

# PIKES PEAK LE IMMAGINI PIU' EMOZIONANTI

# AUTO SPRINT

30

Anno XXVIII - N. 30 - 26 luglio - 1 agosto 1988 - L. 2.200  
Sped. in abb. postale gr. 11/70



## GP DI GERMANIA

SENNА BISSA  
SUL BAGNATO  
IL SUCCESSO  
DI SILVERSTONE  
E ORMAI TALLONA  
PROST NEL MONDIALE

# IL RE DELLA PIOGGIA



DOPO L'ASSURDA DECISIONE DEL MINISTRO FERRI

## LA PENISOLA METTE LA CODA

**LO SCORSO** giovedì pomeriggio, Peter Flohr è entrato alla Bmw con uno spirito diverso dal solito. In mano aveva una lettera, scritta con non poca delusione, e l'ha consegnata nelle mani del direttore del personale. Conteneva le sue dimissioni irrevocabili da responsabile delle competizioni della Casa bavarese. Un addio improvviso e abbastanza imprevedibile, motivato dalla grande delusione per non aver trovato nel management tedesco il minimo ascolto riguardo il futuro sportivo. Ancora pochi giorni fa, e lo si può leggere nelle pagine che seguono nel servizio sull'attesa invasione tedesca in F.1, ripeteva convinto che la Bmw sarebbe rientrata nel grande giro. Era sicuro che sarebbe successo così, invece nelle ultime ore la situazione deve essere precipitata e lui non si è rassegnato e ha mollato tutto. Resta da vedere adesso come reagiranno a Monaco. Non cambierà nulla nei progetti già previsti, dicono i più ottimisti. Non cambierà nulla perché il futuro non sta offrendo niente, ribattono i più pessimisti. Due teorie ben differenti, non c'è dubbio, peccato solo che del secondo avviso siano tutti i piloti che attualmente sono sotto contratto Bmw.

**MENTRE** Flohr si faceva da parte, partiva a pochi chilometri di distanza, sulla pista di Hockenheim, l'ennesimo tentativo della Federazione internazionale di mettere in difficoltà i giornalisti presenti ai Gran Premi. È una storia vecchia che si protrae da tempo e si arricchisce giorno dopo giorno di nuove vessazioni. Evidentemente a qualcuno disturba il lavoro serio di chi, alle gare, non si accontenta dei comunicati stampa atecnici o delle conferenze ufficiali. Così da tempo si fa di tutto per tenere nascosto quanto può aiutare chi si dà da fare sul serio. Si celano così i pesi al termine della gara, si tacciono gli emolumenti spartiti fra i team e i piloti dopo ogni Gran Premio, debbono restare segreti anche i rilevamenti cronometrici parziali e i vari dati del percorso. E adesso? Adesso non si può più accedere al muretto dei box dove sono imballati i televisori con i tempi istantanei. Quello spazio è ora riservato alle sole squadre, e presto sarà così anche

per i box e per il paddock, con i giornalisti che potranno accedervi solo in particolari orari come avviene, adesso e a pagamento, per il pubblico. L'obiettivo è di isolare i giornalisti in sala stampa senza contare che, al momento, nella maggioranza degli autodromi questi locali non sono nemmeno affacciati sulla pista e quindi non è possibile osservare quanto accade sul circuito. Al tutto bisogna poi aggiungere che i piloti sono ormai usi a schizzare via appena finito il turno di prova o la corsa, così che sapere qualcosa di originale e di diverso sarà veramente difficile se non impossibile. È proprio questo l'obiettivo? Vorrà dire che i giornali smetteranno di mandare inviati alle gare, ma non perché si accontenteranno delle notizie di agenzia bensì perché smetteranno di riportare gli avvenimenti.

**CHE PIACCIA** o no alla Fisa, comunque, Autosprint si impegna a dare sempre di più e a partire da questo numero aggiunge una nuova rubrica completamente riservata allo spazio che l'automobilismo, specie quello da corsa, si è guadagnato sulle varie televisioni a scala nazionale o pluriregionale. In nessun Paese come in Italia, infatti, ci sono tante trasmissioni televisive, e, giorno dopo giorno, bisogna ammettere



che la qualità offerta è sempre migliore e più vivace. Abbiamo allora deciso di occuparcene con costanza, certi di offrire un servizio che altrimenti potrebbe sfuggire, nella sua interezza, anche ai videoutenti più assidui. Apriranno, allora, gli orari di tutte le rubriche fisse, ma non mancheranno i servizi speciali, le telecronache dirette e differite, curiosità e anticipazioni, interviste e commenti. Insomma, abbiamo cercato di vederci chiaro per farvi... vedere meglio.

**DA DOMENICA** scorsa l'Italia si è di fatto allungata. Proprio su queste colonne era stata anticipata la proposta di legge degli ambientalisti tesa a compri-





**Wolfgang Peter Flohr è nato a Berlino il 22 ottobre del 1937. Le sue dimissioni sono arrivate dopo una vita passata interamente con la Bmw essendo entrato giovanissimo nella Casa automobilistica tedesca. Flohr ha ricoperto numerosi incarichi fino ad arrivare, prima del suo passaggio alla Motorsport (1985), al ruolo di responsabile dei clienti Bmw nel mondo (FotoStudio '83)**

mere i limiti di velocità e poi, in un secondo tempo, punire le pubblicità di vetture in cui si parla delle loro prestazioni, punire i giornali che le rilevano, installare su tutte le auto sistemi di controllo sigillati, ma ispezionabili in qualsiasi momento dagli organi di Polizia. Sembravano, due mesi fa, paure ingiustificate, invece ecco che il primo passo è già stato compiuto, dando una prova tangibile di quanto approssimativa sia la conoscenza dei reali problemi della circolazione. La demagogia dei «verdi» è purtroppo ben nota, così come ormai assodata è la dipendenza dei grandi partiti ai loro voleri. Oggi passare per nemico della natura (un bene sacrosanto, intendiamoci) è scomodo e impopolare e pertanto nessuno si vuole prendere questa briga. E i «verdi» se ne approfittano e impongono la loro spesso scellerata volontà che poggia su assiomi tanto evidenti quanto banali. È certo che più piano si va meno male ci si può fare in caso di incidente. È certo anche che se si arriva a non girare per strada si eliminano del tutto anche gli incidenti stradali. Ma con lo stesso principio si può considerare che meno gente lavora minori saranno gli incidenti sul lavoro, così come meno interventi chirurgici si fanno, minore sarà il numero di pazienti morti sotto i ferri. Considerare che mettere tutti alla stessa velocità, vetture piccole e vetture grosse, piloti capaci e conducenti della domenica, automobili e autoarticolati e poi pretendere che siano rispettate le distanze di sicurezza è pura utopia. Dopo di che c'è solo da sperare che uno non inneschi un tamponamento perché verrebbero coinvolti centinaia di mezzi. È indubbio che in mancanza di una rete stradale al passo con i tempi, in mancanza di raddoppi della rete ferroviaria esistente perché i nuovi binari deturpano l'ambiente, in pieno caos aeroportuale qualcosa bisognava pur fare per risolvere i problemi. Si poteva però sperare in qualcosa di più geniale, anche se va detto che l'obbiettivo che interessava i promulgatori della legge (per ora solo decreto) non era tanto favorire realmente la circolazione bensì punire gli automobilisti. E bisogna dire che ci sono proprio riusciti.

**Carlo Cavicchi**

**66**

**RAID**

La Sardegna per vivere un'avventura in fuoristrada



## FORMULA 1

Il Gp di Germania dai nostri inviati 8

L'invasione tedesca 34

## FORMULA 3

Cheli su Dallara a Hockenheim 31

## EUROPEO TURISMO

Arriva la 24 di Spa 42

## RAID

Avventura in Sardegna 66

## SPECIALE

Vatanen anche al Pikes Peak 72

## SPORT PROTOTIPI

A Brands Hatch vince la Jaguar 82

## ITALIANO TURISMO

Bertaggia primo a Misano 84

**82**

**SPORT**

**PROTOTIPI**

A Brands Hatch quinto successo della Jaguar sulla Mercedes-Sauber



## FORMULA INDY

Unser jr. a Meadowlands 88

## EURORALLY

Droogmans scavalca Tabaton 92

## RUBRICHE

Tuttevelocità 4

Tuttetereo 6

Tutteproduzione 78

Lettere 80

Tutterally 96

Domenica Sprint 102

Italia Sprint 103

Dove corriamo 110

Tuttevideo 111

**92**

**EURORALLY**

Tabaton si ritira in Germania e Droogmans passa a condurre l'europeo



CHIAMATE IL **1637** se siete utenti dei distretti di:  
Ancona, Bologna, Comacchio, Ferrara, Fidenza, Firenze,  
Fornovo, Genova, Imola, Lugo, Milano, Modena, Parma,  
Perugia, Pescara, Piacenza, Porretta Terme, Ravenna,  
Reggio Emilia, Rimini, Roma, Teramo, Torino.



