andretti. Si ritira Fangio II per la rottura del motore. Il vantaggio di Zanardi su Herta sale a 3 secondi, a 8" segue Gugelmin poi Moore, Blundell, Pruett, Vasser e Unser. Si ritira De Ferran per cedimento della sospensione. Si ritirano anche Jourdain per rottura dello scarico e P.J. Jones per problemi elettrici. Al 17. giro rallenta Blundell per problemi al motore. Il vantaggio di Zanardi sale a 5" mentre Gugelmin e Moore sono in bagarre serrata. Al 24. giro Al Unser anticipa il primo rifornimento. Zanardi si ferma quattro giri dopo. Quando tutti hanno effettuato la prima sosta, la classifica vede al comando Zanardi ma Herta gli è in scia. Seguono Vasser, Gugelmin, Pruett, Moore, Unser e



*Il team Ganassi, a lato, festeggia, oltre che per il successo di Zanardi, anche per il titolo conquistato dall'altro pilota Jimmy Vasser, giunto quarto al traguardo. Sotto, il pit-stop di Christian Fittipaldi: il brasiliano nel finale ha ceduto il passo al compagno di squadra Andretti. Michael, grazie al nono posto, ha soffiato la piazza d'onore in campionato al nostro Zanardi*

Rahal. Zanardi ha problemi con il secondo set di gomme e non riesce a scrollarsi di dosso Herta. Moore passa Gugelmin ma poi fa un testacoda e perde quattro posizioni. Al 42. giro Zanardi e Herta si preparano a doppiare Moreno. Alex ha un attimo di esitazione ed Herta ne approfitta per andare a comando. Nello stesso giro si ritira Papis per la rottura del motore. Herta guadagna subito 2" di vantaggio su Zanardi che, in crisi con le gomme, fatica persino a doppiare Moreno. Andretti entra in collisione con Rahal e si ferma ai box per cambiare le gomme e controllare le sospensioni. Herta sembra imprendibile e il suo vantaggio su

Zanardi sale rapidamente a 8". Seguono Vasser, Gugelmin, Pruett, Moore, Rahal, Boesel e Magnussen. Al 54. giro è grande paura per Johansson. Allo svedese si stacca l'alettone posteriore. La Reynard incontrollabile sbatte frontalmente contro il muretto, ma fortunatamente lo svedese - alla sua ultima gara in F.IndyCar - ne esce incolume. Entra nuovamente la pace car e tutti ne approfittano per effettuare il secondo rifornimento. La ripartenza avviene al 60. giro. Herta riguadagna la prima posizione, ma con il nuovo set di gomme la vettura di Zanardi sembra essere tornata in piena efficienza. Herta forza il ritmo, nei doppiaggi

rischia molto, ma Zanardi gli resta sempre incolato come un'ombra. Vasser da parte sua controlla agevolmente Pruett, Gugelmin, Moore, Ribeiro e Magnussen. Si ritira Boesel per rottura del motore. Al 77. giro abbandona anche Ribeiro per problemi elettrici. Il duello tra Herta e Zanardi è sempre più avvincente. Al 78. giro il pilota italiano quasi vola fuori, sconfina nella sabbia ma incredibilmente mantiene il controllo. Il gap tra i due oscilla sempre tra il secondo e i pochi decimi, ma Herta sembra mantenere la leadership con un certo controllo. Poi inizia l'ultimo giro. Zanardi le tenta tutte e, arrivato alla curva del cavatappo, una serpentina in discesa che sembra sprofondare, ritarda al limite la frenata, passa Herta sulla sabbia, riesce a effettuare la curva sulla via di fuga, mantenendo il comando: una cosa mai vista! Per Zanardi è la terza vittoria, mentre Vasser, che cede il terzo posto a Pruett, è comunque campione. Fittipaldi lascia la nona posizione al compagno di squadra Andretti, permettendogli così di terminare il campionato in seconda posizione.

foto grafie ALLSPORT-GRAZIA NERI





## LAGUNA SECA

Laguna Seca (Usa), 8 settembre 1996  
16. prova del campionato di F.IndyCar

### COSÌ (IN 29) AL VIA E (IN 18) AL TRAGUARDO

Alex Zanardi (Reynard 96-Honda) 1'08"004	Bryan Herta (Reynard 96-Mercedes) 1'08"019
Mauricio Gugelmin (Reynard 96-Ford) 1'08"188	Mark Blundell (Reynard 96-Ford) 1'08"232
Jimmy Vasser (Reynard 96-Honda) 1'08"296	Gregg Moore (Reynard 96-Mercedes) 1'08"679
Andre Ribeiro (Lola 96-Honda) 1'08"739	Christian Fittipaldi (Lola 96-Ford) 1'08"757
Bobby Rahal (Reynard 96-Mercedes) 1'08"783	Scott Pruett (Lola 96-Ford) 1'08"830
Michael Andretti (Lola 96-Ford) 1'08"948	Parker Johnstone (Reynard 96-Honda) 1'08"954
Al Unser Jr (Penske Pc25-mercedes) 1'09"035	Gil de Ferran (Reynard 96-Honda) 1'09"118
Robby Gordon (Reynard 96-Ford) 1'09"442	Jan Magnussen (Penske Pc25-Mercedes) 1'09"473
Massimiliano Papis (Reynard 96-Toyota) 1'09"514	Paul Tracy (Penske Pc25-Mercedes) 1'09"580
Stefan Johansson (Reynard 96-Mercedes) 1'09"583	Adrian Fernandez (Lola 96-Honda) 1'09"594
Davey Jones (Lola 96-Mercedes) 1'09"816	Raul Boesel (Reynard 96-Ford) 1'09"831
Roberto Moreno (Lola 96-Ford) 1'10"358	Richie Hearn (Reynard 95-Ford) 1'10"774
Michel Jourdain (Reynard 96-Ford) 1'10"953	Hiro Matsushita (Lola 96-Ford) 1'10"945
Scott Goodyear (Reynard 96-Ford) 1'10"953	Juan Manuel Fangio II (Eagle MkV-Toyota) 1'11"150
P.J. Jones (Eagle MkV-Toyota) 1'11"371	

- Alessandro Zanardi  
83 giri in 1.48'32"157  
alla media di 165,223 kmh
- Bryan Herta a 1'412
- Scott Pruett a 15"754
- Jimmy Vasser a 16"090
- Mauricio Gugelmin  
a 17"779
- Gregg Moore a 18"150
- Bobby Rahal a 18"877
- Jan Magussen a 34"806
- Michael Andretti a a 1 giro
- Christian Fittipaldi a 1 giro
- Adrian Fernandez a 1 giro
- Roberto Moreno a 1 giro
- Parker Johnstone a 1 giro
- Davy Jones a 1 giro
- Robby Gordon a 1 giro
- Al Unser jr a 1 giro
- Richie Hearn a 3 giri
- Scott Goodyear a 3 giri

Giro più veloce:  
Alessandro Zanardi  
in 1'10"148,  
alla media di 184,800 kmh

### LA CLASSIFICA FINALE

F.INDYCAR	HOMESTEAD 3/3	RIO DE JANEIRO 17/3	SURFERS PARADISE 31/3	LONG BEACH 14/4	NAZARETH 28/4	MICHIGAN 26/5	MILWAUKEE 2/6	DETROIT 9/6	PORTLAND 23/6	CLEVELAND 30/6	TORONTO 14/7	MICHIGAN 28/7	MID-OHIO 11/8	ELKHART LAKE 18/8	VANCOUVER 1/9	LAGUNA SECA 8/9	TOTALE PUNTI
1. Vasser	20	5	22	20	6	21	3	1	-	4	5	5	16	8	6	12	154
2. Andretti	4	-	-	6	21	-	20	20	2	-	-	-	14	20	21	4	132
3. Zanardi	-	14	-	-	-	1	-	2	22	16	17	-	22	15	1	22	132
4. Unser jr	5	16	4	14	14	5	17	-	12	12	-	12	-	4	10		125
5. C. Fittipaldi	8	10	10	-	4	1	8	17	14	6	6	3	6	-	14	3	110
6. De Ferran	16	3	2	12	-	4	4	14	16	21	-	-	-	-	12	-	104
7. Rahal	10	8	-	-	8	-	6	-	8	-	14	-	10	16	16	6	102
8. Herta	3	-	-	1	2	-	-	-	-	10	8	16	12	10	8	16	86
9. Moore	6	-	14	-	16	-	10	-	-	14	12	-	4	-	-	8	84
10. Pruett	12	14	16	2	5	-	1	4	-	5	3	-	-	6	-	14	82

11. Ribeiro 76; 12. Fernandez 71; 13. Tracy 60; 14. Gugelmin 53; 15. Johansson 43; 16. Blundell 41; 17. Johnstone 33; 18. Gordon e E. Fittipaldi 29; 20. Lawson 26; 21. Moreno 25; 22. Boesel 17; 23. Fangio II, Goodyear e Magnussen 5; 26. P.J. Jones e Papis 4; 28. Hearn e Matsushita 3; 30. Salazar 2; 31. Greco e D. Jones 1.

**THERE  
ARE NO  
LIMITS™**



**MOTOR OILS**

NOVARA - Baluardo Q. Sella 18  
Tel. 0321-626010



LA LEGGENDA RITORNA!

# BPR

BRANDS HATCH

# PORSCHE che schiaffo!

In casa della McLaren, la 911 Gt1 ha dominato al debutto nella serie dove per quest'anno non prende punti. Staccata di un giro la prima delle F1 Gtr, quella di Wallace e Grouillard

■ MICHAEL COTTON

BRANDS HATCH – Cronaca di un successo annunciato. Dopo il secondo posto assoluto e il primo di classe alla 24 Ore di Le Mans, la nuova Porsche 911 Gt1 biturbo è arrivata nella serie Bpr e con Stuck e Boutsen ha subito dominato, proprio in Inghilterra, nella tana della McLaren. E ora, semmai qualcuno avesse avuto ancora dei dubbi, non resta che prendere atto di una realtà: la Casa britannica adesso è costretta a correre ai ripari, a meno che i regolamenti futuri – sui quali tanto si discute – non le vengano incontro, penalizzando i motori sovralimentati, attualmente avvantaggiati, e riequilibrando la situazione con i propulsori aspirati, qual è il V12 della McLaren-Bmw e quale sarà quello della attesissima F50. A Brands Hatch non c'è stata infatti storia. La 911 Gt1 di Boutsen e Stuck ha letteralmente dominato, lasciando alle F1 Gtr solo una brevissima illusione.

**FUOCO DI PAGLIA.** Al via della gara la McLaren di Weaver e Bellm è scattata subito in testa, ma è stato un fuoco di paglia. Già al 2. giro la vettura tedesca ha infatti preso il comando della corsa per non lasciarlo più sino al traguardo, che l'e-

quipaggio Boutsen-Stuck ha tagliato con addirittura un giro di vantaggio su quello Wallace-Grouillard. A quest'ultimi è rimasta una sola consolazione: il punteggio massimo, 30 punti, pari a quello di una vittoria in quanto per quest'anno, correndo solo le ultime gare della stagione e non essendo ancora disponibile a qualunque acquirente, la Porsche 911 Gt1 è stata ammessa nella serie fuori classifica di campionato. Per Wallace e Grouillard, dominatori delle ultime tre gare del '95, si è trattato senza dubbio di un risultato importante, il primo dopo una lunga serie di ritiri e inconvenienti vari che avevano addirittura messo in discussio-

ne il prosieguo della loro stagione, per l'insoddisfazione dello sponsor Harrod's, stanco di pagare solo conti... salatissimi.

**WEAVER.** Il risultato di Wallace e Grouillard è comunque arrivato solo dopo il ritiro sfortunatissimo di Weaver e Bellm. Dopo essere rimasto senza la seconda marcia già dalle battute iniziali della gara, l'equipaggio del team Gulf-Gtc Motorsport ha infatti visto svanire il secondo posto a 25 giri dal traguardo – quando aveva accumulato già 47" di vantaggio su quello Harrod's Racing – per la rottura del motore. E altrettanta sfortuna hanno avuto Bscher e Nielsen. Certo, il pilo-

ta danese proprio a inizio gara aveva commesso un errore finendo in testacoda; ma poi era riuscito a rimontare fino al 3. posto. Proprio all'ultimo giro, però, la McLaren della West Competition è rimasta senza benzina e si è così vista superare da quella di Owen Jones e Raphanel che fino a quel momento avevano "navigato" in quarta posizione. Un vero peccato è stato anche per la Lister Storm di Lees e Needell che, dopo aver siglato il terzo tempo in qualifica, sarebbero potuti salire sul podio se non fossero stati fermati anche loro dalla rottura del motore all'84. giro.

**FERRARI.** Per il team Ennea-Igol, infine, è stato un week-end da dimenticare. La squadra italiana si è presentata a Brands Hatch con il solo equipaggio Olofsson-Della Noce, quinto dopo un testacoda iniziale del pilota svedese. Quello Gounon-Bernard-Belmondo ha preferito invece dare forfait perché «sono rimasto molto contrariato dai tanti inconvenienti meccanici nelle gare precedenti – ha spiegato lo stesso Gounon – e questo era oltretutto un circuito del tutto sfavorevole alla F40. Ora valuterò se tornare a correre alla prossima gara a Spa...».



**Che peccato per la Lister Storm di Lees e Needell! La vettura inglese aveva siglato un ottimo terzo tempo in qualifica, ma in gara ha mancato il 3. posto per la rottura del motore all'84 giro. In alto, Boutsen al volante della Porsche 911 Gt1**



# BPR

## 4 ORE DI BRANDS HATCH

Brands Hatch (GB), 8 settembre 1996

### COSÌ (IN 43) AL VIA E (IN 19) AL TRAGUARDO

8. prova del campionato Gt Endurance Bpr

<b>Stuck-Boutsen</b> (Porsche 911 Gt1) 1'21"166	<b>Bellm-Weaver</b> (McLaren F1 Gt1-Bmw Gt1) 1'22"110	1. <b>Stuck-Boutsen</b> 166 giri in 4.00'42"245 media 173,15 kmh
<b>Lees-Needell</b> (Lister Storm Gts Gt1) 1'22"435	<b>Nieseln-Bscher</b> (McLaren F1 Gt1-Bmw Gt1) 1'22"649	2. <b>Wallace-Grouillard</b> a 1 giro
<b>Wallace-Grouillard</b> (McLaren F1 Gt1-Bmw Gt1) 1'22"678	<b>Olofsson-Della Noce</b> (Ferrari F40 Gt1) 1'22"693	3. <b>Owen Jones-Raphanel</b> a 2 giri
<b>Owen Jones-Raphanel</b> (McLaren F1 Gt1-Bmw Gt1) 1'22"755	<b>Lammers-Goodwin</b> (Lotus Esprit V8 Gt1) 1'23"098	4. <b>Bscher-Nielsen</b> a 2 giri
<b>Gache-Helary</b> (Dodge Viper Gts-R Gt1) 1'23"481	<b>Hezemans-Portman</b> (Lotus Esprit V8 Gt1) 1'23"797	5. <b>Olofsson-Della Noce</b> a 5 giri
<b>Beretta-J. Bell</b> (Dodge Viper Gts-R Gt1) 1'25"264	<b>Saldana-Bouchut</b> (Porsche 911 Gt2 Evo Gt1) 1'26"252	6. <b>Wollek-Konrad-Ortelli</b> a 8 giri
<b>Euser-Erdas-De Lesseps</b> (Marcos Lm600 Gt2) 1'26"432	<b>Wollek-Konrad-Ortelli</b> (Porsche 911 Gt2) 1'26"467	7. <b>Euser-Erdas-De Lesseps</b> a 8 giri
<b>Eichmann-Ruch-Kelleners</b> (Porsche 911 Gt2) 1'27"379	<b>Lister-Percy-J. Williams</b> (Jaguar Xj220 Gt1) 1'27"541	8. <b>Beretta-J. Bell</b> a 10 giri
17. <b>Coppelli-Agusta</b> (Callaway Corvette Lm Gt2) 1'27"612;	18. <b>Goueslard-Ahrle</b> (Porsche 911 Gt2) 1'28"079;	9. <b>Eichmann-Ruch-Kelleners</b> a 10 giri
19. <b>Augustin-Roitmayer-Huber</b> (Porsche 911 Celoni Gt1) 1'28"229;	20. <b>Lafon-Jarier-Smadja</b> (Porsche 911 Gt2) 1'28"262;	10. <b>Bryner-Calderari</b> a 13 giri
21. <b>Burdell-Langton</b> (Porsche 911 Gt2) 1'28"399;	22. <b>Andrews-Hales</b> (Tvr Carbera Gt2) 1'28"769;	11. <b>Lafon-Smadja-Jarier</b> a 14 giri
23. <b>Martinielle-Lagniez-Pilgrim</b> (Porsche 911 Gt2) 1'29"154;	24. <b>Calderari-Bryner</b> (Porsche 911 Gt2) 1'29"167;	12. <b>Zadra-Montforte-Drudi</b> a 15 giri
25. <b>Saunders-Buthiero-Ligonnet</b> (Porsche 911 Gt2) 1'29"274;	26. <b>Konig-Becker</b> (Porsche 911 Gt2) 1'29"356;	13. <b>Muller-Trunk</b> a 16 giri
27. <b>Von Gartzzen-Huisman-Grohs</b> (Porsche 911 Gt2) 1'29"378;	28. <b>Neurn-Seller-Ploeg</b> (Porsche 911 Gt2) 1'29"597;	14. <b>Price-Robinson-Owen</b> a 18 giri
29. <b>Wamock-Schirle-Purvis</b> (Marcos Lm600 Gt2) 1'29"707;	30. <b>Zadra-Montforte-Drudi</b> (Porsche 911 Gt2) 1'29"960;	15. <b>Bourbon-Folch</b> a 21 giri
31. <b>Greasley-Morrison</b> (Porsche 911 Gt2) 1'30"245;	32. <b>Muller-Trunk</b> (Porsche 911 Gt2) 1'32"358;	16. <b>Dolejsi-Seikel-Chambers</b> a 22 giri
33. <b>O'Rourke-Holmes</b> (Porsche 911 Gt2) 1'32"304;	34. <b>Price-Robinson-Owen</b> (Porsche 911 Gt2) 1'32"358;	17. <b>Brarda-Henriksen-Paillet</b> a 34 giri
35. <b>Dolejsi-Seikel-Chambers</b> (Porsche 911 Gt2) 1'32"959;	36. <b>Bourbon-Folch</b> (Porsche 911 Gt2) 1'32"970;	18. <b>Lawrence-J. Wykeham-W. Wykeham</b> a 34 giri
37. <b>Sanguolo-Rampal-Baker</b> (Porsche 911 Gt2) 1'33"116;	38. <b>Lawrence-J. Wykeham-W. Wykeham</b> (Morgan Plus Eight Gt2) 1'33"591;	19. <b>Ried-Vuillaume</b> a 41 giri
39. <b>Close-Haugg-Smaniotto</b> (Dodge Viper Gt2) 1'33"665;	40. <b>Mastropietro-Sick</b> (Porsche 911 Gt2) 1'34"327;	
41. <b>Ried-Vuillaume</b> (Porsche 911 Gt2) 1'34"682;	42. <b>Locatelli-Maddalena</b> (Porsche 911 Gt2) 1'35"044;	
43. <b>Brarda-Henriksen-Paillet</b> (Porsche Rs Gt2) 1'43"434.		

**Campionato:** 1. Bellm-Weaver (Gulf-Gt1 Motorsport) 164; 2. Bscher (West Competition) 132; 3. Eichmann-Ruch (Rook Racing) 131; 4. Olofsson-Della Noce (Ennea-Igol) 111; 5. Owen Jones-Raphanel (Gulf-Gt1 Motorsport) e Wallace-Grouillard (Harrods Racing) 106



© Dunlop © 1996

## Bellotto Racing Service: Ruote e Pneumatici in tutto il Mondo Wheels & Tyres all over the World

*Spedizioni di Ruote e Pneumatici in tutto il mondo.  
Disponibili a magazzino in ogni misura e miscela,  
interpellateci. Pagamento con Carta di Credito.*

*Shipment of Wheels and Tyres all over the world.  
Any size and mix available in store please contact us.  
Credit Card payment accepted.*

*Assistenza Ufficiale Superturismo MICHELIN e  
Distributore Pneumatici AVON da Pista.*

# BELLOTTTO

Racing Service

Specialisti nelle Cose Speciali / Specialist in Special Things

MICHELIN PIRELLI DUNLOP AVON speedline

BELLOTTTO RACING SERVICE • ESTE (PD) TEL. 0429.601062.602550 FAX. 0429.4941

# SPECIALE

LA PROPOSTA

PISTA  
RALLY  
SALITA  
E CHALLENGE  
SLALOM

# PERCHÉ

Il Gruppo Fiat, per politica di marketing, non omologa le vetture dell'ultima generazione, sebbene siano state studiate per essere vincenti. Il made in Italy sta scomparendo in pista e nei rally. Eppure basterebbe dar il via libera alla Bravo Hgt o all'Alfa 146 per ridare linfa a un parco macchine nazionale ormai esterofilo...

■ FRANCO NUGNES





# NON correre!

**B**asta fare un giro nel paddock di una gara turismo o al parco chiuso di un rally per rendersi conto come le macchine del Gruppo Fiat stiano diventando delle mosche bianche. La cosa è sorprendente: è possibile che l'unico Costruttore nazionale possa chiamarsi fuori dal promuovere l'attività di base, lasciando tutto lo spazio dei clienti sportivi alle filiali di Case straniere che, al contrario, hanno incentivato la loro presenza. Eppure è proprio così. Certo nessuno

può discutere l'impegno del Gruppo torinese nelle corse di vertice (Ferrari in Formula 1, Alfa Romeo nell'Itc e Super-turismo). Le carenze si registrano nell'attività amatoriale, quella dei gentlemen driver. Il Trofeo Cinquecento soddisfa le esigenze solo di chi per la prima volta si avvicina al mondo agonistico. Poi, per forza di cose, si è costretti a rivolgersi a Renault e Peugeot se si vuole proseguire a gareggiare. Il motivo è semplice. Il Gruppo ha deciso di non omologare le vetture della nuova generazione per una scelta di marketing, sebbene disponga di macchine con tutto il potenziale per essere vincenti nelle più disparate categorie. L'unica eccezione è data dalla Ferrari: i clienti del Cavallino hanno solo l'imbarazzo della scelta. Possono cimentarsi in pista nel Challenge 355, oppure nelle Gt con la F40 (dal prossi-

mo anno anche con la F50) e nell'Imsa con le barchette 333 Sp. Ma per il pilota della domenica, che non è Paperone, l'offerta si riduce drasticamente. A niente o quasi. Eppure non bisogna avere i capelli bianchi per ricordare schieramenti o prove speciali con vetture made in Italy in maggioranza. In passato Fiat, Alfa e Lancia sono state chiamate a sostenere con montepremi e incentivi le loro presenze. Tutte iniziative costose che oggi farebbero torcere il naso a chi le corse a Torino appena le sopporta. Il movimento di base si accontenterebbe di molto meno. Per cominciare sarebbe sufficiente omologare le vetture che tanto riscontro hanno suscitato negli acquirenti. La Fiat Bravo sembra studiata appositamente per un pubblico sportivo. E non solo la versione Hgt che dispone del motore 5 cilindri. La stessa Alfa 146 può trovare importanti collocazioni nel turismo o in salita, in attesa che si veda la tanto attesa Giulietta. I praticanti, e siamo certi anche la Csai, auspicano che cadano le pregiudiziali che hanno portato all'embargo del Gruppo nelle corse. La riprova è data dal successo dell'idea lanciata nel Civt dall'Alfa con "Sicuri sulla strada, sicuri sulla pista", l'iniziativa promossa da Giovanni Osellame che ha portato dieci giovani debuttanti a correre una prova del campionato turismo su 155 Ts. In migliaia hanno aderito alle selezioni, rivelando una voglia di corse che non si è tenuta in debita considerazione in passato. Eppure riaprire il mercato non sarebbe difficile, né costoso: sarebbe sufficiente omologare le vetture con un peso base da renderle competitive con la concorrenza. A tal proposito è ottima l'idea della Peugeot che ha inventato le versioni Rallye di alcuni suoi modelli: si tratta di vetture più leggere grazie ad allestimenti spartanissimi (a chi corre non servono gli optional) che permettono un prezzo di vendita ribassato. Se per i licenziati Csai si aggiungesse un piccolo sconto sull'acquisto del nuovo e sui ricambi non ci sarebbe ragione per cui chi ha sempre corso con vetture del Gruppo non dovrebbe tornare all'ovile. Anche chi è contrario alle corse scoprirebbe allora che è possibile vendere delle vetture grazie ai piloti della domenica e senza dover fare grossi investimenti. E il ritorno d'immagine sarebbe gratis, perchè le vetture sono vincenti... ■



Ecco come Stefano Adami aveva immaginato per Rallysprint la Fiat Bravo Hgt 16V nella versione da rally: secondo i preparatori sarebbe una bomba... vincente

# SALITE

## IL CASO

# MONTAGNA

# di polemiche

**I**l «caso» scoppia alla fine di luglio, quando oltre 120 piloti firmano una lettera aperta alla Csaì, lamentando una serie di problemi di carattere organizzativo, tra i quali l'assenza di un montepremi, la carenza di uno sponsor in grado di sostenere il campionato, il disinteresse delle Case, l'esiguo numero di partecipanti nel trofeo Cinquecento, tra le Supercar Gt e nel Gruppo Supersalita e il progressivo calo dei piloti interessati a partecipare al Cìvm. Presa visione del documento, la Salerno Corse, promoter della serie, ha dato una prima risposta sulle pagine di Autosprint tramite uno dei titolari, Simone Capuano, pubblicando inoltre la lettera aperta dei piloti sul periodico di informazione del Cìvm. Lo stesso Capuano ha ribattuto che la protesta fa capo essenzialmente a un gruppo ben individuato di conduttori (tra i quali il campione in carica del Cìvm, Irlando) pretendono essenzialmente di ripristinare i «privilegi» (ossia gli ingaggi), di cui godevano fino a poco tempo fa i più accreditati protagonisti della categoria. A questo punto la vicenda si tinge di... giallo. Molti tra i piloti che risultano firmatari della lettera aperta si dissociano, sostenendo di aver sottoscritto soltanto una parte di essa. Tra coloro che prendono le distanze spiccano il campione europeo Fabio Danti, Vincenzo Spagnulo, Gioacchino Bongiovanni, Ettore Bogani, Claudia Colò, Luigi Amadio, «Ricky», Domenico Palazzo, Donato Semeraro e Rosario Iaquinta. Per parte sua, Armando Esti (già titolare di un team e organizzatore), che ha raccolto le firme, giura di non aver in alcun modo modificato il documento poi inviato alla Csaì. Toccherà ora agli organi predisposti chiarire effettivamente se c'è stato un falso. Per chiudere il caso, riportiamo le due diverse posizioni, nella speranza che le polemiche non prendano il sopravvento sui fatti.

Non c'è pace nella serie tricolore: molti piloti, firmatari di una lettera aperta inviata alla Csaì, hanno disconosciuto parte del contenuto. E la vicenda si è trasformata in un... giallo.

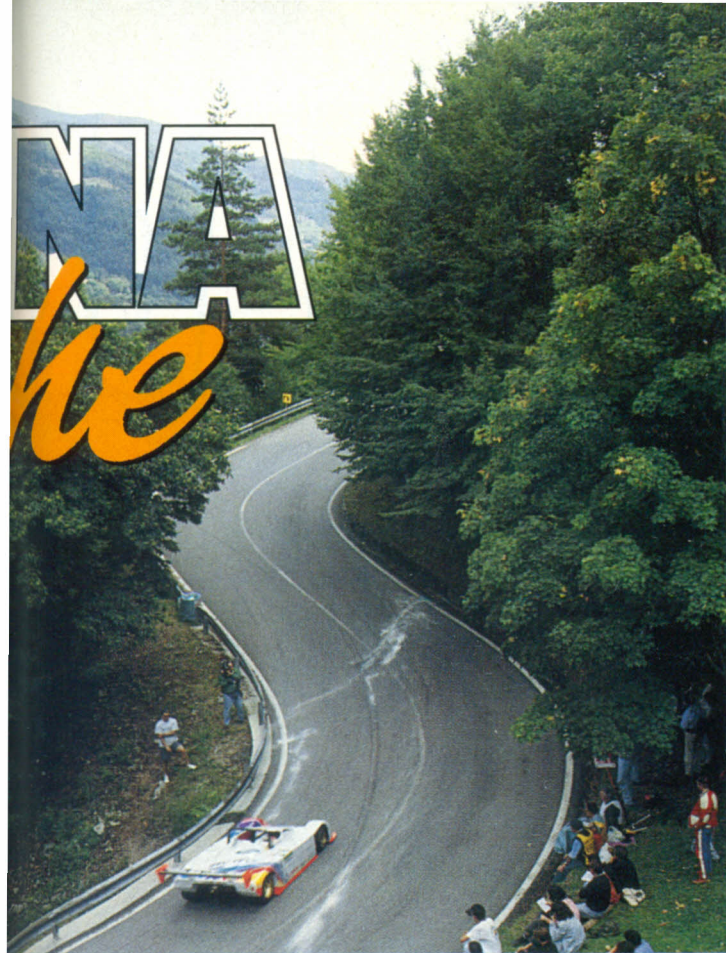
■ MARIO DONNINI



## Irlando: La Salerno Corse non fa crescere il Cìvm

**A**l centro delle polemiche si è trovato il campione in carica del Cìvm Pasquale Irlando, tra i firmatari della lettera di protesta inviata alla Csaì. Il pilota di Locorotondo è stato infatti chiamato in causa sulle pagine di Autosprint (numero 31-32/96, pagina 61) da Simone Capuano, uno dei titolari della Salerno Corse. Ecco la replica dell'attuale capoclassifica del Cìvm: «Capuano mi attribuisce un'importanza che certo non ritengo di avere: esprimendo la sua opinione circa il contenuto della lettera riguardante il Cìvm, che è sottoscritta da ben 120 piloti, lo stesso Capuano lancia i suoi strali verso di me, giudicando evidentemente che gli altri 119 firmatari della missiva sono stati da me plagiati. È invece evidente - prosegue Irlando - che la presa di posizione di un così gran numero di piloti è causata da un diffuso malumore che certo non può essere affrontato con l'atteggiamento inutilmente offensivo del signor Capuano, meritando viceversa un incontro chiarificatore, proprio per il bene della specialità, con le autorità sportive, gli organizzatori, la stessa Salerno Corse e i rappresentanti dei piloti». Circa l'affermazione di Capuano relativa al fatto che Irlando «... con le sue dichiarazioni ha fatto scappare l'Alfa, aveva una grandissima opportunità e l'ha persa», l'attuale capoclassifica del Cìvm ribatte: «Le affermazioni di Capuano sono assolutamente gratuite e prive di ogni fondamento, sia perché le cause che hanno portato all'interruzione del mio rapporto con l'Alfa Romeo non sono riconducibili né al mio comportamento né a quello della Casa (circostanza fin troppo... nota a Capuano), sia perché non è reale quanto egli afferma circa il «salto di qualità» che il Cìvm avrebbe fatto dopo l'intervento della Salerno Corse. Non è assolutamente vero - prosegue Irlando - che il numero medio dei partenti è passato da 111 a

211 per ogni gara dopo l'intervento della Salerno Corse, in quanto è ben noto e tranquillamente verificabile che il numero medio dei partenti è di 140, avendosi tuttavia alcune gare che vedono al via non più di 70-80 piloti, mentre un numero ben superiore, 160-180, viene raggiunto in altre manifestazioni. È altrettanto verificabile - sostiene Irlando - che la partecipazione era ancora più numerosa prima dell'intervento della Salerno Corse. Non mi sembra, ancora, di una qualche rilevanza l'affermazione del signor Capuano che liquida la lamentela dei piloti circa l'assenza di uno sponsor, spiegando che la ricerca di un sostegno economico non può certo essere delegata alla Salerno Corse. Infatti, se la Salerno Corse non è delegata a tale compito e preso atto che essa non si cura nemmeno dell'organizzazione delle singole gare, non è dato comprendere quale sia la sua effettiva funzione per lo sviluppo del campionato. Inoltre Capuano mi definisce «senatore», unitamente a Ezio Baribbi. Mi permetto di evidenziare che ho 31 anni e quindi ritengo di avere ancora un futuro nel mondo delle corse in salita e, d'altra parte, mi pare doveroso ricordargli che piloti come Baribbi o Nesti hanno dato lustro alle gare in salita ben prima che la Salerno Corse intervenisse in questa specialità. Quindi mi pare ingiusto liquidare la loro attività e la loro presenza con accuse di questo tipo. Vorrei poi rammentare al mio interlocutore che Savoldi e Danti, per i quali nutro profonda stima, sono tra i firmatari della lettera. Infine - conclude Irlando - se è vero che i piloti non sono delle «vergini» è altrettanto vero che anche i rappresentanti della Salerno Corse non svolgono - presumo - la propria attività a fini di beneficenza. Polemica a parte, ribadisco l'opportunità di una riunione convocata dalla Csaì, con la presenza di tutte le parti interessate, per cercare di migliorare il Cìvm».