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

• Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP

**AUTO  
SPRINT**

n. 30 - Anno XXVIII  
26 luglio-1 agosto 1988

Direttore responsabile  
**CARLO CAVICCHI**

Vicedirettore

**Roberto Guglielmi**

Caporedattore

**Alfredo Maria Rossi**

Inviati speciali

**Roberto Boccafogli**

**Giancarlo Cevenini**

**Cesare Maria Mannucci**

**Carlo Massagrande**

Redattori

**Gianni Antoniella, Antonio de Felice,**

**Diego Forti**

**Ettore Mingardi** (segreteria)

**Franco Nugnes**

**Angelo Orsi** (fotoreporter)

**Maurizio Ravaglia**

**Guido Schittone**

Servizi speciali

**Daniele Buzzonetti, Lino Manocchia**

**Giorgio Piola, Alessandro Stefanini,**

**Eugenio Zigliotto**

Impaginazione

**Morena Albertini, Giordano Capelli,**

**Franco Rossi**

Segreteria di Redazione

**Marisa Imbrogno**

Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert**

Archivio: **Mirco Lazzari**

**Collaboratori:** René Alezra, Roberto

Argenti, Luca Bartolini, Lino Ceccarelli,

Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti,

Massimo Clarke, Gianni Cogni, Bob

Constanduros, Gérard Crombac,

Cesare De Agostini, Mike Doodson,

Andrea Ficarelli, Giorgio Gianuzzi,

David Hodges, Martin Holmes, Jeff

Hutchinson, Thomas M. Imhof, Walter

Leverone, Pietro Libro, Wolfgang

Monsehr, Maurizio Masini, Rolf Nieborg,

Doug Nye, Ezio Pirazzini, Charles

G. Proche, Sergio Remondino,

Gianni Rogliatti, Tommaso Tommasi,

H. Jürgen Tücherer, Grahame Ward.

**Il nostro indirizzo:** 40068 San Lazzaro di

Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono:

051/45.55.11, casella postale AD 1734 -

40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83

Sprint-I, telecopier: 051/455418.

**Distribuzione:** Italia, Concessionario Esclusivo

PARRINI & C. - Piazza Indipendenza

11/B - 00185 Roma - tel. 06/49.40.841 -

Telefax 06/49.50.318 - Telex Dipari 62.61.69.

All'estero, Messaggerie Internazionali

s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel.

51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I.

**Pubblicità:** Concessionaria SPI - Via Manzoni

37 - 20121 MILANO - tel. 02/63.131.

**Fotoliti:** Zincografica Felsinea, via Fossolo

48/2 - 40139 Bologna - tel. 051/49.22.50 -

54.24.10.

**Fotocomposizione e stampa:** Poligrafici il

Borgo S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena

(Bologna), via dell'Industria, 6, tel.

051/45.70.18.



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



**CONTI EDITORE**  
Direttore Editoriale  
**ADOLFO GALLEAZZI**



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990



## BERNARD CON MORENO NEL BROMLEY

IL FRANCESE Eric Bernard ha come è noto abbandonato il team Ralt ufficiale per passare al Bromley Motorsport, la squadra che sta dominando il campionato internazionale di Formula 3000 con Roberto Moreno. L'esordio del francese dovrebbe avvenire il 21 agosto nella gara inglese di Brands Hatch. L'arrivo del secondo classificato della serie transalpina di Formula 3 dell'anno scorso ha comunque suscitato la viva protesta del terzo pilota Ferrari che ha timore che gli sforzi della piccola squadra britannica possano disperdersi su troppi fronti nella fase più delicata del campionato cadetto.



## IL TEDESCO VERRÀ IN ITALIA NELLA GARA DI MISANO WINKELHOCK CON LA PIEMME

LA GARA del campionato italiano di Formula 3 in programma il 7 agosto all'autodromo Santa Monica di Misano Adriatico vedrà la partecipazione nientemeno che di Joachim Winkelhock (nella foto Orsi). L'attuale capoclassifica del campionato tedesco e grande protagonista del Gp di Monaco avrà infatti a disposizione la Reynard 883 a motore Volkswagen Spiess usata fino a ieri dal biellese Marco Tarello che salterà la corsa per impegni di lavoro. Come è noto la Piemme Motors è l'importatore ufficiale per l'Italia dei motori preparati da Siegfried Spiess, ovvero l'uomo

per il quale Winkelhock corre in Germania. La presenza di Joachim non dovrebbe essere la sola internazionale nella gara di Misano. Sembra infatti che sull'autodromo romagnolo possa esordire anche la Berta a motore Renault di Marc Hessel e dell'argentino Victor Rosso che avrebbero dovuto presenziare alla corsa della serie teutonica disputata a Wunstorf domenica 17 luglio. Purtroppo la monoposto argentina non è venuta pronta in tempo utile e il team sembra che abbia optato per l'esordio in terra italiana di questa interessante monoposto sudamericana.

## CONTATTO TRA GARZA E FIRST RACING

IL MESSICANO Josele Garza (nella foto Orsi) sta cercando disperatamente una guida per correre nelle ultime gare del campionato internazionale di Formula 3000. L'ex pilota di Formula Indy ha recentemente stretto un contatto con la First Racing che, come è noto, avrà una March 88B-Judd libera nelle gare di Birmingham e di Le Mans, ovvero in due occasioni nelle quali Pierluigi Martini sarà impegnato nel mondiale di Formula 1 con la Minardi. L'accordo, quindi, potrebbe diventare operativo anche se l'attuale posizione di Martini nella serie potrebbe indurre il romagnolo a saltare due corse della massima formula. Il tutto si deciderà a Brands Hatch il 21 agosto, gara nella quale il romagnolo ha la possibilità di ridurre sensibilmente il proprio distacco dalla Reynard del capoclassifica Moreno.



## ANCHE LE IMSA ALLA CORSA DI KEMORA

IL 20 E 21 AGOSTO prossimi, a Kemora, in Finlandia, si svolgerà la consueta edizione della «Kemora 500», la corsa di mezzanotte come viene soprannominata dagli organizzatori di quel paese. La gara, ad inviti, vedrà la partecipazione di vetture del Gruppo A divise in tre classi (1600, 2500 e oltre 2500), Gruppi B e 5, Imsa Gto, ovvero la categoria del campionato statunitense che più si avvicina ai nostri Gruppi B (si tratta delle Trans Am modificate nel peso e nell'assetto). La corsa prevede la composizione di equipag-

gi composti da due o tre piloti al massimo. Si tratta del più importante avvenimento sportivo del settore velocità di questa nazione. La Finlandia, infatti, è noto che nel campo motoristico vanta soprattutto una grande tradizione nel settore dei rally. L'anno scorso la corsa fu vinta dal pilota americano Willy T. Ribbs, dall'argentino Juan Manuel Fangio junior, e dall'idolo locale Robert Lappalainen su una Chevrolet Camaro vettura che apparteneva alla classe Gto dell'Imsa. Nella foto l'equipaggio che ha vinto l'edizione 1987.

## SOSPESO IL CORSO DI MORROGH A MONZA

HENRY MORROGH non effettuerà il tradizionale corso monzese dall'1 al 5 agosto. L'istruttore irlandese ha infatti dovuto sospendere l'iniziativa a causa dei lavori di riasfaltatura della pista stradale dell'autodromo brianzolo. I tanti iscritti al corso, comunque, non resteranno delusi. Morrogh è corso prontamente ai ripari organizzando due corsi speciali. Il primo sarà tenuto questa settimana dal 26 al 29 luglio, il secondo dal 1 agosto al 4. Il costo di questi corsi è di 2.500.000. Per informazioni rivolgersi alla scuola piloti di Henry Morrogh presso l'autodromo di Magione.



## MODIFICATO IL MOTORE DELLA HOLDEN

NELLA FOTO Larry Perkins, l'ex pilota australiano di Formula 1 e vincitore della Coppa Fia di Formula 3 nel 1975, posa orgoglioso accanto all'ultimo tipo di propulsore che equipaggerà quanto prima la Holden Commodore Gruppo A. «Ritengo — ha detto Perkins — che questo nuovo propulsore possa essere schierato per la prima volta in gara a Sandown Park in settembre. All'epoca avremo compiuto tutti i test necessari per metterlo a punto». Il motore, sviluppato dalla Perkins Engineering con parti fornite da Tom Walkinshaw Racing, è un 5 litri dotato di iniezione elettronica. Le modifiche sono state create per controbattere lo strapotere delle nuove Ford Sierra Rs500 nella serie australiana. Di questi motori ne saranno realizzati 15.

■ **SLALOM.** Si allarga il campo del motor-home del pool medico dell'Ancai e dono del Fac (Fondo assistenza corridori). Per la prima volta il dottor Protetti e il fisiatra francese Marchand hanno prestato la loro opera in una gara di slalom. È successo al lago d'Orta domenica 17 luglio. I due specialisti erano a disposizione dei piloti per eventuali interventi e per consigli.



## KLAUS LUDWIG COSTRUIRA UNA NUOVA GR. C

**KLAUS LUDWIG**, trentottenne pilota tedesco, già vincitore di tre 24 Ore di Le Mans, costruirà una vettura Gruppo C per il campionato mondiale della prossima stagione. La nuova biposto tedesca sarà spinta da un motore Porsche 3 litri, sei cilindri, turbocompresso (quello che attualmente motorizza le 962 di Stoccarda). La vettura sarà caratterizzata dalla monoscocca realizzata in fibra di carbonio, visto che Ludwig possiede un'azienda specializzata in materiali compositi e che già realizza le carrozzerie (e altri particolari) per le Porsche 962 del team Brun.

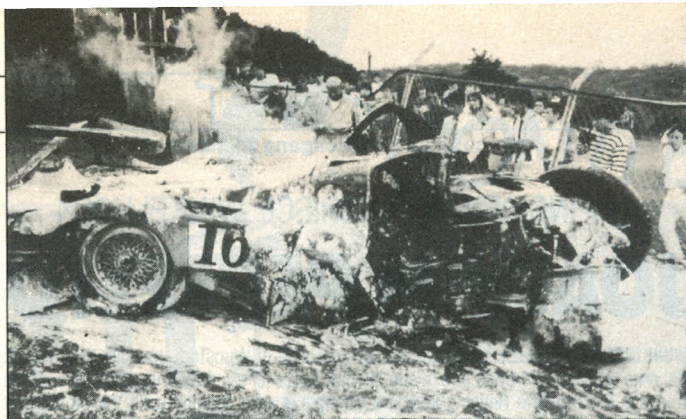
## SEMPRE PIÙ FORTE L'AUDI IN TRANS-AM

**DOPPIETTA** Audi nell'8. prova del campionato Trans-Am, disputatasi a Meadowlands in coincidenza con la gara di F. Indy. Sul traguardo Hans Stuck, alla sua 3 vittoria stagionale, ha preceduto Hurley Haywood, che, con il secondo posto ha raggiunto quota 114 punti nella classifica del campionato. Ora Haywood comanda la serie con 19 punti di vantaggio su Irv Hoerr, 37 su Gentilozzi e 41 sul campione in carica Scott Pruett. La gara è stata molto combattuta con Scott Pruett (partito in pole, con Stuck a fianco e Pickett su Corvette e Haywood in seconda fila) in testa nella prima parte della gara. A partire però dalla 30. tornata (su 84) il rush delle Audi è risultato irresistibile e nel corso del 39. giro Stuck ha preso la testa per non lasciarla più.