ZINI

## MA DITESA è stato strumentalizzato

### Promoter all'attacco: il campione

**E**cce i... rintocchi dell'altra campana, la Salerno Corse, che dal 1992 cura la gestione della serie tricolore e delle gare di Coppa Italia: «Interveniamo, speriamo conclusivamente, sulla questione nuovamente sollevata da Irlando in merito alla nostra promozione del Cvm. Notiamo con dispiacere che egli abbia inteso personalizzare la questione: evidentemente si è sentito toccato dalla citazione, effettuata a titolo esemplificativo. Non ribadiamo quindi la nostra opinione su questo specifico avvenimento, invitiamo solo a rileggere le dichiarazioni di Irlando su Autosprint del 13 luglio 1993 e ricordiamo che il giorno successivo l'Alfa Romeo sospese il programma. Tuttavia, fatta questa doverosa precisazione, vorremo separare nettamente le opinioni, le nostre come quelle di chiunque altro, dai fatti. Fatti che sono ampiamente riscontrabili dai dati ufficiali e che, a meno di palese malafede, non possono essere interpretati se non con valutazioni ampiamente positive sotto

tutti i punti di vista. È quindi falso prima di tutto e sopra di tutto che le partecipazioni medie per gara fossero maggiori prima del 1992, anno di inizio della promozione Salerno Corse. Ciò senza dire della qualità dei partecipanti e complessivamente di tutta la specialità, cosa talmente evidente agli occhi di tutti; a meno, come detto, di palese malafede, da non necessitare ulteriori commenti. Ci preme invece, tra le altre cose, sottolineare come in questi anni di nostra promozione l'intera specialità abbia subito una vera e propria rivoluzione modificando il modo stesso d'intendere la partecipazione al Campionato. Ora, infatti, il Campionato vede una presenza costante di un cospicuo numero di piloti di tutte le classi in tutte le gare. E questa una delle principali differenziazioni del Cvm ante e post Salerno Corse: ci sorge ora il dubbio che sia questo il vero, inconfessabile, motivo di contestazione di taluni abituati a trattare da posizioni di privilegio personale, magari legittime,

ma che per forza di cose avevano portato e porterebbero ancora solo al tornaconto di pochi e non della massa. Con questa chiave di lettura comprendiamo infine anche il perché di queste contestazioni che fin quando continueranno ad essere imperniate su falsità e distorsioni della realtà rigetteremo e contesteremo in tutte le sedi. Non siamo invece sordi, e crediamo d'averlo ampiamente dimostrato, a tutte le iniziative e suggerimenti, da qualsiasi parte vengano, né siamo così sciocchi da pensare che tutto sia stato fatto. I piloti, che continuano a ritenere, nella loro globalità, il principale patrimonio dell'automobilismo sportivo, sanno bene tutto ciò ed anno per anno verificano quanta attenzione sia stata data ai problemi da loro sollevati e quanti di essi siano stati risolti. E altrettanto evidente, però, che ogni idea deve trovare compatibilità con quelle degli altri e, non ultima, compatibilità economica. Giacché siamo in argomento, sarà utile ribadire, visto che sembra non essere chiaro, anzi oggetto di speculazioni, che il 50% del Programma Cvm è finanziato, come da impegno con la Csaì, dalla Salerno Corse stessa che, per poter prima pareggiare le uscite e poi eventualmente conseguire un utile, deve dunque reperire in proprio gli sponsor. Quindi il reperimento o meno di sponsor è questione che riguarda esclusivamente il rischio d'impresa della Salerno Corse, giacché in ogni caso ha garantito e garantisce la copertura della propria quota. Queste sono le argomentazioni che, sia pure succintamente, vogliamo proporre all'attenzione dei lettori, sicuramente memori di come fosse ridotta la specialità sul finire degli Anni '80. Nel frattempo, e stentiamo a crederlo (tanto assurdo e grave ci appare), abbiamo scoperto che la lettera inviata al Presidente della Csaì e da cui ha preso inizio questa «querelle» non è affatto quella che i presunti sottoscrittori hanno firmato. Sono infatti giunti alla Csaì ed a noi una serie di secche, indignate, smentite da parte di diversi firmatari, o perlomeno che figuravano tali nei fogli presentati dalla Csaì, tanto dai nomi più illustri quanto da quelli meno noti. In queste note si chiarisce che a richiesta del Signor Esti, organizzatore di gare e titolare di un team, era stato firmato solo un foglio di richiesta d'incremento del montepremi, non solo, ma si ribadisce fiducia ed apprezzamento nell'operato della Salerno Corse. Siamo certi a questo punto che man mano che il contenuto della lettera sarà noto, visto che abbiamo preso l'iniziativa di pubblicarla sul Cvm News, le

dissociazioni saranno ancor più numerose, riportando quindi nella giusta dimensione questa non a caso da noi definita «pretesa» contestazione. L'episodio si qualifica da sé e la dice lunga su tutto quanto d'altro è stato portato avanti in maniera così pretenziosa e presuntuosa: ora tutto appare più chiaro. Ci auguriamo francamente di poter scoprire che il buon Irlando, cui riconosciamo d'essere persona leale, sia stato egli stesso «vittima» di un inganno e che, in buona fede, si sia fatto carico di problematiche forse proprio da lui stesso non condivise così come proposte. Di questo però, data la gravità, crediamo si occuperanno altre istanze ed organismi. Per quanto riguarda invece la nota del Signor Marchiol, pubblicata su Autosprint n. 36, notiamo che, come al solito, tra dire e fare corre di mezzo il mare. E quindi singolare che lamentando una serie di cose, per le quali valgono le stesse considerazioni già prima da noi esposte, gli sia sfuggito che proprio la Salerno Corse ha realizzato negli anni alcune tra le pochissime iniziative per far correre i giovani. E il caso in particolare del concorso «Diventa Pilota», intrapreso congiuntamente con Autosprint. Esso ha fatto debuttare nell'automobilismo sportivo diverse decine di giovani che non avevano mai corso. Inoltre va ricordata anche l'iniziativa della vettura Peugeot Cup nel Superturismo '96 con la quale hanno corso i giovani del Cvm e che è di proprietà della Salerno Corse. Val la pena ricordare, poi, che fortuna ha voluto che tra i giovani debuttanti del Concorso «Diventa Pilota» vi sia stato anche un certo Jacques Villeneuve. Ben altro che «politica sportiva parlata», ben altro che «i furbi» che s'incontrano nella vita. La differenza palese, anche qui, è che mentre tanti parlano, noi operiamo, a nostro esclusivo carico. Un difetto forse lo abbiamo, ed è che non strombazziamo i risultati ottenuti e le iniziative attuate, così che essendo di tanti la memoria corta ci ritroviamo oggetto di contestazioni fondate sul nulla. Ci spiace che così, per opera di pochi stolti si sia gettato fango inutilmente su un intero mondo, quello della salita, che con grande impegno collettivo ha ritrovato credibilità e dignità; per conto nostro continueremo a lavorare con immutato impegno, certi di essere sulla buona strada, anche se di certo ancora molto si può migliorare. Per far ciò è però essenziale operare, da parte di tutti, in perfetta buona fede e senza fini reconditi che nulla hanno a che fare con lo sport e sui quali, a questo punto, cominciamo ad aprire gli occhi».

# PASSAGGIO

*Felici e... vincenti*

**Campioni del mondo 7**

Ari Vatanen	1981
Hannu Mikkola	1983
Timo Salonen	1985
Juha Kankkunen	1986
	1987
	1991
	1993

*(Nel 1978 Markku Alen si era aggiudicato la Coppa Fia Piloti, trasformata l'anno successivo in campionato del mondo Condufftori)*

**Vittorie 94**

Juha Kankkunen	21
Markku Alen	20
Hannu Mikkola	18
Timo Salonen	11
Ari Vatanen	10
Tommi Makinen	5
Timo Makinen	4
Henri Toivonen	3
Pentti Airikkala	1
Kyosti Hamalainen	1

# IO *de* CONSEGNE

**RALLY**  
FLYING FINNS

Juha Kankkunen e Tommi Makinen, campioni celebrati, non sono soli. Dietro di loro c'è un vivaio di giovani emergenti che puntano in alto. Scopriamo chi sono e come possono continuare il mito dei finlandesi volanti

■ MAURIZIO RAVAGLIA

**L'**affermazione «È difficile fare meglio in mezzo a tanti piloti locali che stanno andando molto forte», raccolta durante il 1000 Laghi, è dello svedese Kenneth Eriksson, quindi di uno specialista delle gare nordiche esattamente come lo sono i «cugini» finlandesi. La dichiarazione è un tentativo ingenuo, e piuttosto goffo, dello scandinavo della Subaru-Prodive di nascondere la figuraccia rimediata al rally di Finlandia non soltanto di fronte agli imprevedibili Tommi Makinen e Juha Kankkunen, ma anche al semiufficiale e meno quotato Marcus Gronholm e addirittura al sorprendente privato Jarmo Kytöletho. Tra i pini e le betulle della grande corsa di Jyväskylä, come da quelle parti la gente chiama il 1000 Laghi, i finlandesi sono dunque tornati padroni assoluti della loro competizione, come non accadeva da tempo. La circostanza è riconducibile all'opportunità, per molti, di avere avuto a disposizione mezzi finalmente competitivi, dopo anni nei quali erano stati costretti a confrontarsi con vetture sicuramente poco convincenti. Ma, soprattutto, il velocissimo carosello nordico inventato 45 anni fa a una stazione di servizio di Jyväskylä, ha rivelato che la scuola finnica, che dal '73 ha prodotto 7 campioni del mondo e 94 vittorie nel mondiale a una media, dal '73, di una ogni 3 gare, non è affatto in declino. Tommi Makinen, l'uomo nuovo della leggendaria stirpe dei «flying finns», già conta i giorni che mancano alla consacrazione titolata, quella che darà al rallismo finlandese un altro primato, l'ottavo di un palmarès impareggiabile. Non è

soltanto nelle imprese dell'ex allievo di Juha Kankkunen che, tuttavia, si intravede il ricambio di generazione. Sui dossi della Finlandia stanno facendosi le ossa i ragazzi degli Anni Settanta, ventenni quali Juha Kangas, Toni Gardemeister e Olli Harkki; gente da tenere sott'occhio, assicura Ilkka Kivimäki, indimenticabile compagno di avventura di Markku Alen, ancora recordman tra i coequipieri con 19 vittorie mondiali, da un paio d'anni osservatore, talent scout e istruttore della federazione nazionale. Smesso di investire su Sebastian Lindholm e su Marcus Gronholm, che le occasioni le avevano pure avute ma non erano riusciti a sfruttarle completamente, troppo avanti con l'età la rivelazione del 1000 Laghi '96 Jarmo Kytöletho, e non più giovanissimo nemmeno un altro protagonista, il 30enne Harri Rovanpera, i finlandesi puntano dunque sul terzetto Kangas, Gardemeister, Harkki. Il serbatoio dal quale la federazione attinge è il campionato nazionale, organizzato su 8 rally da gennaio a fine settembre, con lunghezza complessiva delle prove speciali inferiore ai 150 chilometri per contenere i costi; la media dei concorrenti, circa 120 a gara, è molto elevata considerando che la Finlandia ha una popolazione di 5 milioni di abitanti. Il calendario comprende anche il 1000 Laghi mondiale; tuttavia, per impedire che dalla costosa partecipazione tragga vantaggio soltanto chi ha i mezzi economici, il punteggio è dimezzato. È, questo, un concetto che la federazione finnica sta cercando di applicare anche nella promozione dei giovani più interessanti: nessun incentivo economico

**Juha Kankkunen sembra quasi voler passare il testimone a suo figlio Timo. Ma in Finlandia c'è già chi scalpita per succedere a «Kkk» e a Makinen nel cuore dei tifosi e nelle classifiche dei rally. Tra gli emergenti si segnala il 25enne Olli Harkki, a fianco in «volo» con la Mitsubishi Lancer Gr.N**

PHOTO 4



che presterebbe il fianco a critiche e polemiche sulle scelte ma, addirittura, i convocati debbono pagare di tasca propria gli stage. Sotto la supervisione di personaggi quali Kivimaki e Lasse Lampi, 45enne collaudatore della Mitsubishi RalliArt che si sta dando parecchio da fare col reparto corse della «Mitsu» affinché i suoi giovani connazionali ricevano agevolazioni sotto forma di un appoggio tecnico, gli allievi perfezionano la guida, apprendono il modo corretto di stilare le note del percorso e di affrontare le ricognizioni, ma anche come comportarsi con gli sponsor. La selezione, comunque, è durissima: ogni anno, dal gruppetto dello junior team un paio di componenti è scartato e rimpiazzato da altrettanti ragazzi. Ai migliori la federazione dà una mano contattando le industrie nazionali, dunque trovando i finanziamenti; non è cosa di poco conto. Il rilancio delle iniziative destinate ai piloti emergenti è reso possibile anche dalla ripresa dell'economia finlandese; l'adesione alla Comunità europea, diventata effettiva nel gennaio di quest'anno, sta avendo un'influenza positiva, l'inflazione è calata e l'industria elettronica sta producendo fatturati record. Coinvolgere i gruppi finanziari nazionali a investire sui rallisti di domani non è più un'impresa complicata, come lo era invece qualche anno fa quando, ricorda Tommi Makinen, da una trentina di contatti riuscivi a spuntare un paio di accordi, e neppure per cifre importanti. Oggi, la faccia sorridente del nuovo finlandese volante, riprodotto su grandi manifesti da un'azienda di telefoni cellulari, è ricompensata con un centinaio di milioni. ■



fotografie PHOTO 4

IL LORO MAESTRO È KIVIMAKI, EX NAVIGATORE DI ALEN

# Kangas e i ragazzi dello junior team



**Marcus Gronholm, sopra, non ha sfruttato in pieno alcune occasioni che gli si sono presentate. Tra i giovani finnici emergenti ci sono sicuramente Tapio Laukkanen, sotto in azione con la Vw Golf in una gara del campionato britannico, e Jouko Puhakka, in alto con la sua Mitsubishi Lancer durante il 1000 Laghi '96**