## MOLTO RICCO IL PROGRAMMA DEL GP D'AUSTRALIA

**SARÀ** molto nutrito il programma delle manifestazioni di contorno al Gp di Australia che si correrà il 13 novembre prossimo e che chiuderà la stagione. Ad Adelaide scenderanno in pista i dragster, e sarà la prima volta che si effettuerà una tale competizione nell'ambito di un week end dove l'avvenimento clou è la corsa fra le Formula 1. Inoltre sono previste una «celebrety race». Le «celebrità» si sfideranno su vetture Nissan, una gara riservata a vetture di Gruppo A, quindi una per vetture Sport e una di Formula 2 e una per «veteran».

■ **INTERSERIE** — Walter Lechner durante una serie di test in vista della gara di Interserie con la sua Porsche 962 che si disputerà sull'Osterreichring il 31 luglio, al Salzburgring, il 21 luglio scorso, ha fatto segnare il nuovo record, anche se ufficioso, del tracciato austriaco. Lechner ha fermato i cronometri sul tempo di 1'07"85 alla media di 225 kmh; il vecchio record che gli apparteneva era di 1'08"80 stabilito sempre con una Porsche 962.



## GRAVE INCIDENTE AL FUJI IN PROVA

**COSÌ** si è ridotta la Porsche 962 del pilota danese Kris Nissen uscita di strada durante le prove della 500 miglia del Fuji in Giappone (nella foto). Nissen, che è stato ricoverato immediatamente dopo l'incidente in ospedale per le gravi ferite riportate. La Porsche dello sfortunato pilota danese è finita contro le reti di protezione incendiandosi.

## LA F. CART VUOLE INTERNAZIONALIZZARSI AUSTRALIA E ASIA PROSSIMI OBIETTIVI

**STANNO** facendosi sempre più serrati i contatti che il responsabile della Cart John Frasco sta intavolando con le varie Federazioni internazionali per dare un più ampio respiro alle gare di F. Indy. La Serie infatti, gode di grande popolarità negli Usa, ma manca, quanto meno sotto il profilo della diffusione, dell'internazionalità della F. 1. Oltre ai contatti, sempre più frequenti, con Balestre per un avvicinamento alla Fisa, i responsabili Cart hanno annunciato di avere avviato delle trattative per disputare alcune delle loro gare in Giappone e in Australia. Una eventualità di questo tipo potrebbe concretizzarsi dal 1990, se non addirittura dal 1989, come ha lasciato intendere l'australiano Jon Davison dopo essersi incontrato con John Frasco per verificare la fattibilità del programma. Non ci sarebbe più solo la trasferta canadese di Toronto ma le F. Indy potrebbero cominciare ad uscire dai confini americani in maniera molto consistente. Anche il numero delle gare a questo punto potrebbe aumentare. L'ipotesi non è però particolarmente gradita a gran parte dei team manager. Questi temono che si possa avere un aumento dei costi non proporzionati all'aumento di promozione da offrire agli sponsor, quanto meno a quelli attuali, che sono in gran parte orientati solo verso il mercato Usa. Sta animandosi anche il mercato «pilotti» della F. Indy. Il movimento più grosso riguarda il campione in carica Bobby Rahal. Questi ha lasciato intendere di essere in cerca di un ingaggio dopo che il suo team manager ha ventilato l'ipotesi che, a fine stagione lo sponsor la birra Budweiser, decida di lasciare. Un'ipotesi apparentemente incredibile, visti i risultati del team (due campionati vinti negli ultimi due anni e la possibilità ancora molto aperta di vincerlo per la terza stagione consecutiva) che però trova fondamento nella voce, circolata ai box, che l'attore Paul Newman possa lasciare il suo attuale socio Carl Haas per dar vita ad un team di F. Cart tutto suo. In questo caso lo sponsor della squadra di Newman sarebbe la Budweiser che con l'attore ha da sempre dei rapporti privilegiati. Ecco allora tutte le tessere del mosaico andare a posto... □

## CARLO REBAI IN VIA DI GUARIGIONE

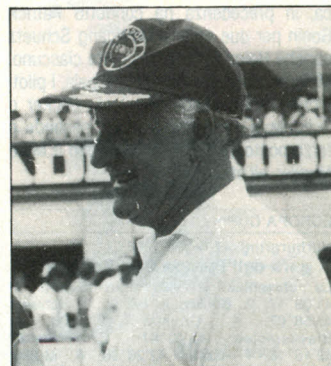
**CARLO REBAI**, lo sfortunato pilota rimasto vittima circa un mese fa del pauroso rogo a Pergusa durante la gara valida per il Civt, si sta riprendendo in maniera soddisfacente. Il varesino è ancora degente nella camera asettica dell'ospedale di Palermo a causa delle estese ustioni di cui era rimasto vittima. Rebai non ha voluto essere trasferito presso un altro nosocomio per l'ottima assistenza ricevuta in quello del capoluogo siciliano. In questi giorni il pilota verrà sottoposto a un secondo intervento di trapianto, quindi i medici prevedono di dimettere Rebai, che, ricordiamo, corre con il team Lombardi, fra una decina di giorni.

## NUOVI MODELLI PER IL CIVT

**DAL PRIMO** luglio altre vetture si sono aggiunte all'elenco di quelle che potranno correre nel CIVT: nella classe N2 potrà gareggiare la Saab 9000 Turbo 16 con un peso di omologazione di 1.225 kg; nella N4 l'Honda Prelude 4Ws con peso di 1.125 kg. (che potrà gareggiare anche in A3 con peso minimo di 860 kg. e larghezza ruote max. di 9"); nella N5 la attesa Peugeot 205 Rally 1.3 con peso di 740 Kg. della quale i primi esemplari si sono visti in gara già a Misano, che potrà essere preparata anche in Classe A6 con un peso minimo di 740 kg e ruote da 7.5". Dalla stessa data è anche omologata in Gruppo A la Bmw M3 «Evoluzione».

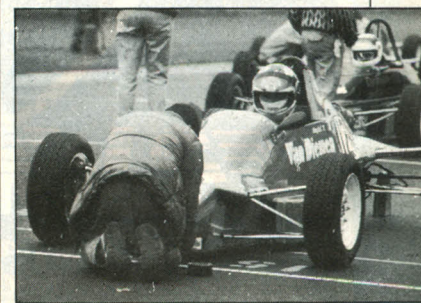
## HULME ANCORA IN PISTA

**DENNY HULME** (nella foto) continua la sua attività agonistica. Il neozelandese, campione del mondo di Formula 1 nel 1967 e che ora ha cinquantadue anni, prenderà parte alla gara australiana di turismo che si correrà a Sandow l'11 settembre prossimo in coppia con Larry Perkins, altro ex-pilota di Formula 1, su una Holden Commodore Ss.



## SOSPURI SFORTUNATO IN IRLANDA

**È STATO** molto sfortunato Vincenzo Sospiri (nell'immagine, FotoSutton) nella gara di F. Ford che si è disputata sul tracciato di Kirkistown in Irlanda del Nord e valida per il campionato inglese di categoria. Il pilota romagnolo ha rotto il motore a due giri dal termine della corsa quando era saldamente in testa e pareva proprio che, con la vittoria, la testa della classifica del campionato fosse a portata di mano. Sospiri era partito dalla terza posizione in griglia e al terzo giro era già riuscito a prendere il comando delle operazioni staccando progressivamente gli avversari: al momento del ritiro l'italiano vantava ben otto secondi di vantaggio sul più immediato inseguitore. Non è andata bene neanche ai due più diretti avversari di Sospiri, gli inglesi Derek Higgins e Richard Dean, che si sono dovuti ritirare anche loro per una collisione con conseguente uscita di pista. La gara è stata vinta dal portoghese Pedro Chaves, tuttavia il campionato resta quanto mai aperto con Sospiri che attualmente occupa il terzo posto.





Ha collaborato: **Wolfgang Monsehr**

## MASSIMO SIGALA ORMAI PROSSIMO AL TITOLO EUROPEO

**NÜRBURGRING** — L'italiano Massimo Sigala sta puntando al suo terzo titolo europeo nella Coppa Renault. Nella quinta gara svoltasi in due prove nell'ambito del Truck Grand Prix sul circuito ridotto del Nürburgring, Sigala ha vinto con distacco in entrambe le prove, passando a condurre per la prima volta nella stagione in corso in classifica generale. È il quarto cambio che avviene in testa alla classifica; in precedenza ha condotto Patrick Gonin per due volte e Wolfgang Schuetz nonché Heinz Becker una volta ciascuno. Malgrado la netta vittoria di Sigala, i piloti tedeschi non hanno sfigurato. Becker e Schuetz si sono classificati al secondo e terzo posto, Dirk Wagner al sesto e Mike Mueller all'ottavo.

### EUROPA CUP

Nürburgring, 17 luglio 1988

#### 5. gara dell'Europa Cup Renault

**La classifica:** 1. Massimo Sigala in 41'39"17; 2. Becker 41'42"37; 3. Schuetz 41'56"07; 4. Gouhier 42'11"06; 5. Bleekemolen 42'13"47; 6. Wagner 42'16"16; 7. Gonin 42'26"96; 8. Muller 42'27"25; 9. Pereja 42'52"72; 10. Spinetti 43'05"58.

□ Giro più veloce: Sigala in 1'18"15 alla media di 139,500 km/h.

**Classifica dell'Europa Cup:** Sigala 55; Becker 51; Gonin 47.

## UN INCIDENTE FAVORISCE WINKELHOCK JOACHIM PERFETTO

**WUNSTORF** — Sul velocissimo circuito aeroportuale di Wunstorf, Joachim Winkelhock ha vinto nuovamente dopo che la sua serie di successi era stata interrotta nelle ultime tre gare. È stato Otto Rensing invece a ottenere le pole position sulla Vw Motorsport Reynard davanti al privato Wolfgang Kaufmann e Winkelhock sulla sua Vw Reynard. Ci sono state due sostituzioni fra i piloti: Stefane Fricke ha sostituito l'olandese Gerrit van Kouwen del Team Luensmann e lo Svizzero Franco Forini è entrato nel Team Schuebel Motorsport accanto a Ralf Kelleners dopo la morte di Csaba Kesjar. Un altro pilota svizzero, Daniel Mueller, ha riportato gravi ferite urtando un palo della luce dopo un testa-coda; ciononostante sarà presente al Gp di Formula 1 di Hockenheim. Tutti i piloti hanno deciso di partire con le slicks, nonostante il tracciato fosse bagnato a causa di un forte acquazzone. Wolfgang Kaufmann è passato al comando ma in seguito ad un testa-coda su un tratto bagnato ha perso posizioni. Quando i piloti hanno dovuto rallentare a causa della bandiera gialla in seguito a questo incidente, Winkelhock ha potuto sorpassare Biela e Rensing e rimanere in testa per i restanti giri. Per guadagnare la seconda posizione, Otto Rensing ha dovuto lottare strenuamente con Biela, riuscendo comunque negli ultimi due giri a stare davanti al pilota della Martini. Successivamente un rappresentante dello sponsor di Biela ha protestato contro Rensing per avere sorpassato con bandiera gialla ma il reclamo è stato respinto dai commissari sportivi. Wolfgang Kaufmann comunque ha tentato di tutto per riportarsi in testa, ma non è riuscito ad andare oltre la quinta posizione. Il vicecampione di F.3 Hans Peter Kaufmann non è stato capace di ottenere punti in questa prova; è stato costretto al ritiro a causa di un guasto alla sospensione posteriore in seguito ad un testa-coda.

### FORMULA 3

Wunstorf, 17 luglio 1988

6. prova del campionato tedesco

**La classifica:** 1. Joachim Winkelhock 18 giri in 31'43"26 alla media di 171,937 km/h; 2. Rensing 31'46"48; 3. Biela 31'47"57; 4. Bartels 31'58"07; 5. Kaufmann 31'59"54; 6.

Forini 32'07"67; 7. Kraemer 32'09"70; 8. Lohr 32'10"31; 9. Roppes 32'28"21; 10. Kelleners 32'31"16.

□ Giro più veloce: Kaufmann in 1'43"53 alla media di 175,601 km/h.

□ Classifica del campionato: Winkelhock 114, Rensing 105, Biela 99, Bartels 76, Kraemer 72, Kaufmann 67.



## DOMINIO DI BOURDON CON LA PORSCHE

**LE CAMP** — André Bourdon, leader della Coppa Porsche francese, ha dominato la 5. gara della serie disputata al Paul Ricard. Ma a fornire emozioni in corsa ci ha pensato René Metge che, partito con il 7. tempo in prova è giunto secondo.

### COPPA PORSCHE

Le Camp, 2 luglio 1988

5. gara della Coppa Porsche francese

**La classifica:** 1. André Bourdon in 34'03"72 alla media di 134,331 km/h; 2. Metge a 1"92; 3. Lapeyre a 4"57; 4. Jaussaud a 6"88; 5. Dutrey a 14"69; 6. Guiod a 14"98; 7. Rozenvaig a 16"36; 8. Flamming a 22"22; 9. Beguin a 22"56; 10. Belmondo a 23"78.

□ Giro più veloce: Bourdon in 1'40"91 alla media di 135,030 km/h.

**Classifica della Coppa 944 Turbo:** Bourdon 82; Maissoneuve 61; Metge 44; Jaussaud e Lapeyre 43; Guiod 28.

VOLANTI ATC, IL PIACERE SI FA STRADA.



**RACING**  
Sport Auto Accessories

mod. PISTA - Volante molto aggressivo con impugnatura tutta anatomica. Molto adatto alla guida sportiva, dove l'aderenza della mano al volante deve essere ottimale. In pelle di vari colori e in scamosciato nero.

Distributore Italia: SIMONI RACING SRL - 44043 Mirabello/Ferrara /Tel. 0532 - 847444 (r.a.)

## FRENTZEN AL SUO TERZO SUCCESSO CONSECUTIVO NEL TROFEO OPEL LOTUS

**NÜRBURGRING** — Heinz Harald Frentzen del Team Jochen Mass Junior, partito in pole position, ha ottenuto la terza vittoria consecutiva nella prova Opel Lotus svoltasi sul Nürburgring, distanziando ulteriormente i suoi avversari in classifica generale. Il tedesco occidentale Juergen von Gartzen e il belga Peter Kox hanno avuto un'ottima partenza, ma Frentzen ha sorpassato Kox al secondo giro e si è posto all'inseguimento di von Gartzen fino a due giri dal termine, quando è passato in testa favorito dalla pioggia. La corsa, inizialmente prevista sui 25 giri, sesta prova del campionato nazionale, è stata interrotta al 18. giro a causa della pioggia insistente. Hanno assistito circa 100.000 spettatori.

### TROFEO OPEL LOTUS

Nürburgring, 17 luglio 1988

#### 6. prova dello challenge europeo

**La classifica:** 1. Frentzen 18 giri in 20'38"94; 2. Von Gartzen 20'39"07; 3. Kox 20'40"00; 4. Kalf 20'42"64; 5. Werner 20'47"88; 6. Arlt 20'49"15; 7. Faerber 20'52"44; 8. Weber 21'11"02; 9. Oberndorfer 21'15"33; 10. Arbing 21'17"42.

**Classifica del trofeo:** Frentzen 85; Kalf 68; Gartzen 63; Werner 52; Faerber 47; Arlt 45; Luyet 30; Kox 25; Arbing 17; Holzer 14.

■ **NEL** campionato tedesco produzione continua il dominio della Ford Sierra Cosworth che hanno dimostrato la loro potenza con la vittoria di Klaus Ludwig davanti al compagno di squadra Steve Soper. In classifica generale comanda Ludwig con 234 punti davanti a Oestreich fermo a quota 210.

■ **IL DANESE** Kris Nissen ha ulteriormente incrementato il proprio vantaggio nella «Victro Cup» Interserie grazie alla splendida gara di Wunstorf. Il pilota del team Kremer ha dimostrato di poter vincere agevolmente già dalle prove durante le quali ha conquistato senza difficoltà la pole position.



GP GERMANIA

CON LA PIOGGIA SENNA IMPONE ANCORA LA SUA LEGGE

# TUTTI SOTTO

di Cesare Maria Mannucci





**HOCKENHEIM** — Il caldo era insopportabile e mentre i piloti cercavano riparo nei motor-home dopo le fatiche delle prove di sabato, Alain Prost non stava nella pelle per la felicità. Messosi rapidamente alle spalle la pioggia e l'abbandono di Silverstone, Alain sembrava essere tornato il pilota in grado di ribattere testa a testa le prestazioni di Ayrton Senna: sullo schieramento di partenza, le due McLaren erano separate da pochi centesimi. C'erano tutti i presupposti per una battaglia aperta e continua tra i due dominatori della stagione, mentre le altre vetture, come al solito

servivano solo a riempire lo schieramento, prive della seppur minima ambizione. A un certo punto Alain Prost ha telefonato a Parigi, e mentre Murray e Nichols discutevano le regolazioni tecniche da adottare in corsa, il pilota francese è sbiancato in volto. Dall'altra parte dell'apparecchio, un amico gli diceva che Parigi era flagellata dalla pioggia e che la perturbazione si stava avvicinando rapidamente alla Germania. La notte prima della corsa Alain Prost ha faticato a prendere sonno, non per i tuoni e i lampi che in un attimo hanno spazzato via l'infuocata estate tedesca,

quanto perché sapeva che il giorno dopo avrebbe ritrovato quelle condizioni di pioggia e di aderenza precaria che ha sempre dimostrato di gradire poco. Con la pioggia, Hockenheim diventa una pista pericolosissima, una trappola infernale. Inoltre, proprio sotto la pioggia Alain fu testimone, sei anni fa, del terribile incidente che spezzò la carriera a Pironi: probabilmente con quelle immagini ancora negli occhi il due volte campione del mondo si è avviato per il giro di pregriglia. La partenza è stata la materializzazione dei timori di Prost e