FOTOCURSA



In comune col leggendario Kankkunen ha il nome, Juha, e le prime tre lettere del cognome. Ma non è detto che, un domani, **Juha Kangas** non possa avere altri punti di contatto con «Kkk». A 21 anni, è indicato quale il più interessante componente dello junior team finlandese. Tra i protagonisti del Gruppo N nel campionato nazionale - 5 arrivi nelle prime 5 gare con una Mitsubishi Lancer - Kangas è stato messo kappà al 1000 Laghi, mentre era al comando, da una doppia foratura nella stessa prova speciale: privo degli esclusivi pneumatici con sistema anti squarcio, il giovanissimo finlandese si è ritrovato, in pochi chilometri, con i cerchi completamente usurati e quindi con l'impianto frenante fuori uso. Di lui Kivimaki rivela che alla velocità e alla determinazione associa la disciplina e un invidiabile controllo di se stesso. Anche l'altro sorvegliato speciale della federazione finnica, **Olli Harkki**, 25 anni, ha sfiorato il successo in Gr.N classificandosi infine secondo per 5" soltanto, e dopo essere stato leader. Nel suo palmarès figurano le vittorie di categoria al rally britannico Wales del '95, nel quale ha ottenuto anche il secondo posto assoluto, e di quest'anno. Sebbene al 1000 Laghi abbia corso nelle retrovie, il 22enne **Toni Gardemeister**, il cui cognome tradisce l'origine svedese, ha trovato il modo di far parlare di sé guidando a lungo la classifica delle 2 Litri prima che il cedimento del cambio della Opel Astra lo costringesse al ritiro. «Toni ha innato il senso della velocità - racconta Kivimaki - e, nonostante la scarsa esperienza, possiede un controllo del mezzo davvero sorprendente». La lista degli emergenti del ralismo fin-

landese include pure personaggi al limite di età per trovare uno sbocco professionistico fuori dai confini nazionali; Tapio Laukkanen, Harri Rovannerpa e Jouko Puhakka. Vincitore del campionato juniores '94, e in cima alla classifica provvisoria del Gr.A fino a 2 Litri nel campionato di casa, il baffuto 27enne **Tapio Laukkanen** ha già avuto modo di gareggiare all'estero affrontando, l'anno scorso, alcune gare in Gran Bretagna con una Golf Gti Gr.A. I rally inglesi rappresentano, da sempre, il primo passo dei piloti finnici che intendono compiere il balzo in Europa; era stato così per Markku Alen, per Ari Vatanen, per Juha Kankkunen. Alla Gran Bretagna punta anche **Jouko Puhakka**, 33enne vincitore del titolo nazionale riservato al Gr.N. Di tre anni più giovane è invece **Harri Rovannerpa**, un biondino con i lineamenti da ragazzino, che nella grande corsa di Jyväskylä si è fatto ammirare per la sequenza di tempi da assoluto messi a segno con la Ford Escort Gr.A noleggiata dall'organizzazione inglese Wilson. Infine, **Jarmo Kytöletho**, la rivelazione del 1000 Laghi '96 col terzo posto alle spalle di Kankkunen e di Makinen, ottenuto con una delle efficienti Escort-Wilson. I tre successi consecutivi in Gr.N nella gara finlandese del mondiale, il primato tra le 2 Litri nell'edizione scorsa e il formidabile risultato di quest'anno, alla prima stagione con un modello Gr.A a trazione integrale, attestano che il pafutello Jarmo ha stoffa da vendere. Contro di lui, tuttavia, gioca a sfavore il fattore età, 36 anni. Se Kytöletho interessava a qualcuno del giro che conta, ammette malinconicamente Kivimaki, doveva prenderlo ieri. ■

# È IN EDICOLA!



**il n. 5**  
**7 ore**  
**di EMOZIONI**  
**dal 2 settembre**

**SE NON LO TROVI IN EDICOLA, RICHIEDILO CON QUESTO COUPON**

Si, desidero ricevere  **Rally Sprint Video n.5**  
al prezzo di L. 19.900 + L. 3.000 di spese di spedizione (totale: L. 22.900).  
Intendo ricevere anche:

**Rally Sprint Video n.1**  **n.2**  **n.3**  **n.4**   
al prezzo di L. 19.900 ciascuna

Ho pagato anticipatamente con la seguente modalità:

Tramite **CARTASÌ**  **VISA**  **EUROCARD**  **MASTERCARD**

N°           scadenza

oppure tramite **vaglia postale**  **c/c postale n°244400**

Intestato a: **Conti Editore - Via del Lavoro 7 - 40068 S. Lazzaro di Savena (BO)**

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap. .... Città .....

Prov. ....

Tel. .... / .....

Firma .....

Per i soci **Rally Sprint Club**: il Video n.5 + spese postali **L.19.900.**

N. tessera .....

Scrivere in stampatello, e sbarrare con una X solo le caselle che interessano.

## COMPLETARE, RITAGLIARE O FOTOCOPIARE QUESTA SCHEDA E:

1. Spedire per fax a: **CONTI EDITORE - SERVIZIO CLIENTI fax n. 051/6227314**
2. Inviare in busta chiusa a: **CONTI EDITORE - SERVIZIO CLIENTI**  
**Via del Lavoro 7 - 40068 S.Lazzaro di Savena (BO)**

Per una più rapida evasione dell'ordine si consiglia di: **a)** utilizzare Carte di credito per il pagamento. **b)** oppure, nel caso di altre modalità di pagamento, indicare la causale del versamento e allegare fotocopia della ricevuta postale. Non inviare denaro contante. L'offerta è riservata ai lettori residenti in Italia.

## RALLY SPRINT VIDEO È IN VENDITA ANCHE PRESSO:

<b>Video Club 3</b>	Via Arduino 132	10015	Ivrea (TO)	0125/48496
<b>Libreria dell'Automobile</b>	Corso Venezia 43	20121	MILANO	02/7600662
<b>Libreria dello Sport</b>	Via Carducci 9	20123	MILANO	0218055385
<b>Bep's Car Accessories Megastore</b>	Via Piave 130	31044	Montebelluna (TV)	0423/23282
<b>Libreria dello Sport snc</b>	Via Calari 5/b	40122	BOLOGNA	0511520860
<b>Tanieli</b>	Via Milano 62	40026	Imola (BO)	0542/41700
<b>Libreria dell'Automobile</b>	Via Marsala Gall. Caracciolo 14	00185	ROMA	06/491741

È LOTTA TRICOLORE FRA CUNICO E DALLAVILLA

# Navarra arbitro a *Messina*

**F**ra i due litiganti sarà un terzo a godere? Nel rally di Messina che di fatto apre la seconda metà del tricolore Assoluto c'è aria di tentato golpe ai danni dell'immanicabile binomio Dallavilla-Cunico, protagonisti che, comunque, partono con i favori del pronostico: stavolta più il primo (per logica e necessità) che il secondo. Una «cospirazione» ordita dalle rientranti Subaru e dalle imprevedibili Renault Mégane Maxi. Sull'onda del giustificato entusiasmo per il risultato del 1000 Laghi, Medeghini si ricalca nel tricolore in una gara che l'anno passato ha dimostrato di gradire particolarmente, mentre Navarra (a fianco impegnato in Finlandia, dove è giunto 12esimo) ci metterà anche l'anima per dimostrare che il sin qui non esaltante '96 a lui va imputato solo in minima parte. Quanto alle Renault, sono ormai mesi che si va dicendo che la conformazione del tracciato siciliano è l'ideale (forse l'unico) per tentare di estendere a tutta la gara gli exploit seminati in qua e in là da Andreucci e Longhi. Ed in questo panorama aumentano i rischi per Dallavilla, che ha dieci punti in meno e deve assolutamente vincere, mentre Cunico si augura che la rugginzita concorrenza si trasformi in alleata, rubando punti al bresciano. Fra le novità della gara anche una terza Subaru per Briguglio ed una versione tutta nuova (più leggera, più potente, rivista nelle sospensioni, con un nuovo cruscotto) della Ford Escort «kit» di Caldarola. All'ultimo ha invece rinunciato ad essere della partita Tabaton. In Gruppo N Manfrinato cerca i punti della matematica certezza del tricolore. Mucidiale il tracciato, con ben 280 km di speciali divisi in soli 13 tratti. Fra di essi ricordiamo quello di parte della mitica Ronde di Zappa, che torna dopo due edizioni di assenza per inagibilità.

BISHOP



**Partenza 1. tappa venerdì 13** dalle ore 12.00; Ps 1 Tripi (km 28,35) ore 13.34; riordino S.Piero Patti ore 14.50; Ps 2 Zappa (km 31,05) ore 15.23; Ps 3 Ronde dei Nebrodi (km 19,21) ore 16.46; riordino S.Piero Patti ore 17.58; Ps 4 Zappa (km 31,05) ore 18.31; Ps 5 Peloritani (km 14,83) ore 21.45; Arrivo 1. tappa venerdì ore 22.45.

**Partenza 2. tappa sabato 14** dalle ore 9.00; Ps 6 Tripi (km 28,35) ore 10.34; Ps 7 Zappa (km 31,05) ore

**IL PROGRAMMA.** Ecco di seguito gli orari della gara, che si disputerà venerdì 13 e sabato 14 settembre, con partenza ed arrivo dalla Fiera di Messina.



NELLA COMMISSIONE RALLY FIA

## Mehta... ambizioso

**L**a Fia sta preparando il futuro della commissione rally e in questa operazione chi dirige le fila è naturalmente il presidente della federazione, Max Mosley. L'avvocato inglese ha infatti chiesto a Guy Goutard, il presidente della commissione rally, di staccarsi un po' dai lavori dell'organismo federale per impegnarsi in un'attività di affiancamento agli organizzatori del rally Hong-Kong-Pechino, che diventerà rally di Cina ed è destinato nel giro di un paio di anni ad entrare nel campionato mondiale. Soprattutto, Mosley ha chiesto a Goutard di proporre un vice presidente esecutivo per la commissione rally, un plenipotenziario e non una semplice figura di facciata. Secondo indiscrezioni il personaggio in questione è Shekar Mehta, (a sinistra) attualmente presidente della commissione tout terrain della Fia. Un incarico, quello di Mehta, che andrebbe oltre ai singoli fatti contingenti ma che servirebbe a preparargli la strada alla presidenza della commissione. È vero anche che ci sono altri due candidati al ruolo di vicepresidente ma, ripetiamo, il predestinato pare proprio essere Shekar Mehta. Cinque volte vincitore del Safari, pilota ufficiale Datsun, Lancia e Peugeot, oggi uomo d'affari che vive e opera a Londra, Mehta può rappresentare la scelta giusta per i destini di una specialità oggi più che mai alla ricerca della sua vera identità.

### Le Lancia si radunano a Balocco

Li hanno invitati tutti, i protagonisti dei rally a cavallo fra la metà degli anni '70 e gli anni '80. Quelli del «Club Lancia Rally 037» e segnatamente il preparatore Giuseppe Volta, stanno infatti organizzando una giornata per «Lanciarallisti doc» a Balocco, sabato 5 ottobre, aperta a vetture quali Stratos, 037, Delta S4, Delta Gruppo A. Sulla pista Langhe a Balocco, impianto che come si sa viene utilizzato dal gruppo Fiat per collaudi e sperimentazione, scenderanno in campo una ottantina di splendide vetture e i partecipanti potranno condurle a briglia sciolta, con l'unico obbligo di indossare il casco. Un raduno sui generis, con l'attesa partecipazione di Rohrl, Alen, Andruet, Munari, Biasion, Alen, Pregliasco e tanti altri. Chi desidera partecipare può contattare Giuseppe Volta allo 011-9541587.

● **FIORI D'ARANCIO.** Messo alle strette da un fidanzamento che pareva interminabile, Alessandro Fassina si è infine arreso: sabato 7 settembre, nell'incantevole chiesa della Madonna del Caravaggio, a Valdobbiadene (Treviso), Alessandro ha sposato la graziosa Silvia Berno. A Silvia e Alessandro gli auguri di Autosprint. E per non essere... da meno anche «Gibo» Pianezzola si è sposato, sempre sabato 7 ma a Bassano del Grappa, con Raffaella Guarinieri. Anche a loro le più vive felicitazioni da parte di Autosprint.



11.47; Ps 8 Pietrazita(km 16,56) ore 13.45; riordino S.Piero Patti ore 14.45; Ps 9 Tindari (km 11,21) ore 15.23; Ps10 Tripi (km 28,35) ore 16.21; Ps11 Ramondino (km 11,78) ore 17.34 Ps12 Pietrazita (km 16,56) ore 18.51; riordino S.Piero Patti ore 19.51; Ps13 Tindari (km 11,21) ore 20.29. Arrivo a Messina sabato dalle ore 22.00.

**Le distanze:** la gara misura 882,44 km, dei quali 279,6 per le 13 prove speciali (tutte su asfalto) in programma.

PHOTO4



PHOTO4

FRA ERCOLANI, DRACONE E GROSSI

## A Castelfalfi sarà lotta a tre

Dopo l'infelice parentesi del Vulture prima rinviato e poi annullato, torna in scena il Trofeo Terra che prevede per questa settimana il Rally di Castelfalfi. La situazione in classifica appare quantomai incerta, con Dracone e Ercolani (nella foto sopra in azione sulla Subaru Legacy della Procar) a pari punti (47) e con Grossi a una sola lunghezza. Ercolani ha ottenuto di recente la priorità ed è stato inserito nel primo elenco internazionale. Questo significa che il sanmarinese non partirà più indietro rispetto ai rivali ma, proprio in virtù della priorità, dovrà essere inserito nei primissimi posti. Da segnalare tra gli altri la presenza di Villa, Manfrinato, Fabbri, Krattiger. La gara toscana è valida anche per il Trofeo Fiat Cinquecento del quale è la settima e penultima prova. Dopo la squalifica a Reggio Emilia il toscano Toti ha deciso di abbandonare la partita e a questo punto l'unico rivale per il leader Galli è Caldani.

**IL PROGRAMMA.** Sabato 14 settembre, dalle ore 8.30, partenza presso la tenuta di Castelfalfi (Firenze). Ps1 (Golf) 8.41; Ps2 (Cozzano) 9.52; Ps3 (Libbiano) 10.10; Ps4 (La Vigna) 12.18; Ps5 (Golf) 12.34; Ps6 (Cozzano) 13.42; Ps7 (Libbiano) 14.03; Ps8 (La Vigna) 16.11; Ps9 (Golf) 16.27. Dalle ore 16.47 arrivo a Castelfalfi.



SCANDALO ROSA

## Ducruet rinuncia alla terra francese

La «scappatella» extracongiugale, ampiamente documentata in tutte le sue varie fasi dai rotocalchi rosa, ha avuto una ripercussione anche sull'attività rallyistica di Daniel Ducruet. L'iscrizione del consorte della principessa Stephanie di Monaco al rally Terre de Corse, appuntamento in programma questo fine settimana e valido per il campionato terra francese nel quale Ducruet è al comando con la Lancia Delta del team di Mauro Pregliasco (nella foto sopra a sinistra), è stata infatti ritirata. Alle prese con problemi ben più grandi, Ducruet ha quindi dovuto gettare la spugna proprio nel momento in cui avrebbe potuto rafforzare la sua leadership nella serie sterrata francese.

Jordi Camp

SODDISFATTO DOPO I TEST IN SPAGNA

## Makinen elogia la Mitsubishi Evo4

Agli ordini di Roland Lloyd gli ingegneri e gli uomini della Ralliart hanno effettuato una sessione di test in Spagna per continuare il lavoro di svezziamento della nuova Mitsubishi Lancer Evo4 Gruppo A. I test su asfalto sono serviti anche per definire le regolazioni della Evo3 in vista dei rally di Sanremo e Spagna e si sono svolti sulle speciali di Espinelves e Capsacosta utilizzate recentemente anche da Sainz e la Ford. In cinque giorni Tommi Makinen, Lasse Lampi e Richard Burns si sono occupati di sospensioni, geometrie, differenziali. Al loro fianco, in veste di... navigatore, Pekka Siltanen, ingegnere della Ohlins, la Casa norvegese che realizza ammortizzatori. La Lancer Evo4 era dotata di cambio sequenziale e ha impressionato particolarmente Makinen per l'efficacia della sospensione posteriore e per la ancora aumentata potenza.

# Già in Australia Makinen campione?

Già in Australia Tommi Makinen può chiudere definitivamente la partita del campionato Piloti: nel vantaggio, comunque ristretto, di abbinamenti tra le posizioni finali del finlandese, di Sainz e di Eriksson, la soluzione più semplice è data dalla vittoria di Makinen con lo svedese della Subaru al secondo posto e lo spagnolo della Ford al terzo. Al leader del mondiale, infatti, sono sufficienti 18 punti di scarto su Sainz, 17 su Eriksson e addirittura solamente 8 su Colin McRae per rendere inutile la spartizione del punteggio al Sanremo e in Spagna. In Australia, l'anno scorso, a vincere era stato Eriksson (Mitsubishi Lancer) con 18" soltanto di vantaggio su McRae, mentre Makinen aveva chiuso al quarto posto alle spalle di Kankkunen (Toyota) a causa dell'urto contro una pietra che aveva danneggiato la sospensione della sua Mitsubishi Lancer.