*segue*





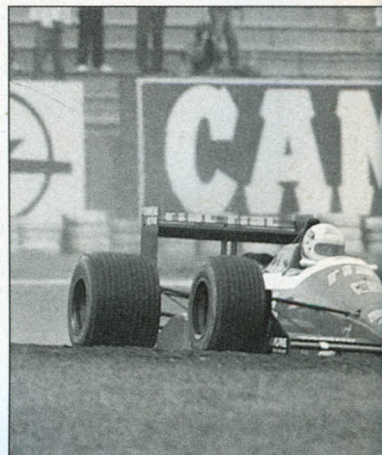
## TUTTI SOTTO

segue

mentre Senna ha guadagnato rapidamente la testa infliggendo a Berger oltre un secondo al giro, il francese sembra in difficoltà, faticando oltre misura per mantenere la scia di un fantastico Nannini. È iniziato così a distanza l'ennesimo duello tra i due piloti della McLaren. Senna è stato comunque perfetto, dando, mai come in questa occasione, una netta dimostrazione di superiorità. A giudicare dal distacco che Ayrton ha inflitto ai suoi avversari, si direbbe che per lui si sia trattato di una passeggiata, ma in realtà la corsa di entrambe le McLaren è stata caratterizzata da notevoli problemi tecnici. Sia Prost sia Senna sono infatti partiti con le vetture assettate per l'asciutto, inoltre le prese d'aria maggiorate per i freni, montate in previsione di una temperatura più elevata, hanno impedito ai freni di funzionare in maniera ottima-



*Nannini, sopra alle prese con Prost, è stato autore di una gara magistrale e solo un guasto lo ha privato di un più che probabile terzo posto. Anche De Cesaris, a destra, è stato tradito da un secondo testacoda quando era decimo (FotoGiovannelli). Berger, sotto, ha illuso per un po' tenendo dietro Prost per undici giri ma poi il francese ha ristabilito la situazione anche perché la Ferrari ha evidenziato i soliti guai con il consumo (FotoAmaduzzi). Pure Alboreto, sotto, ha avuto fastidi dello stesso tipo. Capelli, nell'altra pagina, è stato quinto e primo degli aspirati (FotoColombo)*

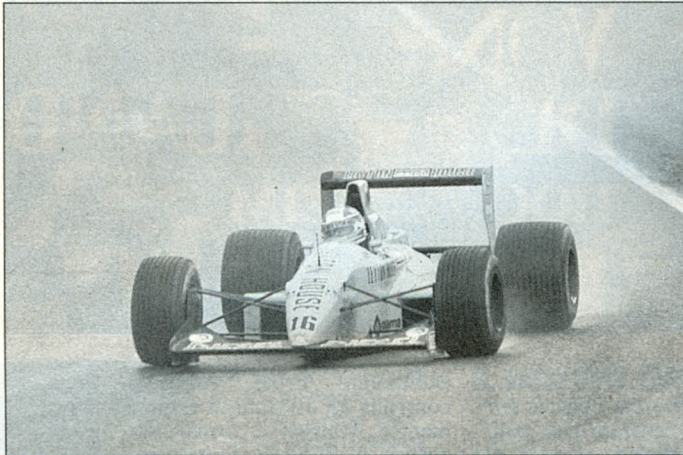




le, originando una fastidiosa alterazione sulla ripartizione della frenata. Con una vettura che tendeva sempre a partire in testacoda, Senna non ha commesso invece il minimo errore, esibendosi in derapate da manuale nella zona mista del Motodromo. A un certo punto la pioggia si è interrotta sul rettilineo d'arrivo, mentre continuava abbondantemente nel tratto in mezzo al bosco. Ebbene, proprio in questi momenti Senna ha aumentato ulteriormente il proprio ritmo, limitandosi poi negli ultimi giri a gestire il grande vantaggio su Prost. Il francese è stato autore di una corsa combattiva e, dopo le esitazioni della prima parte di gara, iniziata con un clamoroso errore in partenza, contemporaneamente al migliorare delle condizioni atmosferiche, ha rapidamente recuperato su Nannini e Berger scavalcandoli senza nessun problema. L'unica paura per lui è venuta da un testacoda effettuato all'ingresso della veloce curva Nord e originato proprio dalle difficoltà di equilibrare la frenata. Fino

a oggi Prost poteva vantare nei confronti di Senna una minore propensione all'errore e una maggior maturità nel gestire tutte le fasi della corsa. Ebbene, oggi il «professore» è incappato in un testacoda che avrebbe potuto avere conseguenze anche più dannose, mentre Senna, in una giornata dove era più facile volare fuori che restare dentro (e i numerosi testacoda degli altri piloti lo dimostrano) non ha mai commesso il minimo errore, la minima disattenzione, dimostrando che la lezione di Montecarlo è stata assorbita in tutti i suoi aspetti. Il tracciato di Hockenheim sembrava comunque fatto apposta per le caratteristiche della McLaren, e il motore Honda è stato l'unico, tra i propulsori sovralimentati a non accusare mai il minimo problema legato al consumo di carburante. Non altrettanto si può dire della Ferrari, protagonista di una gara anonima e incolore, come già era successo a Silverstone. Che il consumo elevato fosse il limite del-

l'attuale propulsore, lo si sapeva bene, ma che su un tracciato da oltre duecento di media, la Ferrari dovesse soccombere davanti alla Benetton del magico Nannini, è una cosa che certamente non depone a favore di Maranello, anche perché dimostra che dopo la disfatta di Silverstone non si è fatto nessun progresso in materia. Gherard Berger è salito sul podio solamente in virtù dei guai al comando dell'acceleratore che hanno costretto Nannini a sostare per oltre tre giri ai box. Sino a quel momento Nannini controllava la corsa dell'austriaco, che ormai al limite con la benzina, girava sempre più lentamente. A riprova di questo, Berger ha ottenuto il proprio giro più veloce al settimo passaggio, con la macchina in condizioni di pieno e la pista molto bagnata. Nannini da parte sua ha ottenuto il giro più veloce di tutta la corsa proprio nelle ultime battute, quando però aveva già perso tre giri ai box. Non è stata certo una bella giornata per le macchine di Maranello, e forse non è un caso che i problemi di consumo si siano amplificati da quando Jaques His ha abbandonato la Ferrari per tornarsene alla Renault. Con il computer di bordo che indicava costantemente di ridurre il ritmo, la corsa di Berger e Alboreto diventa difficilmente giudicabile, tuttavia l'austriaco si è fatto ancora una volta ammirare per la grinta, soprattutto nelle prime fasi di gara. Insieme a Senna mettiamo comunque sul gradino più alto Sandro Nannini. Dopo Silverstone avevamo espresso alcune perplessità per i numerosi errori commessi dal pilota toscano. Questa volta però Sandro è stato incredibile, tenendo il passo di vetture che in velocità massima potevano disporre di una superiorità di oltre trenta chilometri. È stata certamente la corsa più bella della sua carriera, e il terzo posto sarebbe stato il giusto premio per una corsa condotta con grande aggressività e intelligenza. La Benetton riparte comunque da Hockenheim con la consapevolezza di aver trovato un pilota con tutti i numeri per rivestire il ruolo del leader, soprattutto in funzione del prossimo anno, quando le gare saranno affrontate dal team italo inglese con ambizioni ben maggiori. Dall'altare di Nannini, alla... polvere di quelli, che cercando il colpo ad effetto, sono voluti partire con le gomme da asciutto, quando realisticamente non c'era nessun elemento che potesse indicare un miglioramento delle condizioni. Si tratta di Piquet, Caffi, Larini e Streiff. A causa di questo errore, Piquet è volato fuori alla prima chicane, con i pneumatici completamente annullati dall'aquaplaning. A Caffi invece è esplosa la gomma posteriore probabilmente a causa dell'eccessivo patinamento sul bagnato. Un vero peccato perché senza questi errori Piquet avrebbe potuto agevolmente conquistare il terzo posto mentre Caffi avrebbe potuto concretizzare maggiormente l'ottimo potenziale della vettura realizzata dalla Scuderia Italia. □



## SURSUM CORDOLA

### ACQUA DI FUOCO

**WYATT SENNA** e Alain Clanton si sono sfidati all'Hockenheim Corral e, senza neppure aver bisogno dell'aiuto di Doc Hollyday, lo sceriffo brasiliano ha trionfato. In realtà, Ayrton un assistente lo ha avuto: si tratta di un misterioso manager che il brasiliano ha appena assunto. Si chiama Nuvola Nera ed è un indiano Sioux. La prima mossa del nuovo arrivato è stata quella di far cambiare la divisa al pilota di San Paolo: ora Senna si aggira, nottetempo, con un casco di piume e alcune righe colorate sul viso, agitandosi a ritmo di shake. Come si è visto anche qui in Germania, la nuova tattica ha dato i suoi frutti. Dal canto suo, Prost ha concluso una nuova sponsorizzazione: dal prossimo Gp la sua tuta sarà

fabbricata dalla Burberry's, la nota ditta di impermeabili. Il francese ha tuttavia in serbo un colpo che potrebbe essere decisivo: si dice che abbia assunto il colonnello Bernacca con l'obbligo di prevedere pioggia per tutte le prossime gare. «Visto che non ci ha mai preso...», ha detto Alain. Senna è stato laconico nel commentare la sua quinta vittoria, si è limitato a quello che sostiene essere un proverbio brasiliano: «Acqua a catinelle, gli altri a pecorelle!». «Quando ho visto l'acqua — ha detto Berger — ho proprio sperato che, essendo una vasca da bagno, la mia vettura andasse un po' meglio, ma, evidentemente, hanno dimenticato il tappo...».