## Così il campionato

La 9. edizione del rally di Australia è valida quale settima prova del campionato del mondo Piloti e Costruttori, della Coppa Fia Piloti Gruppo N e sesta del mondiale Marche riservato alle vetture della categoria 2 Litri. Ecco le classifiche provvisorie.

**PILOTI** - 1. Makinen punti 95; 2. Sainz 62; 3. Eriksson 51; 4. McRae 42. 5. Kankkunen, Liatti 37; 7. Thiry, Gronholm 14; 8. Duncan, Kytölehto, Radstrom 12; Fujimoto, Burns 10.

**COSTRUTTORI** - 1. Mitsubishi 240; 2. Subaru 234; 3. Ford 180.

**MARCHE 2 LITRI** - 1. Renault punti 192; 2. Seat 180; 3. Skoda 164; 4. Peugeot 118; 5. Opel-GM 85; 6. Suzuki 52.

**GRUPPO N** - 1. Nittel punti 40; 2. Trelles 25; 3. Backlund, Lieu, Myoshi 13; 6. Walfridsson, Njiru 10.

## Il programma

Venerdì 13- Sabato 14 settembre

Prima tappa, km 700 con 11 prove speciali pari km 185

Domenica 15 settembre

Seconda tappa, km 460 con 8 prove speciali pari a km 188

Lunedì 16 settembre

Terza tappa, km 400 con 8 prove speciali pari a km 112

**PERCORSO TOTALE:**

km 1560 con 27 prove speciali pari a km 485

Partenza e arrivo sono a Perth (Western Australia)

## I principali iscritti

EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	GR.
Makinen-Harjanne	SF-SF	Mitsubishi Lancer Evo3	Gr.A*
McRae-Ringer	GB-GB	Subaru Impreza Wrx	Gr.A*
Sainz-Moya	E-E	Ford Escort Cosworth	Gr.A*
Thiry-Prevot	B-B	Ford Escort Cosworth	Gr.A*
Eriksson-Parmander	S-S	Subaru Impreza Wrx	Gr.A*
Burns-Reid	GB-GB	Mitsubishi Lancer Evo3	Gr.A*
Liatti-Pons	I-I	Subaru Impreza Wrx	Gr.A*
Nittel-Thorner	D-S	Mitsubishi Lancer Evo3	Gr.A*
Bourn-Craig	NZ-NZ	Subaru Impreza Wrx	Gr.A
Puras-Del Barrio	E-E	Seat Ibiza Kit	Gr.A
Rius-Casanova	E-E	Seat Ibiza Kit	Gr.A
Weber-Hiemer	D-D	Seat Ibiza Kit	Gr.A
Sibera-Gross	CZ-CZ	Skoda Felicia Kit	Gr.A
Triner-Stanc	CZ-CZ	Skoda Felicia Kit	Gr.A
Blomqvist-Melander	S-S	Skoda Felicia Kit	Gr.A
Fujimoto-Hertz	J-S	Toyota Celica 4Wd	Gr.A
Ordynski-Stacey	AUS-AUS	Mitsubishi Lancer Evo3	Gr.N
Recalde-Christie	RA-RA	Mitsubishi Lancer Evo3	Gr.N
Trelles-Del Buono	UR-RA	Mitsubishi Lancer Evo3	Gr.N

**LA NOVITÀ**

PORSCHE BOXSTER

# SOGNO A OCCHI APERTI

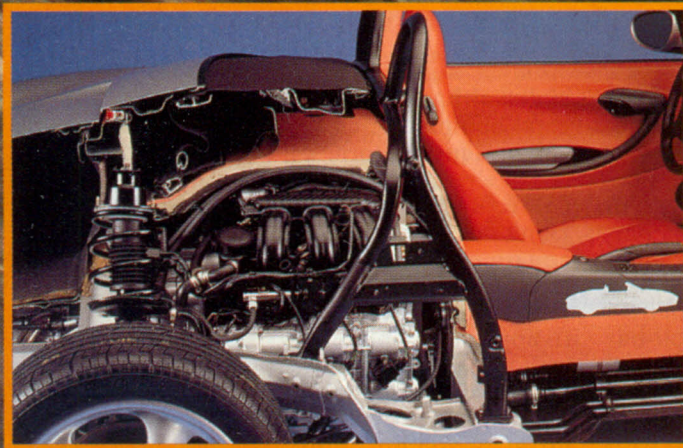


**La Casa di Stoccarda propone una sportiva scoperta dagli elevati contenuti a un prezzo interessante. La nuova spider tedesca costa infatti 85 milioni, una somma abbordabile se rapportata al livello della vettura. Che è stata pensata per soddisfare varie esigenze**

**L**a Boxster, l'affascinante roadster della Porsche, si presenta sul mercato con un prezzo talmente interessante (poco meno di 85 milioni di lire) da far quasi preoccupare. Viene infatti spontaneo chiedersi: «Sarà una vera Porsche?» I dirigenti della Casa di Stoccarda sostengono che è stato possibile proporre un prezzo contenuto, nonostante l'elevata tecnologia della vettura e i raffinati materiali impiegati,

**CARLO MASSAGRANDE**

La nuova spider tedesca può montare un hard-top che non compromette lo stile. Il motore è in posizione centrale. La plancia, dotata di strumenti circolari, è raffinata. Due robusti roll-bar assicurano un elevato livello di sicurezza in caso di ribaltamento



# ERTI



grazie alla riorganizzazione progettuale e produttiva. Dunque, non vi è alcun compromesso qualitativo. In ogni caso, stupisce che questa spider supersportiva costi attorno agli 85 milioni di lire, mentre il modello più "modesto" della 911, la Carrera coupé, è in listino a oltre 151 milioni di lire. Comunque, esaminando la Boxster nei dettagli e, soprattutto, provandola ci si rende conto che può fregiarsi con pieno diritto del prestigioso marchio Porsche.

**TECNICA.** Spicca il passaggio dalla soluzione multilink al più tradizionale schema Mc Pherson per le sospensioni posteriori: si tratta di una scelta dettata dalla necessità di ridurre gli ingombri, a vantaggio della creazione di un secondo bagagliaio, e non imposta da questioni economiche. In questo modo la Porsche vuole rimanere fedele allo schema di una sportiva ma che consenta nel contempo di affrontare una vacanza senza dovere sacrifi-

care il bagagliaio. Inoltre, per consentire il più ampio utilizzo della Boxster anche per il tempo libero, i tecnici hanno ideato un apposito "portatutto" sul tetto, utilizzabile anche con la capote abbassata, sul quale possono trovare posto perfino un wind-surf o una bicicletta. Sempre a proposito di soluzioni innovative, sul fronte più squisitamente tecnico vanno ricordate le nuovissime pinze freni monoblocco della Brembo, prima apparizione su

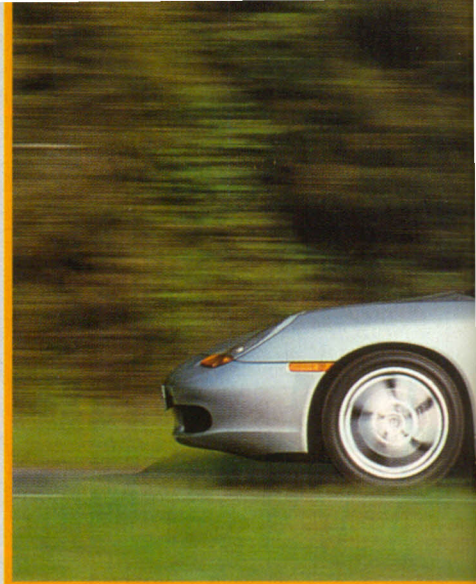
**LA NOVITÀ**

PORSCHÉ BOXSTER

su vetture di serie di una soluzione che trova la sua principale applicazione sulle monoposto di Formula 1. Se la ricerca dei migliori livelli di sicurezza attiva ha portato all'impiego di freni così raffinati, alla sicurezza passiva non è stata certo dedicata minore attenzione. La Boxster adotta infatti due roll-bar, ben mimetizzati dietro i poggiatesta, che abbinati al roll-bar anteriore (inserito nella cornice del parabrezza) salvaguardano in modo estremamente efficace l'incolumità di guidatore e passeggero anche in caso di ribaltamento. Stupisce invece che

ai due airbag, forniti di serie, non vengano abbinate le cinture di sicurezza con pretensionatore.

**STILE.** La Boxster è fedele alla tradizione Porsche anche nel design, come appare evidente dalle sue forme. L'ultima nata della Casa di Stoccarda è stata sviluppata in tempi molto ristretti: appena tre anni e mezzo. Il suo debutto come prototipo risale infatti al Salone di Detroit del 1993. Quanto ai volumi produttivi, si sa che da ora fino al prossimo luglio ne verranno prodotte 15.000 unità. ■



**LA PROVA** PROCURA FORTI EMOZIONI MA SEMPRE IN TOTALE SICUREZZA

# Guidarla è una favola

**A**nche l'ex iridato di rally Walter Rorhl, ora collaudatore e uomo-immagine della Porsche, ha sottolineato che sulla Boxster non si è fatto ricorso ad alcun compromesso tecnico. Quanto alla vettura utilizzata per la prova, va detto che essa era particolarmente accessoriata. C'erano infatti i cerchi da 7x17 pollici (di serie monta quelli da 6x16), il "traction control", l'assetto speciale ribassato, con l'impiego di molle e ammortizzatori più duri e barre stabilizzatrici. Il pacchetto dell'assetto, per la precisione, si chiama "Sport technik" e costa poco più di cinque milioni di lire. Fatta questa doverosa premessa si può dire che la Boxster si guida con facilità, soprattutto nel misto veloce, sia nell'impostazione delle curve che per la capacità di mantenere le traiettorie anche se si percorrono queste in rilascio. La direzionalità si mostra sempre ottima e la stessa cosa va detta per l'accelerazione. La frenata risulta sicura anche quando la si ritarda fin dentro alle curve. Nell'analisi più dettagliata del comportamento va detto che nel misto stretto bisogna porre qualche cautela in più. Infatti, dalla congenita tendenza al sottosterzo si passa in modo improvviso e repentino al sovrasterzo quando si scarica tutta la potenza. Di fronte a questa situazione era normale mettere a confronto le reazioni della vettura con il "traction control" inserito e disinserito. Il controllo della trazione, in effetti, limita sensibilmente il sovrasterzo. Nel tirare le somme del comportamento della Boxster, non va dimenticato

che ci si trova di fronte a una vettura con una distribuzione dei pesi ben bilanciata: il 48% grava infatti sull'asse anteriore e il 52% sul retrotreno.

**CAMBIO.** Il manuale a cinque rapporti vanta una buona spaziatura dei rapporti, come pure risulta buona la sua precisione. Va però aggiunto che l'escursione della leva è elevata. La Boxster viene offerta anche con il cambio

automatico Tiptronic a cinque rapporti.

**STERZO.** Un'annotazione particolare deve riguardare lo sterzo: è piuttosto diretto, ma non in quella misura magari esasperata che ci sia spetta su una roadster Gran turismo.

**FRENI.** L'impianto, realizzato dall'italiana Brembo e dotato di pinze monoblocco, si dimostra

particolarmente efficace. A 100 kmh ci si riesce a fermare in 37,7 metri, impiegando 2"7. L'Abs Bosch è dell'ultima generazione.

**MOTORE.** E' un vero Porsche, sei cilindri boxer, 2,5 litri, con quattro assi a camme, quattro valvole per cilindro e punterie idrauliche, dotato del variatore di fase per l'aspirazione, raffreddato ad acqua: una novità per i sei cilindri stradali di Stoccarda.

## BOXER RAFFREDDATO AD ACQUA

**Motore:** posteriore-centrale, sei cilindri boxer; cilindrata 2480 cc; alesaggio x corsa: 85,5 x 72 mm; rapporto di compressione 11:1; distribuzione bialbero per ogni bancata di cilindri con quattro valvole per cilindro e punterie idrauliche; alimentazione a iniezione elettronica sequenziale; accensione Bosch Motronic M5.2 statica con una bobina per ogni cilindro; potenza massima 204 cv a 6000 giri; potenza specifica 82,25 cv/litro; coppia massima 24,9 kgm a 4500 giri.

**Trasmissione; trazione posteriore; cambio** manuale a cinque rapporti, optional automatico Tiptronic a cinque marce; **frizione** monodisco a secco con comando idraulico.

**Autotelaio:** scocca autoportante; **sospensione anteriore e posteriore** a ruote indipendenti schema McPherson; **freni** a disco sulle quattro ruote anteriormente autoventilati con Abs; **sterzo** a pignone cremagliera con servoassistenza; **cerchi** in lega leggera 6 x 16 pollici sull'anteriore e 7x16 sul posteriore; **pneumatici** 205/55 Zr16 sull'anteriore e 225/50 Zr 16.

**Dimensioni e peso:** lunghezza 4315 mm; larghezza 1780 mm; altezza 1290 mm; passo 2415 mm; carreggiata anteriore 1455 mm; carreggiata posteriore 1508 mm; peso 1250 kg (a vuoto); rapporto peso-potenza 6,12 kg/cv; capacità serbatoio 57 litri; capacità vano bagagli 260 litri.



**Prestazioni e consumo:**  
velocità massima 240 kmh;  
accelerazione da 0 a 100 kmh in 6"9;  
consumo a 120 kmh 12,3 km/litro.  
Prezzo 84.490.000

## Vacanze incredibili!

Normalmente, le spider con due posti secchi non brillano per versatilità. La Boxster è stata invece dotata di un portatutto, utilizzabile anche a capote abbassata, sul quale è possibile alloggiare perfino una bicicletta o un wind-surf, con una portata massima di 75 kg. Il motore, collocato in posizione centrale, ha permesso di ricavare un secondo bagagliaio dietro. La capote, ad azionamento elettrico, scompare in un apposito vano



Il propulsore della Boxster vanta 204 cv e una coppia di oltre 20 kgm tra i 1750 e i 6500 giri. Questo lo rende tanto elastico da permettere alla vettura di riprendere tranquillamente da 50 kmh in quinta. Sempre a proposito del motore va detto che la sua collocazione in posizione centrale condiziona le operazioni di manutenzione: gli interventi si effettuano principalmente dal basso, salvo i rabbocchi e il controllo dell'olio, eseguibili attraverso un vano ricavato nel bagagliaio posteriore.

**CONFORT.** La comodità non è stata trascurata, così i sedili, ad esempio, sono stati pensati più per il confort che per il contenimento, inoltre rendono agevole

l'entrata e l'uscita. Con la Boxster si riesce tra l'altro a viaggiare a 200 kmh potendo contare su una capote che garantisce una perfetta tenuta dell'aria.

**AERODINAMICA.** Da sottolineato è il Cx di 0,31, eccezionale per la categoria. Sempre in tema di aerodinamica, va aggiunto che la vettura dispone di un piccolo spoiler posteriore che esce quando si superano i 120 kmh, per rientrare quando si scende sotto agli 80 kmh.

**CAPOTE.** La copertura in tela si toglie azionando un comando elettrico: in 12" la vettura è aperta. In più è previsto un hard-top in alluminio del peso di 25 kg, con un costo di 5.800.000 lire. ■



## IL CALENDARIO

## 15 settembre

— **Pista South Garda**  
Lonato (Bs), campionato  
del mondo 100 F.A. e F.  
Super A

— **Circuito S. Angelo**  
S. Angelo le Fratte (Pz)  
60, 100, 125, Senior

— **Pista Collelongo**  
Collelongo (Aq)  
50, 60, 100, 125, Senior

— **Circuito Nerviano**  
Nerviano (Mi)  
60, 100, 125, Senior  
9. prova del campionato  
regionale Lombardia

— **Pista Stella**  
Monsampolo (Ap)  
50, 60, 100, 125, Senior

— **Pista Alina**  
Alina (Fr)  
60, 100, 125, Senior

— **Circuito Umbertide**  
Umbertide (Pg)  
60, 100, 125, Senior

— **Pista Azzurra**  
Jesolo (Ve)  
60, 100, 125, Senior  
7. prova del campionato  
regionale Friuli

— **Circuito Castel S. Pietro**  
Castel S. Pietro T (Bo)  
60, 100, 125  
gara riservata Uisp

— **Circuito Petrosino**  
Petrosino (Pa)  
60, 100, 125, Senior  
10. prova del campionato  
regionale Sicilia

— **Circuito Quartu**  
Quartu S. Elena (Ca)  
60, 100, 125, Senior

● **GARE CLUB.** La Lombardia è l'unica regione che, grazie al Senna karting club e del Brianza karting club, ha un campionato regionale delle gare club. La riuscita dell'iniziativa è testimoniata dal fatto che, quando manca la gara di chiusura del 22 settembre a Nizza monferrato vi sono ancora tre in cui la lotta è incertissima.

## NEL MONDIALE 125 FORMULA C

# Replica iridata di Beggio

**S**ALBRIS — Gianluca Beggio, per il secondo anno consecutivo, si è laureato campione del mondo della 125 Formula C. Il titolo assegnato in prova unica ha vissuto momenti di tensione per le analisi sul carburante, dopo le manche, con lo stesso Beggio, Rytarbris, Lancieri e Baldelli coinvolti. Di ciò potete leggere a parte. Contemporaneamente alla prova iridata, si è disputata la terza ed ultima gara del campionato europeo 125 Ic-C conquistato dal tedesco Stefan Haak.

**FORMULA C.** Giorgio Pantano con 57'810 segna il miglior tempo, seguito da Beggio, Piccini, Rytarbris, Foré e dal francese Beaz, neo vincitore del titolo francese della 125. Dopo la manche, Beggio precede Piccini, Rytarbris e Palmieri. Qui arriva il colpo di scena: a Beggio e Rytarbris viene comunicata la squalifica per una presenza eccessiva di piombo nella miscela. Dopo il recupero, vinto da Gabriele Lancieri, e trovato anche lui con la benzina irregolare, i commissari decidono poi di riammettere tutti e tre gli esclusi, sub-judice, e di inviare i campioni di miscela a far analizzare in un centro di analisi. Al via della prefinale Rytarbris resta al palo, Beggio va al comando tallonato da Piccini, mentre distanziati, seguono Maggio, Palmieri e Foré. Al secondo giro Piccini passa a condurre. La terza tornata è fatale al battistrada: Beggio si fa largo e nel sorpasso i

due piloti si toccano. Il pilota milanese prende il comando, Piccini è invece costretto a fermarsi per rimontare il cassoncino di aspirazione, quindi tenta un disperato inseguimento. Al quarto giro, Palmieri conquista il secondo posto, mentre per alcune tornate Foré tiene il passo, ma al quinto passaggio viene superato da Maggio. Al vertice le posizioni restano immutate fino all'arrivo. La finale è un assolo di Beggio, che conduce dall'inizio alla fine precedendo sempre Palmieri. Lo spettacolo viene dal fondo: infatti Balistreri si classifica al 9. posto, essere partito 32., Manetti risale 7. dalla 12. fila della griglia, e Piccini è decimo, dopo avere preso il via dal 26. posto. L'ultimo colpo di scena arriva per opera del francese Beaz, per oltre metà gara è al terzo posto, poi viene passato prima da Pantano (autore del giro più veloce) quindi, a due giri dalla fine, si ritira. Alle spalle di Beggio, Palmieri contiene uno scatenato Misljevic.

**INTERCONTINENTALE C.** È il belga Olivier Vander Heyden a conquistare la pole nei tempi di qualificazione precedendo il tedesco Haak, lo svedese Stenshorne, i cecoslovacchi Bartak e Becicka. Solo 11. è il leader provvisorio del campionato, il francese Caron. Dopo le manche è Haak, con quattro vittorie ed un secondo posto, a occupare la pole nella gara 1, affiancato da Bartak. In seconda fila due francesi



fotografie PATERLINI

Caron e Chaumont. Quattro italiani per accedere alla prima finale devono sfruttare il repechage e con un secondo e un quarto posto Fiorin, Savani e Nepa passano, mentre Puviani resta escluso. A via della corsa 1, è subito Haak a prendere il comando, mentre Chaumont per passare Bartak perde il contatto col battistrada e nel finale deve contenere il recupero del belga Vander Heyden. Lotta serrata anche per il quarto posto, dove Balcar precede Bertrant. Va poi segnalato il 6. posto di Savani, partito dalla penultima fila dello schieramento. Al via della gara 2, tre piloti possono ancora ambire al titolo: Haak, Caron e l'italiano Savani. Proprio quest'ultimo con una partenza perfetta si porta al comando nel corso del primo giro precedendo Chaumont, Vander Heyden, Haak e Balcar. Al terzo giro, tutto è rivoluzionato con Chaumont al comando che precede Vander Heyden che il giro seguente prende la testa della gara per mantenerlo fino alla bandiera a scacchi. Per il secondo posto la lotta fra Savani e Caron si protrae fino all'arrivo, questi due precedono i cechi Balcar e Podobsky, quindi Haak, che con il sesto posto conquista il titolo continentale precedendo Carin e Savani.

Giovanni Paterlini

**Il tedesco Haak, a lato, ha conquistato il titolo europeo della Ic-C. Beggio, in alto, si è assicurato, come lo scorso anno, l'alloro iridato della 125 F.C. Nell'altra pagina, il presidente della Ck, Buser, al centro fra Blancato della Biesse e Sala della Birel**

## MONDIALE 125 F.C

Salbris (F), 1 settembre 1996

## Campionato del mondo in prova unica

**Prefinale:** 1. Beggio (Biesse-Tm-Bridgestone) 13 giri in 11'52"216; 2. Palmieri (Gold-Tm-Bridgestone) a 1'036; 3. Maggio (Toni-Pavesi-Bridgestone) a 4'947; 4. Foré (Toni-Pavesi-Dunlop) a 6'543; 5. Misljevic (Toni-Pavesi-Bridgestone) a 6'626; 6. Gabriellson (Top-Tm-Vega) a 6'836; 7. Pantano (Crg-Tm-Bridgestone) a 8'962; 8. Beats (Birel-Tm-Dunlop) a 13'236; 9. Rossi (Crg-Cassani-Bridgestone) a 14'186; 10. Cesetti (Birel-Tm-Bridgestone) a 14'373.

**Finale:** 1. Beggio (Biesse-Tm-Bridgestone) 20 giri in 22'39"590; 2. Palmieri (Gold-Tm-Bridgestone) a 4'208; 3. Misljevic (Toni-Pavesi-Bridgestone) a 4'735; 4. Pantano (Crg-Tm-Bridgestone) a 6'048; 5. Cesetti (Birel-Tm-Bridgestone) a 7'781; 6. Maggio (Toni-Pavesi-Bridgestone) a 10'913; 7. Manetti (Crg-Tm-Bridgestone) a 11'180; 8. Rossi (Crg-Cassani-Bridgestone) a 12'112; 9. Balistreri (Birel-Tm-Bridgestone) a 12'814; 10. Piccini (Crg-Pavesi-Dunlop) a 13'483.

## EUROPEO 125 IC-C

## Terza e ultima prova del campionato europeo

**Corsa 1:** 1. Haak (Crg-Tm-Dunlop) 17 giri in 16'13"423; 2. Chaumont (Pcr-Tm-Dunlop) a 1'698; 3. Vander Heyden (Birel-Pavesi-Dunlop) a 1'877; 4. Balcar (Birel-Tm-Vega) a 9'592; 5. Bertrant (Merlin-Tm-Dunlop) a 9'929; 6. Savani (Birel-Pavesi-Dunlop) a 11'595; 7. Laudato (Top-Pavesi-Dunlop) a 13'516; 8. Onnee (Alpha-Tm-Vega) a 16'014; 9. Di Paolo (Toni-Pavesi-Bridgestone) a 16'459; 10. Andiweg (Alkari-Tm-Bridgestone) a 16'573.

**Corsa 2:** 1. Vander Heyden (Birel-Pavesi-Dunlop) 17 giri in 16'18"362; 2. Savani (Birel-Pavesi-Dunlop) a 6'207; 3. Caron (Birel-Tm-Dunlop) a 6'601; 4. Balcar (Birel-Tm-Vega) a 11'994; 5. Podorsky (Mskari-Tm-Dunlop) a 17'560; 6. Haak (Crg-Tm-Dunlop) a 17'560; 7. Chaumont (Pcr-Tm-Dunlop) a 18'289; 8. Fiorin (Kali-Tm-Vega) a 18'341; 9. Becicka (Toni-Pavesi-Dunlop) a 20'823; 10. Gerraulet (Jolly-Tm-Vega) a 21'027.

**La classifica finale di campionato:** 1. Haak punti 52; 2. Caron 47; 3. Caron 46; 4. Vander Heyden 42; 5. Donati 30; 6. Bertrant 25; 7. Balcar 22; 8. Laudato 20; 9. Fiorin 19; 10. Chaumont 18.



BIESSE E BIREL ESCLUSE E RIAMMESSE AL MONDIALE

## Giallo benzine in F.C

L'ultimo mondiale della 125 F.C disputato senza la monobenzina, che sarà introdotta l'anno prossimo, va in archivio con un autentico giallo. Nello scorso week-end, sulla pista di Salbris, Gianluca Beggio e Milton Ryttaarbris, sono stati dapprima esclusi, poi riammessi, perché sospettati di avere un carburante con un contenuto di piombo superiore a quello consentito. Ciò che, comunque lascia sconcertati è la successione dei fatti. Al termine delle manche, a Beggio e Ryttaarbris viene contestato l'ec-

cesso di piombo nella benzina già miscelata, pertanto vengono esclusi dal mondiale. Nella tagliola di queste analisi, che prevedono la prova di conducibilità elettrica e la verifica con un reagente, finiscono anche Baldelli, in questo caso si parla solo di viscosità anomala e tutto viene rinviato a una successiva analisi di laboratorio con il responso atteso nel giro di due settimane, e Lancieri, a cui viene contestata la stessa anomalia di Beggio e Ryttaarbris. Le Case di Beggio (Biesse) e di Ryttaarbris (Birel), avendo usato entrambe benzina e olio ricevuti in contenitori sigillati dalla Elf (che ne garantisce la conformità regolamentare) chiedono di effettuare una miscelazione con olio e benzina presi da contenitori sigillati alla presenza dei commissari, per poi procedere all'analisi. I commissari sportivi rifiutano questa controprova. Biesse e Birel così preannunciano un'azione legale, con relativa richiesta di risarcimento, nei confronti della Elf, impegnata tra l'altro con le proprie strutture nelle analisi in pista. Alle 13 di domenica, dopo il warm-up, il presidente della Cik, Ernest Buser, che si era sempre voluto tenere fuori delle decisioni del collegio dei commissari sportivi, vi-

sto che alla Elf non potevano garantire l'attendibilità assoluta delle conclusioni a cui avevano portato le analisi, decide di rimettere sub-judice Beggio e Ryttaarbris. Così, anche Lancieri, approdato alla fase finale attraverso il repechage viene fatto correre sub-judice. Ronnie Sala, direttore della Birel Motorsport, dell'accaduto ha detto: "Siamo una delle più vecchie Case costruttrici nel mondo del kart, in quasi 40 anni di corse a livello internazionale non siamo mai stati trovati irregolari, e quando abbiamo chiesto una controprova siamo stati trattati in malo modo dai commissari sportivi, mi sembra un atteggiamento inammissibile. Se poi si pensa che abbiamo usato una benzina Elf, che la casa francese assicura di produrre all'inizio dell'anno in uno stock di circa 80.000 litri, per garantirne che sia tutta uguale e regolare (poi venduta a 8500 lire al litro), c'è di restare esterrefatti". Quanto accaduto impone comunque più riflessioni. In primo luogo bisogna domandarsi che senso abbia fare analisi che non sono certe. In più, viene da chiedersi come sarebbero andate le cose se, al posto di due grosse Case, al centro della vicenda vi fosse stata una piccola squadra.



NEL MONDIALE DELLA 100 SI VEDRANNO I NUOVI MEZZI

## A Lonato anteprima telai

Il mondiale della 100, in programma a Lonato il 15 settembre, rappresenterà un'autentica vetrina delle novità telaistiche che arriveranno sul mercato con le omologhe '97-'99. La sfida iridata di F.A e F.S-A arriva infatti pochi giorni dopo la scadenza dei termini per le richieste di omologazione, così un po' tutte le Case a Lonato porteranno quanto di meglio hanno preparato, e finora tenuto gelosamente nascosto per il rischio di venire copiaty. Il mondiale è appunto una grossa occasione per fare apprezzare ciò che verrà lanciato tra breve sul mercato. La prova iridata di quest'anno è però l'ultima che consente di correre con materiale non registrato, ciò ha consentito al Kosmic e al Red Baron di scendere in campo. Dal prossimo anno, infatti, anche in F.A e F.S-A, si potrà correre solo con telai registrati presso la Federazione internazionale.

**PARITÀ.** Stagione dopo stagione, il mondiale della 100 sta diventando sempre una competizione priva di certi condizionamenti. La benzina era uguale per tutti già lo scorso anno. Nell'appuntamento di Lonato il concetto

di parità (nell'ambito di ogni costruttore) sarà applicato anche alle gomme, dopo una tappa intermedia con le limitazioni imposte già la passata stagione.

**PARTECIPAZIONE.** Possono sembrare pochi 64 piloti al via in F.S-A e 94 in F.A, ma questi numeri sono figli di una scelta precisa. La Cik ha deciso di ammettere solo i piloti che hanno preso parte all'europeo, alla Coppa del mondo di Suzuka ed altre competizioni internazionali. E' stata concessa una sorta di sanatoria per i sudamericani, ammessi d'ufficio, perché il campionato Sudam è saltato. Il principio scelto dalla Cik è molto semplice: ammettere solo piloti di buon livello. Quanto ai favoriti, a prescindere dalla difficoltà di stilare un pronostico, per la F.A si possono fare i nomi di Pantano, Davidson, Gamba e Marra. Nella F.S-A dovranno essere in grado di dire la loro il campione iridato uscente Orsini, Manetti, Balistreri, Misljevic; mentre sul neo campione del mondo della 125 F.C, Beggio, pesa l'incognita della resa dei motori, finora non sempre al vertice

# TORSION

S Y S T E M

**Torsion System**  
struttura a torsione modulare  
Nuova Serie "T" Birel

Massima versatilità  
per prestazioni ad altissimo livello

STUDIO LEVATI - MORRIS



# birel

20035 LISSONE (MI) ITALY - VIA S. MICHELE DEL CARSO, 40  
TELEFONO 039/483440 - FAX 039/461232





### Trulli furente: «Che scorretto Tiemann!»

NÜRBURGRING - A dir poco furente! È uscito così Jarno Trulli dal 6. appuntamento della serie tedesca di F3. Il pilota del team Kms, saldamente al comando del campionato, ha conquistato due secondi posti, dietro a Heidfeld, che gli sono andati decisamente stretti. «Non accetto se che accadano certe cose - è sbottato a fine gara Trulli - Heidfeld mi ha passato in entrambe le gare in rettilineo, come un missile; nelle verifiche il suo motore è stato piombato e ora voglio vedere come andrà a finire, anche se chi sa quando... perchè sarebbe stato meglio controllarlo subito. Ma più di tutto mi ha sconcertato il comportamento del suo compagno di squadra Tiemann. All'inizio della prima gara è rientrato subito al box ed è tornato in pista a un terzo di gara proprio davanti a me, iniziando a ostacolarci, cosicché Heidfeld mi ha passato in pieno rettilineo. Poi Tiemann è rientrato ancora al box e me lo sono ritrovato davanti a pochi giri dal traguardo. Ha iniziato a zigzagare; poi alla curva Dunlop, quando l'ho affiancato all'esterno, mi ha spinto sull'erba e mi ha fatto perdere 4-5 secondi. Le immagini televisive documentano tutto. Gli hanno dato appena 1000 marchi di multa. A me ne diedero 5000 quando in prova sul bagnato, al Norisring, sotto bandiere gialle superai Wilson che era finito in testacoda, come lui stesso ammesse al commissari».