Alfredo Maria Rossi



NONA VITTORIA CONSECUTIVA DELLA McLAREN

# TUTTO PREVISTO: LA PIOGGIA NO

Dietro la coppia Senna-Prost, la «solita» Ferrari che conquista terzo e quarto posto con Berger e Alboreto. Grande prova di Nannini tradito da un guasto

**HOCKENHEIM** — Dai 40° del sabato si è passati a 20° e, in più, il cielo pare impazzito, con certi nuvoloni neri che aprono i rubinetti un'ora prima del via. Pioverà anche in gara? Mezz'ora prima del via il direttore di gara accorda dieci minuti di prove libere per permettere ai ventisei qualificati di impraticarsi sull'asfalto viscido. Ed è a questo punto che alcuni prendono la decisione del... secolo: avviarsi con le slick. Nell'ordine, giocano il tutto per tutto Piquet, Larini, Streiff e Caffi. Ma non sembra una buona scelta, visto che, dopo avere smesso per un attimo, la pioggia riprende a battere intensamente. Sono tante le apprensioni della corsa: Nannini, ad esempio, non ha girato nel warm-up in preda a problemi elettronici. Dato che il muletto se lo è accaparrato Boutsen, il senese si avvia con un propulsore tutto nuovo, come del resto fa Mauricio Gugelmin, a cui è esploso, per la seconda volta in tre giorni, l'otto cilindri Judd. Nei piani alti dello schieramento tutto fila a meraviglia: Prost ha messo a punto la vettura di scorta e si schiera con quella, mentre Berger e Alboreto confidano nella buona sorte. La corsa deve ancora iniziare e c'è il primo colpo di scena. Larini entra ai box. Una ragione tecnica? «**Assolutamente no** — dirà alla fine il conduttore dell'Osella — **solo che prevedevo delle difficoltà a partire con le slick**». Un ragionamento che non fa una grinza, visto quello che succederà di lì a poco. Al via Prost s'impappina come un ragazzino alle prime armi e Senna non ha la minima preoccupazione a prendere la testa davanti a Berger. Natural-

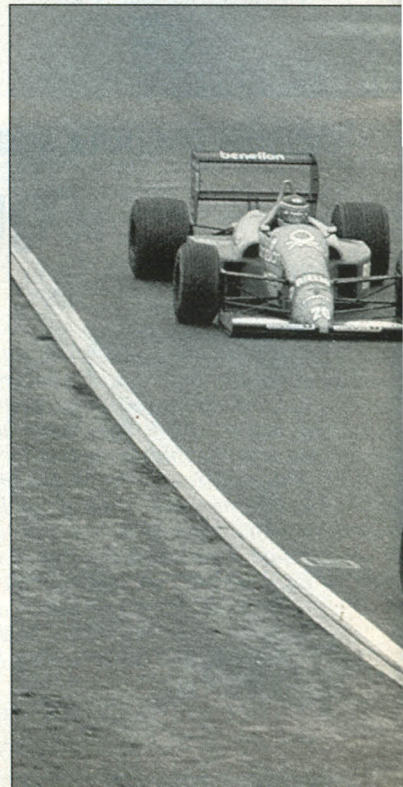


mente dietro a Prost è un... semicaos. Alboreto quasi si ferma per non centrare l'ex campione del mondo, mentre al centro del plotone sbagliano in serie Piquet, Nakajima e Gugelmin. Per Nelson, comunque, si tratta del primo errore ma non dell'ultimo. Arrivato alla chicane, il brasiliano si accorge subito che la scelta slick è stata la peggiore tra quelle che poteva fare. Va in testacoda e danneggia la fiancata sinistra della sua Lotus ritirandosi. Alla conclusione del giro Senna è già nettamente davanti a Berger, Nannini, Prost, Alboreto e Capelli in pieno duello. Dietro questi c'è il vuoto, con Boutsen tranquillo al settimo posto, Mansell all'ottavo e Warwick al nono. La gara già al secondo passaggio non ha più storia. Senna e Berger fanno corsa molto ragionata mentre Nannini offre il consueto spettacolo: il senese sente il fiato di Prost e deve spingere per cercare di mantenere la posizione. Al quarto giro Senna comanda con cinque secondi su Berger, Nannini e un

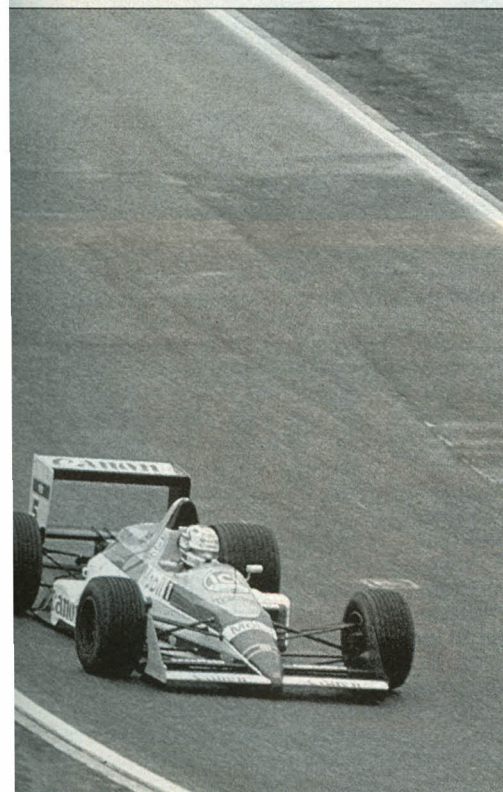
calmissimo Prost. Alboreto controlla gli attacchi di Capelli mentre Mansell è ormai alle costole di Boutsen. L'attenzione è tutta su Prost che si sta svegliando. Al 7. passaggio il francese infila Nannini e si mette in coda alla Ferrari di Berger, proprio nel momento in cui Nigel Mansell fa capire a Boutsen perché la Casa del Cavallino ha assunto lui e non il belga per la prossima stagione. Sono giri decisivi nei quali sembra potere accadere di tutto. Qualcosa, infatti, avviene all'8. tornata, in piena chicane. Alliot si accorge molto in ritardo di avere a fianco Senna in fase di doppiaggio. Il pilota della Lola scarta all'improvviso e vola, imitando, seppur dalla parte opposta Piquet. Nella manovra Ayrton va per cordoli ma senza conseguenze: sa di essere il dominatore di una corsa senza storia, nella quale per l'ennesima volta le McLaren fanno quello che vogliono. Lo dimo-

**Guido Schittone**

*segue*







*Sopra, (FotoOrsi) la gara si decide, in pratica, già al via: Prost esita e Senna si invola verso il suo quinto successo. Sul podio, nell'altra pagina, il brasiliano potrà esultare: ormai Prost, che pure sorride, è molto vicino. Terzo è Berger, ma quanti grattacapi. A sinistra, una fase di gara con Mansell davanti a Boutsen, poi l'inglese dovrà ritirarsi e il belga, certo non in una delle sue giornate migliori, riuscirà comunque a ottenere il sesto posto*

## IL MOTIVO

### AGGANCIAMENTO VICINO

**HOCKENHEIM** — L'impressione comune alla conclusione del Gran Premio di Germania è stata quella che il campionato del mondo possa essere terminato proprio su questa pista strana e difficile. Chi vince a Hockenheim generalmente si porta a casa il titolo iridato. Accadde l'anno scorso quando Piquet, sfruttando la iella di Mansell, tagliò per primo il traguardo. Furono nove punti determinanti nel prosieguo della stagione. Certo l'affermazione di Senna a Hockenheim è stata ben diversa da quella fortunosa del suo connazionale. Ayrton ha dominato in lungo e in largo, firmando una delle sue più belle prestazioni. Sicuro, spavaldo, tranquillo ha guidato su questo autodromo metà autostrada e metà stadio come nessun altro ha fatto. Alain Prost, anche senza il testacoda, non avrebbe potuto vincere in nessuna maniera. Ancora una volta il francese è stato battuto sul terreno bagnato e la sua leadership nella serie iridata ormai vacilla anche perché il due volte campione del mondo ha clamorosamente ciccato le due corse che lo vedevano in teoria, favorito: Silverstone e, appunto, Hockenheim. Con l'Ungheria alle porte, ovvero un Gran Premio che si disputerà sul terreno favorevole ad Ayrton, è un gran brutto guaio perché il Senna di questo periodo di stagione è senz'altro il migliore conduttore del lotto. A Hockenheim l'unico rischio reale avrebbe potuto essere una distrazione, tipo Montecarlo: non è successo perché quella lezione ha trasformato Ayrton Senna da pilota superiore a campione. Una differenza sottile ma che fa vincere i mondiali.

(g.s.)



## DAI BOX

### PIRELLI TORNA MA SOLTANTO FRA DUE ANNI

SI TORNA a parlare di Pirelli in F. 1. Recentemente la Casa italiana ha provato sulla pista di Balocco alcuni pneumatici derivati da quelli utilizzati nella stagione '86. Montati sul telaio Alfa Romeo dotato di motore dieci cilindri, sembrano aver dato buone risultanze, tuttavia i tempi per un ritorno della Pirelli nel 1989 non sono ancora maturi. Soprattutto perché la Goodyear non accetta che un nuovo costruttore arrivi in F. 1 con il vantaggio di fornire solo una squadra, come vorrebbe fare la Pirelli. Se arriveranno altri costruttori di pneumatici, la Goodyear vuole che il numero dei team sia diviso in parti più o meno uguali, per non accollarsi un lavoro troppo oneroso. Al momento tutte le squadre più importanti sono legate anche per il prossimo anno alla Goodyear. Il ritorno della Pirelli dovrebbe invece essere sicuro nel 1990, quando il potenziale delle nuove squadre sarà più chiaro.

■ **LA FERRARI** si associa alla Prema Racing? Durante la gara riservata di F. 3 Fabrizio Giovanardi, grande amico di Piero Corradini, meccanico di Alboreto, ha beneficiato di tutta l'assistenza (monitor e segnalazioni) dei box Ferrari. Addirittura Michele Alboreto è andato a visionare Giovanardi all'interno del Motodromo per dargli poi consigli. Alla fine Giovanardi ha ottenuto ottimi tempi, mentre molto deluso era Berger in quanto il suo «protetto» Wendlinger si era rivelato nettamente meno veloce dell'italiano.