Pole, vittoria e giro più veloce in entrambe le gare: Heidfeld, ha intascato tutto nel sesto appuntamento della serie tedesca di F3. Trulli, sotto, con due secondi posti resta leader

ORSI

## F.3 TEDESCO CON UN SUPERMOTORE OPEL FA L'EN-PLEIN

# MISSILE HEIDFELD

NÜRBURGRING - Un'esplosione improvvisa, inattesa, che ha sorpreso tutti. Nella 10. e 11. prova della serie tedesca di F3, il 19enne Nick Heidfeld non solo ha colto il suo primo successo, ma ha centrato pole e doppietta, con giro più veloce in entrambe le gare, lasciando tutti a bocca aperta, soprattutto coloro, come Trulli, Giau e Couto, che se lo sono visto sfrecciare davanti in rettilineo, come una meteora...Il team Bsr è così tornato alla vittoria, ma non con i suoi due piloti di punta Arnd Meier e Marcel Tiemann, entrambi in giornata-no; per cui Jarno Trulli grazie a due secondi posti ha preso il largo in testa alla classifica di campionato. Nella prima gara Heidfeld ha sprecato la pole facendosi sorprendere da Trulli e André Couto, che non ha impiegato molto a farsi risuperare e a

lasciare poco dopo il varco anche a Giau. Couto si è poi difeso con una ruotata dall'ulteriore attacco del tedesco Widmann, mandandolo in testacoda sul rettilineo box, manovra per la quale il portoghese ha rimediato una multa e 30" di penalità. All'inizio dell'ottavo giro Heidfeld ha approfittato del suo spunto in rettilineo per superare anche Trulli. L'italiano ha quindi rischiato anche il secondo posto quando Tiemann, rientrato in pista davanti a lui dopo una sosta ai box, lo ha rallentato fino a consentire a Giau di riportarsi alle loro spalle e di tentare l'attacco. Nella seconda gara Heidfeld ha effettuato di nuovo una cattiva partenza, ma ha recuperato subito e superato nell'ordine Giau e Trulli, approfittando di una vettura che gli ha permesso tempi sul giro inferiori di quasi un secondo a quelli del più veloce degli avversari. Solo ottavo nella prima gara e settimo nella seconda Rui Aguas, che la Kms Benetton ha ingaggiato per aiutare Trulli nella corsa al titolo: il rendimento del portoghese è stato inficiato dallo stato influenzale.

Carlo Marzetti

PHOTO 4



### Shannon sotto sequestro

NÜRBURGRING - Sabato pomeriggio sulla griglia di partenza della prima corsa della F3 tedesca mancavano le due vetture della Shannon affidate ad Emmanuel Clerico e Dirk Mueller. Su istanza di creditori che lamentano pagamenti non corrisposti, il venerdì sera si era presentato un ufficiale giudiziario che aveva provveduto al sequestro delle monoposto, seguite nella gestione tecnica dalla Hofmann Motorsport di Hannover. L'Abt, altro team in orbita Shannon, si è presentato invece senza i colori biancoverdi e con il solo Christian Menzel, perchè Gianantonio Pacchioni ha opposto un netto rifiuto alla richiesta di pagarsi il volante. I soli a conservare i colori Shannon sono stati i piloti del team G+M Giau, Bert e Widmann

F. OPEL NELLA GIORNATA NO DI LEINDERS

## Con la Vergani Gomes torna al top

NÜRBURGRING - Il portoghese Gonçalo Gomes, pilota del team Vergani, è balzato al secondo posto nell'Euroseries di F. Opel grazie al successo nella 12. prova. Gomes, a lato, ha ottenuto la seconda vittoria stagionale e si è portato a 79 punti dal leader Bas Leinders, 6. al Nürburgring, rallentato da noie tecniche già in qualifica, dove ha siglato solo il 15. tempo. In gara Gomes ha tallonato per 14 giri il battistrada Tim Coronel, partito dalla pole; poi, mentre tentava l'attacco, l'olandese è finito in testacoda per il cedimento della ruota posteriore sinistra e così si è portato al comando. Gomes si è quindi ben difeso dall'attacco finale del tedesco Kaffer, che ha concluso davanti al connazionale Simon. Quarto l'olandese Crevels a cui ha dato a lungo filo da torcere Montanari, altro pilota della Vergani, che con il quinto posto ha ottenuto il proprio miglior piazzamento stagionale. McGarrity è invece finito fuori pista al 3. giro dopo che dal 32. posto al via (per problemi in prova) era risalito già in 13. posizione. (c.m.)



F. NIPPON RALF SCHUMACHER SUBITO OUT

# Fuori i leader Hattori domina

FUJI - I tanti impegni sportivi internazionali e i test in F.1 stanno giocando contro Ralf Schumacher nel campionato giapponese di F.Nippon, dove attualmente è leader. Chiamato per un test a Silverstone con la McLaren, il fratello di Michael ha saltato in Giappone i recenti test collettivi di gomme, che sono importantissimi essendo queste libere. Così nel 7. appuntamento della serie è andato in crisi proprio con le coperture, qualificandosi solo ottavo, intraversandosi già al 1. giro di gara e uscendo di scena. Fortunatamente è andata male anche per i suoi diretti avversari, Hoshino e Takagi, anche loro usciti di scena per testacoda. Con il primo successo della stagione, Hattori (sotto) si è pertanto portato in classifica a ridosso dei tre protagonisti. La gara è stata combattutissima. Hattori, partito dalla pole, è scattato subito in testa seguito da Nakano, Takagi, Hoshino e Fontana. Al comando si è quindi portato Nakano e poco dopo anche Takagi ha superato Hattori. Circa a metà gara Hattori e Fontana hanno iniziato una bellissima rimonta e dopo una gran lotta con Takagi e Nakano, afflito da problemi all'impianto di scarico, si sono portati al primo e secondo posto. Nel finale il pilota argentino ha ulteriormente aumentato il proprio ritmo per cercare di attaccare il giapponese, ma i due hanno terminato nell'ordine. Ancora un week end da dimenticare per Apicella, che ormai si sta chiedendo se valga la pena continuare con un team che non gli può dare alcuna soddisfazione.

Tetsuya Tsuzuki

TSUZUKI



## FORMULA 3

Nurburgring (D), 1/9/96

Camp. ted., 10/11. prova

**1. gara:** 1. Heidfeld (Dallara 395-Opel) 18 giri in 29'34"704, media 166,35 kmh; 2. Trulli (Dallara 396-Opel) a 13"259; 3. Gioia (Dallara 396-Opel) a 14"034; 4. Meier (Dallara 395-Opel) a 19"455; 5. Menzel (Dallara 396-Opel) a 20"336; 6. Stureson (Dallara 394-Opel) a 22"481; 7. Widmann (Dallara 396-Opel) a 24"195; 8. Aguas (Dallara 395-Opel) a 25"362; 9. Bergmeister (Dallara 396-Opel) a 26"971; 10. Olivier (Dallara 394-Opel) a 29"832

**Gpv:** Heidfeld, 1'37"270, media 168,62 kmh

**2. gara:** 1. Heidfeld, 18 giri in 29'32"039, media 166,60; 2. Trulli a 10"388; 3. Gioia a 11"116; 4. Meier a 11"701; 5. Menzel a 15"037; 6. Widmann a 15"471; 7. Aguas a 15"810; 8. Bergmeister a 23"831; 9. Stureson a 25"332; 10. Bert (Dallara 395-Opel) a 30"410

**Gpv:** Heidfeld, 1'36"84, media 169,36 kmh

**Campionato:** 1. Trulli 158; 2. Meier 106; 3. Tiemann 98; 4. Heidfeld 93; 5. Gioia 68

## F. OPEL

Nurburgring (D), 1/9/96

Euroseries, 12. prova

**Classifica:** 1. Gomes 18 giri in 31'40"229, media 156,76 kmh; 2. Kaffer a 0"888; 3. Simon a 1"427; 4. Crevels a 13"745; 5. Montanari a 17"202; 6. Leinders a 17"601; 7. Geuenich a 17"808; 8. Kruss a 19"657; 9. Thimmler a 19"915; 10. Koster a 20"596

**Gpv:** Gomes, 1'44"629, media 156,76 kmh

**Campionato:** 1. Leinders 173; 2. Gomes 94; 3. Thimmler 91; 4. Simon 90; 5. Tim Coronel 81; 6. Nadeau 70

## FORMULA NIPPON

Fuji (J), 1/9/96

Campionato giapponese

7. prova

**Classifica:** 1. Hattori (Reynard 96D-Mugen) 45 giri in 59'22"324, media 203,013 kmh; 2. Fontana (Lola T96-Mugen) a 0"42; 3. Nakano (Dome F104i-Mugen) a 12"16; 4. Kaneliishi (Reynard 95D-Mugen) a 26"14; 5. Moloyama (Reynard 95D-Mugen) a 39"48; 6. De la Rosa (Lola T96-Mugen) a 40"59; 7. T. Suzuki (Lola T96-Mugen) a 49"59; 8. Kurosawa (Reynard 96D-Mugen) a 50"71; 9. Masami Kageyama (Lola T95-Mugen) a 56"72; 10. Mitsusada (Lola T94-Judd) a 57"33

**Gpv:** Fontana, 1'18"098, media 206,049 kmh

**Campionato:** 1. R. Schumacher 27; 2. Hoshino 25; 3. Hattori e Takagi 24; 5. Fontana 22

LAT



F3 BRITANNICO DOPO LE POLEMICHE DOMINA

# KANE ...arrabbiato

PEMBREY - È iniziato in polemica ed è finito con un dominio della giovane promessa Jonny Kane (sopra) il 10. appuntamento del campionato britannico di F.3. Nella 2. gara il campione europeo '94 di F.Ford, si è aggiudicato il primo successo in F.3 dopo un secondo posto con finale thrilling nella 1. gara vinta da Nicolas Minassian, che ha portato al primo centro anche il motore Renault. Nella corsa d'apertura Kane aveva la pole, ma è stato il francese a scattare in testa infilandosi fra il pilota dell'Ulster e il belga Mollekens. Il fattaccio è avvenuto a tre giri dal traguardo quando Kane ha tentato l'attacco a Minassian in rettilineo. Il francese ha chiuso la traiettoria e i due si sono toccati a velocità molto elevata, per fortuna senza perdere il controllo delle vetture e concludendo quindi nell'ordine. «Questo non è un modo sportivo di guidare» a fine gara Kane ha invitato furente contro Minassian. E il francese di rimando: «In gara si lotta ed eravamo in gara! Non è così?». Kane si è comunque rifatto con rabbia nella seconda corsa, dove ha dominato. Giornata incolore per Firman e

Montoya, rispettivamente primo e secondo in campionato. L'inglese ha avuto problemi di frizione nella 1. gara e ha concluso tredicesimo mentre nella 2. è giunto solo quinto. Il colombiano si è accontentato di un quarto e di un sesto posto.

## FORMULA 3

Pembrey (GB), 1/9/96

Camp. brit., 12/13. prova

**1. gara:** 1. Minassian (Dallara F396-Renault) 20 giri in 17'36"61, media 159,67 kmh; 2. Kane (Dallara F396-Mugen) a 0"59; 3. Mollekens (Dallara F396-Mugen) a 1"61; 4. Montoya (Dallara F396-Mitsubishi) a 2"37; 5. Davies (Dallara F396-Twr Gm) a 3"65; 6. B. Smith (Tom's 036F-Toyota) a 4"58; 7. Manning (Dallara F396-Mugen) a 5"31; 8. Matthews (Dallara F396-Renault) a 12"01; 9. Cunningham (Dallara F396-Mugen) a 16"54; 10. Collins (Dallara F394-Mugen) a 17"97

**Gpv:** Kane, 52"02, media 162,15 kmh

**2. gara:** 1. Kane, 20 giri in 17'26"29, media 161,24 kmh; 2. Davies a 9"05; 3. B. Smith a 11"33; 4. Manning a 15"69; 5. Firman (Dallara F396-Mugen) a 17"19; 6. Montoya a 17"60; 7. Minassian a 18"90; 8. Mollekens a 19"69; 9. Matthews a 27"43; 10. Tachi (Dallara F394-Toyota) a 29"19

**Gpv:** Kane, 51"60, media 163,47 kmh

**Campionato:** 1. Firman 159; 2. Montoya 119; 3. G. Smith 109; 4. Mollekens 108; 5. Davies 98; 6. Kane 96; 7. Manning 95; 8. Minassian 94



### STOCK CAR

#### Gordon esulta mentre Jarrett si dispera

DARLINGTON - Jeff Gordon si è aggiudicato la settima vittoria della stagione e Dale Jarrett ha visto volar via il milione di dollari di premio al quale puntava. Questa 23. prova della serie Stock Car era valida per la Winston Select Million, basata sui risultati a Daytona, Charlotte, Talladega e Darlington, appunto. Jarrett aveva già vinto le prime due di queste quattro prestigiosissime gare e se avesse fatto cenno anche a Darlington avrebbe intascato oltre un miliardo e mezzo di lire. Ma al 46. giro, mentre era in testa da 22. tornate, per una macchia d'olio in pista è finito a muro ed è dovuto tornare al box per una rapida riparazione, concludendo la gara solo 14.1. Con il 7. successo Gordon ora insidia la leadership di Terry Labonte, qui solo 26. per problemi tecnici

### STOCK CAR

Darlington (USA)

**Winston Cup**, 23. prova

**Classifica:** 1. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo) 367 giri in 3.41'34", media 218,433 kmh; 2. Stricklin (Ford Thunderbird) a 5'230; 3. Martin (Ford Thunderbird); 4. Schrader (Chevrolet Monte Carlo) a 1 giro; 5. J. Andretti (Ford Thunderbird) a 1 giro; 6. B. Labonte (Chevrolet Monte Carlo) a 1 giro; 7. Irvan (Ford Thunderbird) a 1 giro; 8. Martin (Chevrolet Monte Carlo) a 1 giro; 9. Elliott (Ford Thunderbird) a 1 giro; 10. Speed (Ford Thunderbird) a 1 giro

**Campionato:** 1. T. Labonte 3382; 2. J. Gordon 3358; 3. Jarrett 3291; 4. Earnhardt 3221; 5. Martin 3042



ORSI

Empringham, a sinistra, con il 5. posto ha vinto il titolo di F.Indy Light. Il successo in gara è andato al compagno di squadra Bourbonnais, a destra

PHOTO 4



**F.INDY LIGHT** PRIMATO DEL TEAM FORSYTHE: VINCE BOURBONNAIS E...

# Empringham è campione

VANCOUVER - «Ho preferito giocare di rimessa, senza forzare e rischiare errori; ho pensato solo ai punti per il titolo». E così, nell'11. appuntamento della F.Indy Light grazie a un 5. posto il rookie David Empringham si è aggiudicato il campionato, con una gara d'anticipo sulla conclusione della stagione.

Già protagonista in precedenza in F.Atlantic, il pilota canadese del prestigioso team Forsythe ora ha così tutte le carte in regola per bussare alle porte della F.IndyCar, dove in premio lo attende una Lola in uso gratuito per un anno. La gara di Vancouver è invece vissuta tutta in un appassionante duello fra Jeff Ward, Alex Padilla, Tony Kanaan e Claude Bourbonnais (compagno di squadra di Empringham) che alla fine l'ha spuntata. Dopo aver siglato una pole record, Jeff Ward ha guidato la corsa per i primi 8 giri, ma poi ha accusato problemi alla trasmissione e si è ritirato lasciando il comando a Padilla, che è rimasto in testa fino al 20. giro quando è scivolato in quarta posizione per un testacoda. A questo punto Kanaan ha menato la danza per 22 giri; ma poi... «ho iniziato ad avere problemi di freni, come nelle prove» ha raccontato il brasiliano - e a due giri dall'arrivo Claude mi ha passato. Ho provato a riattaccarlo, ma non c'è stato nulla da fare».

### F.INDY LIGHT

Vancouver (CDN), 1/9/96

**Camp. Usa.**, 11. prova

**Classifica:** 1. Bourbonnais 44 giri in 53'55"713, media 134,139 kmh; 2. Kanaan a 0'349; 3. Holchikis a 2'561; 4. Padilla a 3'434; 5. Empringham a 13'080; 6. Di Palma a 25'010 (tutti su Lola T93/20-Buick Gs)

**Campionato:** 1. Empringham 139; 2. Salles 108; 3. Holchikis 95; 4. Kanaan 91; 5. Bourbonnais 90

## F. ATLANTIC 8. VITTORIA. ORA VUOLE LA NONA COME VILLENEUVE Carpentier insegue il primato di Gilles

VANCOUVER - Patrick Carpentier insegue il primato delle 9 vittorie in una stagione in F.Atlantic stabilito 20 anni fa nientemeno che da Gilles Villeneuve. Al pilota del team Lynx quest'anno non resta altra sfida da vincere visto che nella precedente gara aveva già conquistato il titolo e che in questa, l'11. e penultima, ha centrato il settimo successo consecutivo (un record) e l'ottavo dell'anno. In gara Carpentier è stato impensierito solo al via, quando Bentham è scattato in testa, anticipando però la partenza e rimediando uno stop and go. Proprio quest'ultimo è stato quindi il grande protagonista della corsa: dal 13. posto è risalito al quinto e al 36. giro ha "raccolto" la piazza d'onore quando Montgomery, Schroeder e Tagliani, in gran lotta, si sono messi fuori gioco per una collisione.

### F. ATLANTIC

Vancouver (CDN), 1/9/96

**Camp. Usa.**, 11. prova

**Classifica:** 1. Carpentier (Roll R1-41) 38 giri in 49'04"866, media 127,288 kmh; 2. Bentham (Roll R1-41) 0'005; 3. Jasper (Roll R1-41); 4. Lazzaro (Roll R1-40); 5. Allers (Reynard 95); 6. Binder (Roll R1-41)

**Gpv:** Carpentier, 1'04"197, media 153,676 kmh  
**Campionato:** 1. Carpentier 217; 2. Bentham 138; 3. Jasper 123; 4. Montgomery 113

**TRANS-AM** KENDALL, SECONDO, CONSOLIDA LA LEADERSHIP

## Terza vittoria di Fellows

DALLAS - Terza vittoria della stagione per Fellows (sotto) nella 13. prova della serie Trans-Am. Ma, con una gara ancora al termine del campionato, il risultato più importante è stato ottenuto da Kendall che con il secondo posto ha sensibilmente incrementato il proprio vantaggio in classifica generale su Schroeder, uscito di scena al 53. giro - mentre era in lotta con Fellows - dopo aver urtato un muretto in una difficile fase di doppiaggio.

### TRANS-AM

Dallas (USA), 1/9/96

**Camp. Usa.**, 13. prova

**Classifica:** 1. Fellows (Chevrolet Camaro) 77 giri in 1.19'44"298, media 121,191 kmh; 2. Kendall (Ford Mustang Cobra) a 11'059; 3. Said III (Ford Mustang Cobra); 4. Gooding (Ford Mustang Cobra); 5. Galles (Chevrolet Camaro); 6. Sharp (Chevrolet Camaro)

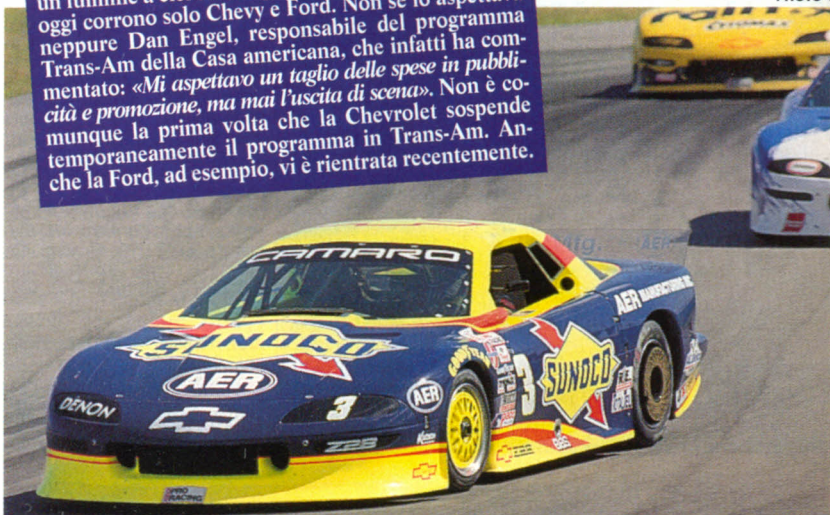
**Gpv:** Fellows, 55'742, media 143,133 kmh

**Campionato:** 1. Kendall 352; 2. Schroeder 336; 3. Fellows 252; 4. Galles 247; 5. Sharp 243; 6. Simo 239

## LA CHEVY SI RITIRA

DALLAS - Mentre Fellows (sotto) ha conquistato il terzo successo della stagione con la Camaro, la Chevrolet ha annunciato che a fine anno sospenderà il proprio impegno ufficiale nella Trans-Am. È stato proprio un fulmine a ciel sereno per la serie americana, dove oggi corrono solo Chevy e Ford. Non se lo aspettava neppure Dan Engel, responsabile del programma Trans-Am della Casa americana, che infatti ha commentato: «Mi aspettavo un taglio delle spese in pubblicità e promozione, ma mai l'uscita di scena». Non è comunque la prima volta che la Chevrolet sospende temporaneamente il programma in Trans-Am. Anche la Ford, ad esempio, vi è rientrata recentemente.

PHOTO 4



# DOVE SI CORRE

a cura di **MARISA IMBROGNO**

## WEEK END

### ALTRE SPECIALITÀ

**12-15 settembre**

**ROMANIA**  
Trans-Carpathic  
Camp. it. Tout Terrain Coeff.4

**15 settembre**

**TRENTO**  
46. Trento-Bandone  
Camp. it. Vel. in Salita  
e Autostoriche  
Tel. 0461/993722

**RIVAROLO CANAVESE (TO)**  
Regolarità Autostoriche  
Tel. 0337/228762-424260

**FERRARA**  
Raduno Alfa Romeo  
Regolarità Autostoriche  
Tel. 0532/209060-52674

**SAN FERMO (BG)**  
Coppa Csaì Slalom 2. zona  
Tel. 035/247621-247635

**FAVARA (AG)**  
Slalom  
Tel. 0922/33039-33720

**CENTOBUCCHI (AP)**  
Slalom

### L'AUDIENZA IN TV

dal 26 agosto  
al 1 settembre

TRASMISSIONE	RETE	DATA	ASCOLTO MEDIO	SHARE
Grand Prix	Italia 1	01/09	1.324.000	9,32%
Itc al Nurburgring-2. gara	Rai 3	01/09	1.238.000	18,29%
Itc al Nurburgring-1. gara	Rai 3	01/09	1.123.000	16,98%
Rally Rai	Rai 3	31/08	1.027.000	16,35%
Dopo Gp Belgio	Italia 1	27/08	488.000	11,81%
SuperT a Pergusa-gare	Tmc	01/09	405.000	4,27%
Crono	Tmc	01/09	249.000	2,39%
SuperT a Pergusa-prove	Tmc	31/08	204.000	2,06%
Tmc Race	Tmc	01/09	167.000	1,99%
Crono	Tmc	29/08	101.000	6,66%

I dati di ascolto si riferiscono alle trasmissioni mandate in onda dalle sole emittenti che si avvalgono del servizio di rilevamento ufficiale Auditel

**OTTAVIANO (NA)**  
Coppa Csaì Slalom 5. zona  
Tel. 0823/444704

**ALGERO (SS)**  
Camp. it. Slalom  
11. Riviera del Corallo  
Tel. 079/935093-952653

**GAZZOLDO DEGLI IPPOLITI (MN)**  
4.F.Challenge Marcegaglia  
Tel. 0376/720061-710359

**TRIESTE**  
2. Raduno Alabardato  
Ferrari - Regolarità  
Tel. 040/313214

**FIANCHI DI DONNA (FO)**  
Velocità su Terra  
Tel. 0543/34435

**MONTEODORISIO (CH)**  
Velocità su Terra  
Tel. 0873/59055

### VELOCITÀ

**15 settembre**

**MAGNY-COURS (F)**  
Itc, F.3000 e Camp. fed. F.3

**VARANO (PR)**  
Camp. it. SuperI e Cvt  
Camp. it. Ferrari F355  
Tel. 0521/242820-240681

**BINETTO (BA)**  
Superformula, F. Europa Boxer  
e F. Junior  
Tel. 080/9921148-9920925

**SILVERSTONE (GB)**  
Camp. brit. F.3

**LAS VEGAS (USA)**  
Iri-Indy Racing League

**MINE (J)**  
Camp. giap. F. Nippon

**DOVER (USA)**  
Winston Cup-Stock Car

### RALLY

**12-15 settembre**

**ISOLA DI MAN (GB)**  
Manx Rally  
Camp. eur. Coeff. 20

**OVIEDO (E)**  
Prince de Asturias  
Camp. eur. Coeff. 10

**13-15 settembre**

**MESSINA**  
Camp. it. Assoluto  
Camp. eur. Coeff. 2  
Tel. 090/2930540-2932111

**CASTELFALFI (FI)**  
Trofeo Tradizione Terra  
Tel. 0572/767000-953902

**13-16 settembre**

**PERTH (AUS)**  
Camp. Mon. e Asia-Pacifico

**14-15 settembre**

**TORRIGLIA (GE)**  
Rally Valli Genovesi  
Coppa Italia 1. zona  
Tel. 010/9670971

**BASSANO (VI)**  
Tel. 0424/523616

## SETTE GIORNI IN TV

**Martedì 10 settembre**

00.30 **FORMULA 1 (Italia 1)** Speciale dopo Gp Monza  
06.00 **KARTING (Dsf)**  
09.30 **FORMULA 1 (Eurosport)** Gp Monza - replica  
11.00 **SPEEDWORLD (Eurosport)** Gp Bpr a Brands Hatch  
15.45 **STOCK CAR (Tele+2)** Gara a Watkins Glen - replica  
16.45 **F.INDYCAR (Tele+2)** Gara a Laguna Seca - replica  
18.30 e 22.30 **PIÙ MOTORI (Tele+2)**  
18.45 **TRANS-AM (Dsf)** Gara a Dallas - replica  
19.00 **OFFROAD (Eurosport)**  
19.25 e 23.00 **TG MOTORI (Odeon)**  
21.15 **MOTORSPORT (Dsf)**

**Mercoledì 11 settembre**

01.30, 09.15, 14.00 e 22.30 **MOTORSPORT (Dsf)**  
10.00 **F.INDYCAR (Eurosport)** Gara a Laguna Seca - replica  
12.15 **TRANS-AM (Dsf)** Gara a Dallas - replica  
13.30 **PIÙ MOTORI (Tele+2)**  
18.00 **MOTORS (Eurosport)** Camp. spa. SuperT, F. Renault e Spider a Monza  
19.00 e 23.30 **GRAND PRIX (Eurosport)**  
19.25 e 23.00 **TG MOTORI (Odeon)**  
23.00 **FOUR-WHEELS (Eurosport)**  
23.05 **ABS (Odeon)**

**Giovedì 12 settembre**

00.05 **RACING TIME (Odeon)**  
00.30 **RUBRICA MOTORI (Italia 1)**  
01.25 **CRONO (Tmc)**  
01.30 **TRANS-AM (Dsf)** Gara a Dallas - replica  
04.00 **CLASSIC CARS (Dsf)**  
05.30 **SUPERTURISMO (Dsf)** Camp. ted. - gare all'Avus - replica  
07.15 e 20.15 **MOTORSPORT (Dsf)**  
10.00 **FOUR-WHEELS (Eurosport)**  
10.30 **MOTORS (Eurosport)** Camp. spa. SuperT, F. Renault e Spider a Monza  
12.00 **OFFROAD (Eurosport)**  
13.00 e 16.30 **GRAND PRIX (Eurosport)**  
18.45 **DREAM CARS (Dsf)**  
19.25 **TG MOTORI (Odeon)**  
20.30 **F.INDYCAR (Tele+2)** Gara a Laguna Seca - replica  
22.30 **FORMULA 1 (Dsf)**

**Venerdì 13 settembre**

00.30 **RUBRICA MOTORI (Italia 1)** Speciale F.IndyCar  
05.00 **TRANS-AM (Dsf)** Gara a Dallas - replica  
07.15 **CLASSIC CARS (Dsf)**  
10.30 **GRAND PRIX (Eurosport)**  
12.15 **DREAM CARS (Dsf)**  
13.00 e 21.00 **TRACTOR PULLING (Eurosport)**  
14.00 **KARTING (Dsf)**  
15.30 **F.ATLANTIC (Tele+2)** Gara a Trois-Rivieres - replica  
16.30 e 21.15 **FORMULA 1 (Dsf)**  
19.00 **MOTORSPORT (Eurosport)**  
19.25 e 23.00 **TG MOTORI (Odeon)**  
20.00 **FOUR-WHEELS (Eurosport)**  
20.30 **TRUCK RACING (Eurosport)**  
22.30 **TELESPORT (Italia 9)**  
22.30 **SUPERSIX SPORT (Supersix)**

**Sabato 14 settembre**

05.00 **KARTING (Dsf)**  
06.00 **DREAM CARS (Dsf)**  
10.00 **CLASSIC CARS (Dsf)**  
11.00 **OFFROAD (Eurosport)**  
11.30 13.00 e 14.00 **MOTORSPORT (Dsf)**  
12.00 **SUPERTURISMO (Tmc)** Qualifiche a Varano  
12.30 **KARTING (Dsf)**  
13.00 **ABS (Odeon)**  
15.15 **RALLY RAI (Rai 3)**  
16.30 **GRAND PRIX (Eurosport)**  
17.00 **RALLY RAID (Eurosport)** Speciale Parigi-Pechino  
17.15 e 23.50 **ITC (Vox)** Qualifiche a Magny-Cours  
19.30 **TRUCK RACING (Eurosport)**  
22.30 **A TUTTO GAS (Italia 7)**  
23.00 **MOTOR LAND (Italia 7-Sesta Rete)**

**Domenica 15 settembre**

13.00 **ITC (Vox)** Gare a Magny-Cours  
13.15 **GRAND PRIX (Italia 1)**  
13.25 **TG2 MOTORI (Rai 2)**  
14.00 **SUPERTURISMO (Tmc)** Gare a Varano  
14.30 **ITC (Rai 3)** Gare a Magny Cours - orario trasmissione suscettibile di modifica  
18.00 **TMC RACE (Tmc)**  
20.00 **CRONO (Tmc)**  
22.00 **TRACTOR PULLING (Eurosport)**

**Lunedì 16 settembre**

00.45 **MOTOR LAND (Italia 7-Sesta Rete)**  
02.00 **CLASSIC CARS (Dsf)**  
11.00 **MOTORSPORTS (Eurosport)**  
19.25 e 23.00 **TG MOTORI (Odeon)**  
20.00 **SPEEDWORLD (Eurosport)**  
22.00 **TRUCK RACING (Eurosport)**  
23.00 **TMC RACE (Tmc 2)**  
23.59 **RALLY (Italia 1)**

**Martedì 17 settembre**

01.00 **TRUCK RACING (Eurosport)**  
01.15 **DRAG RACING (Dsf)**  
05.00 e 20.30 **KARTING (Dsf)**  
11.00 e 16.30 **SPEEDWORLD (Eurosport)**  
15.45 **STOCK CAR (Tele+2)** Gara a Brooklyn - replica  
18.30 **22.30 PIÙ MOTORI (Tele+2)**  
19.00 **TRACTOR PULLING (Eurosport)**  
19.25 e 23.00 **TG MOTORI (Odeon)**

**Mercoledì 18 settembre**

01.30 **DRAG RACING (Dsf)**  
07.15 **CLASSIC CARS (Dsf)**  
12.00 **KARTING (Eurosport)** Campionato Mondiale a Lonato  
13.30 **PIÙ MOTORI (Tele+2)**  
15.55 **SUPERTURISMO (Rai 3)** Speciale dopo Varano  
16.30 **TRUCK RACING (Eurosport)**  
18.00 **MOTORS (Eurosport)** SuperT brit. a Donington  
19.25 e 23.00 **TG MOTORI (Odeon)**  
19.30 **GRAND PRIX (Eurosport)**  
23.05 **ABS (Odeon)**

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