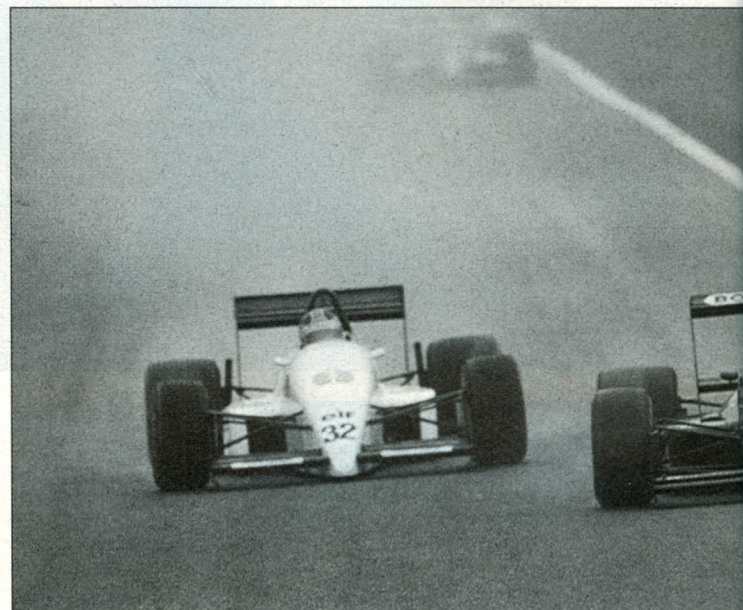
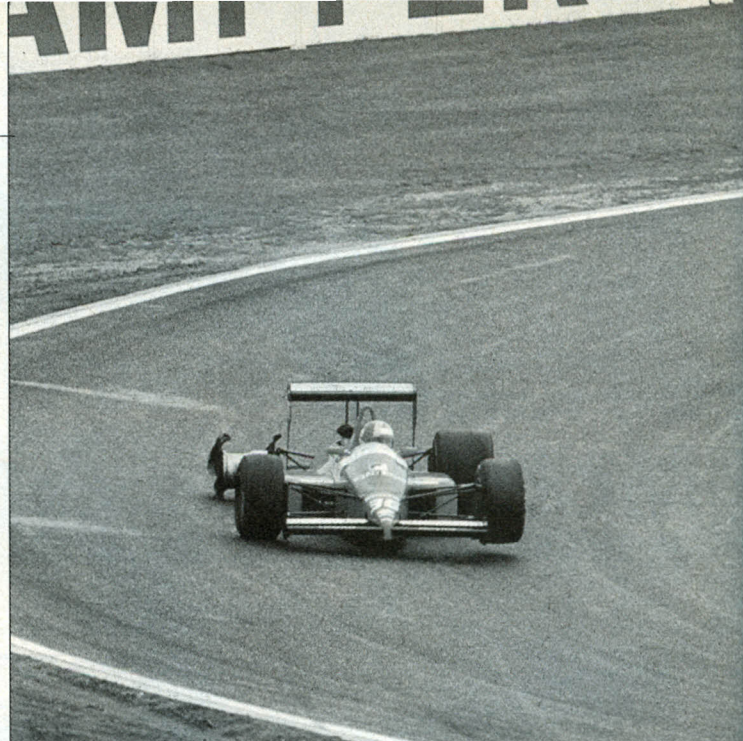
■ **LUCA DRUDI**, il pilota italiano che disputa il campionato europeo di F. Opel Lotus, è un grande esempio di sportività e di passione per lo sport dell'automobile. Mentre quasi tutti i piloti disputano questa serie con organizzazioni simili a quelle della F. 3, Drudi può contare solo sull'aiuto di un amico, che nella vita di tutti i giorni fa il fornaio. Drudi e il suo amico si organizzano tutta l'assistenza, dormono dentro il camion, prendendosi la soddisfazione di mettersi dietro numerosi piloti, dotati di mezzi ben maggiori.

■ **SUBITO DOPO** Il Gp di Germania, la Minardi sosterrà sul circuito del Paul Ricard una lunga sessione di prove per verificare la validità di numerose soluzioni aerodinamiche studiate di recente nella galleria del vento di Max Sardou, in Francia.

## TUTTO PREVISTO: LA PIOGGIA NO

segue

stra, ad esempio, Prost al 12. giro, quando stanco di star dietro a Berger lo supera ponendosi al secondo posto. A questo punto la classifica vede terza la Ferrari dell'austriaco e, quarta la Benetton di Nannini che dà la netta impressione di potere puntare al podio. Dietro al senese Alboreto gira sugli stessi tempi di Berger ed è ben davanti a Capelli che intravede negli specchietti la sagoma della Williams di Mansell. Chi invece sta divertendosi è il trio composto da Patrese, Nakajima e Gugelmin, uno attaccato all'altro, con De Cesaris alle spalle che sta arrivando come un indemoniato. Modena si ferma al 13. giro con guai di elettronica. Ne uscirà per onore di firma per poi fermarsi altre due volte, l'ultima delle quali definitivamente. Alla 16. tornata entrano assieme sia Mansell sia Caffi, il primo con la leva del cambio in disordine, il secondo con il cerchione sinistro senza gomma. Il destino per i due sarà diverso. Nigel tornerà in pista ma per uscire, in preda allo scoramento, nella Sachs Kurve mentre Alex, montate le gomme rain, si produrrà in una magnifica rimonta. Senna è il dominatore, Prost non riesce a rimontare e Berger sembra essere pago del terzo posto. L'austriaco ha comunque il pepe di Nannini in coda e non può prendersela troppo comoda. Chi infiamma i pochi tedeschi presenti alla corsa è invece il quartetto malefico che ha in Patrese, nono, un ostico comandante e in Nakajima, Gugelmin e De Cesaris tre scatenati (o meglio due e mezzo, considerando la vettura a disposizione del giapponese) soldati. Il primo a rompere gli indugi è il brasiliano che al 23 giro si mette alle costole di Riccardo. De Cesaris, in preda a guai con la leva del cambio, sa di non dovere sprecare altro tempo e infila Nakajima all'esterno della prima curva. Il giro seguente il romano vola alla Sachs ma riprende giusto in tempo per non mollare la presa. Così al 27. giro passa ancora una volta il giapponese in rettilineo e al 28. saluta Patrese in piena chicane, tra gli applausi del pubblico. La sua gioia durerà solo quattro passaggi perché al 32. giro An-

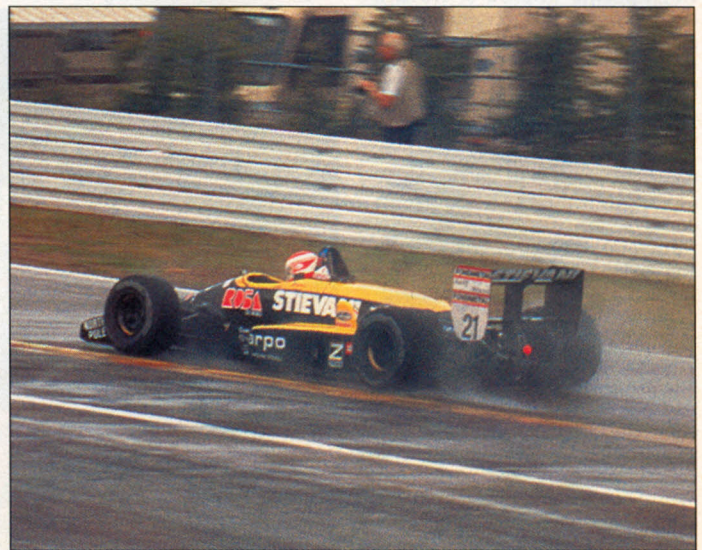
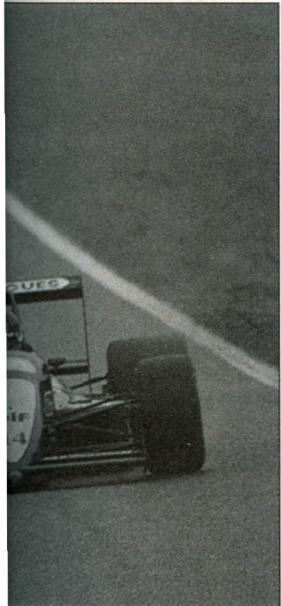


drea andrà ancora una volta in testacoda. «Il cambio è impazzito — commenterà — ho fatto sesta-seconda». Ma stiamo arrivando a una fase calda. Alla tornata numero 34 lo spettacolo si ravviva. A iniziare lo show è Prost che si gira nel tentativo di recuperare su Senna. Riparte alla svelta dalla scomoda posizione. Pochi secondi dopo Berger non si capisce con Ghinzani in chicane. «L'ho visto abbastanza lontano — dirà il bergamasco — non credevo volesse superarmi. Invece Gerhard mi ha infilato nel momento in cui ho impostato la curva. Mi dispiace, gli chiedo scusa». Anche Gerhard, comunque, è fortunato. Va nell'erba ma riprende. La festa è finita? Per niente: Bou-

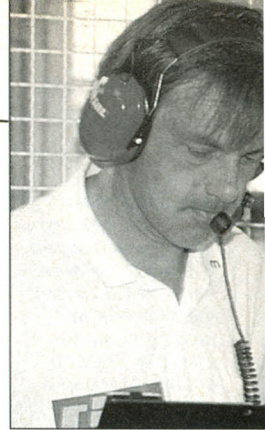
tsen, ovvero la sua brutta copia, si gira pure lui ma è graziato. Siamo alle battute finali, Senna viaggia con 27" di vantaggio su un ormai domo Prost. Sui 50" è il distacco di Berger che al 37. giro non vede più negli specchietti la Benetton di Nannini. Il senese si è ritrovato di colpo senza filo dell'acceleratore. Si ferma ai box e i meccanici impiegano molti minuti per sostituire un pezzo di plastica che blocca la corsa del gas. La consolazione per Nannini giungerà al 40. passaggio quando, di rabbia, stabilirà il giro più veloce di una gara dominata da Senna, persa da Prost e condotta con regolarità e intelligenza dai due ferraristi. Quinto è la pelli. □



A sinistra, Caffi rientra ai box ormai senza una gomma. A destra, Dalmas sorpassa Ghinzani ma alla fine le posizioni saranno invertite. Sotto a destra, Mansell e Warwick lottano fianco a fianco (FotografieAmaduzzi). Sotto, Larrauri alle prese con Streiff (FotoOrsi). In basso, mentre Ghinzani passa, Palmer non ce la fa... (Photo4). A destra, Larini parte dai box (FotoColombo)







APERTA UFFICIALMENTE LA CACCIA AGLI INGEGNERI

## ANCHE MIGEOD LASCIA LA FERRARI

**HOCKENHEIM** — Follie di mezza estate. Dopo che il mercato piloti ha sparato subito i suoi colpi più clamorosi, con Mansell alla Ferrari e Boutsen alla Williams, l'attenzione si sposta ora sul mercato dei tecnici. La figura del progettista assume così un'importanza talmente grande che il futuro di molte squadre ruota proprio attorno al nome di chi dovrà disegnare le macchine del prossimo anno. Migeod, Brunner, Ducarouge, Tetu, Bellamy e Nichols sono i nomi al momento più gettonati. Ma vediamo nei dettagli tutte le operazioni.

**FERRARI** — Dopo Brunner, Postlethwaite e His è ora l'ingegnere francese esperto in aerodinamica Jean Claude Migeod ad abbandonare la Casa del Cavallino. Appena Barnard è tornato a ricoprire il ruolo di direttore tecnico, i primi ordini sono stati proprio quelli di esautorare Postlethwaite e Migeod dai propri incarichi. A Migeod Barnard non perdonava il fatto di aver collaborato attivamente con Postlethwaite alla realizzazione della macchina dotata di motore atmosferico che avrebbe dovuto porsi in concorrenza con quella realizzata a Guilford. Migeod è stato così allontanato dal lavoro in galleria del vento e spostato al settore motori, ufficialmente per studiare la fluidodinamica interna dei propulsori. Logicamente Migeod si trova a disagio in un incarico che non è il suo. Ha chiesto un periodo di ferie e nel frattempo sta perfezionando i dettagli del suo passaggio alla Renault, che lo «giererà» poi alla Williams, dove, dopo la partenza di Frank Dernie, c'è la necessità proprio di un ingegnere esperto in problemi aerodinamici come è appunto Migeod. Nel frattempo, la fuga di His verso la Renault ha messo il reparto motori della Ferrari in una situazione di grossa difficoltà. Andandosene, l'ingegnere francese ha portato con sé tutte le memorie relative alle mappature dell'attuale motore turbo, alle quali era l'unico ad avere accesso. Si spiega così in questa maniera l'eccessivo e preoccupante aumento di consumo evidenziato sia a Silverstone sia a Hockenheim. Lo sviluppo dell'attuale motore

turbo ha subito così una radicale battuta di arresto e non si capisce come i nuovi motoristi in arrivo dalla Abarth — l'ingegner Lombardi ha però ancora rifiutato l'incarico — possano risolvere a breve termine la situazione, essendo del tutto privi di esperienza in F. 1. È intenzione della Fiat di attingere a piene mani, sia per i motori che per i telai e l'aerodinamica, ai propri ingegneri del centro ricerche e sviluppo. Una situazione rischiosa, che potrebbe andare anche a scapito dell'ottimale sviluppo della macchina dotata di motore atmosferico, in quanto si tratta di ricorrere a persone indubbiamente capaci ma del tutto a digiuno di F. 1. Per adesso, comunque, il reparto corse della Ferrari è stato, secondo il volere del direttore Capelli, così ristrutturato: il reparto motori è affidato all'ingegner Castelli e a Renzetti, ripescato dopo che l'anziano ingegnere toscano aveva terminato la propria consulenza proprio questa stagione. Il settore aerodinamica è affidato a Henry Durant, sino a ieri collaboratore di Migeod. Il reparto telai è affidato a Gordon Kimball, mentre al più presto sarà varato un altro dipartimento, addetto al controllo della produzione dei singoli pezzi, per i quali si sta cercando un responsabile. Qui in Germania, intanto, la Ferrari ha contattato Udo Zucker, uomo di punta della

Bosch, al quale si deve la progettazione della centralina Motronic che per anni ha rappresentato il punto di forza del motore Tag. Zucker potrebbe passare al gruppo Marelli per portare la sua esperienza sul cervellone elettronico che sulla macchina dotata di motore aspirato, controlla la funzionalità del motore e del cambio automatico. Zucker ha parlato per oltre un'ora con Barnard con il quale aveva già collaborato ai tempi della McLaren. Si tratterebbe di un uomo estremamente importante per la Ferrari.

**DUCAROUGE** — Dopo il glorioso passato all'Alfa Romeo, Ducarouge potrebbe decidersi a tornare da noi, passando alla Scuderia Italia. Accetterebbe così le proposte relative alla direzione tecnica che gli ha fatto Beppe Lucchini. In questo caso il lavoro di Ducarouge procederebbe in parallelo con quello dell'ingegner Dallara, aumentando considerevolmente il potenziale del team. Mentre Autosprint è in edicola, Ducarouge ha in programma un lungo e approfondito colloquio con Peter Warr. Se il team manager inglese sarà in grado di chiarire la nebulosa situazione Lotus, Ducarouge resta in Inghilterra, altrimenti passa alla Scuderia Italia e l'annuncio ufficiale potrebbe già essere dato questa settimana.

**STEVE NICHOLS.** Anche la perfetta McLaren non è immune dal valzer degli ingegneri: Steve Nichols, attuale responsabile del progetto della vettura che corre quest'anno, uomo di importanza fondamentale nell'organigramma McLaren, vuole abbandonare il team di Ron Dennis. Nichols non ha gradito il fatto che sebbene abbia progettato una vettura invincibile, la realizzazione della macchina a motore aspirato sia stata assegnata a Neil Oatley. Nichols ha inoltre problemi di convivenza con Gordon Murray, accusato da Nichols di volersi arrogare tutti i meriti per l'attuale vettura, pur avendo contribuito — secondo lui — in minima parte. La convivenza Nichols-Murray si è fatta difficile, inoltre Nichols stanco di anni di apprendistato, ha richiesto a Ron Dennis un mega ingaggio, forte dei successi dell'attuale vettura.

**MICHEL TETU.** Il francese vuole cambiare squadra. Il tecnico francese è stanco della situazione che si è venuta a creare all'interno della Ligier. La squadra francese ha attualmente uno staff tecnico ridotto al minimo e tutto il lavoro relativo alla progettazione della macchina per il prossimo anno è fermo in attesa che arrivi Frank Dernie che dovrebbe portare anche gli altri ingegneri inglesi. Sebbene Tetu mantenga degli ottimi



*Steve Nichols, (nella FotoOrsi a sinistra) pare spiegare a Senna perché potrebbe lasciare la McLaren. Anche Piquet, nell'altra pagina (FotoAmaduzzi), potrebbe cambiare, ma la Lotus gli chiede con insistenza una firma. Invece Brunner, in alto FotoColombo, ha già lasciato*





MERCATO PILOTI/FASE DI ATTESA

DAI BOX

# PATRESE IN FORSE

rapporti con Guy Ligier, che non lo rimprovera assolutamente per gli insuccessi dell'attuale vettura, progettata troppo in fretta e senza che il bravo ingegnere francese avesse il tempo per svilupparla a dovere, si è venuta a creare una situazione di grande tensione con il direttore del team, quel Michel Paoli che, a suo tempo, fu la persona che volle l'allontanamento di Ducarouge dalla Ligier. Tetu ha ricevuto un'interessante proposta da Larrousse per progettare la nuova Lola che dovrà ospitare il motore Lamborghini. Una soluzione che soddisferebbe in pieno anche gli uomini di Mauro Forghieri in quanto l'attuale responsabile tecnico della Lola, Eric Broadley, dopo la partenza di Bellamy, manca ormai da troppo tempo dalla F.1.

**BRUNNER.** Che Gustav Brunner abbandonasse la Rial per passare alla Zakspeed lo si sapeva, ma che questo avvenisse a metà stagione, è stata una sorpresa per tutti. Il Gp di Germania è stata infatti l'ultima gara che Brunner ha trascorso con il team di Ghunter Schmidt, stanco delle continue discussioni con il manager tedesco, Brunner ha deciso di abbandonare subito la Rial, non potendo più sostenere una situazione ormai esasperante. Soprattutto, Brunner non ha gradito le ultime dichiarazioni di Schmidt alla stampa tedesca dove viene accusato di aver progettato una vettura sia competitiva ma troppo fragile e scarsamente affidabile. È stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso, e dovendo ancora ricevere dei soldi, Brunner ha detto basta, decidendo così di dedicarsi subito alla Zakspeed. La Rial ha ingaggiato per il momento Stefan Forbert, che aveva già collaborato con Schmidt ai tempi dell'Ats. La Rial continuerà comunque anche il prossimo anno e la direzione tecnica è stata proposta a Ralph Bellamy, corteggiato anche da Lamberto Leoni, per la sua nuova squadra di F.1. Alla Zakspeed, in attesa che Brunner sia disponibile al cento per cento, il progetto della macchina che dovrà ospitare il Cosworth DFR procede sotto la direzione dell'italiano Nino Frison. (c.m.m.)

**HOCKENHEIM** — «Sì, è vero: qui in Germania avrei dovuto annunciare il secondo pilota. Purtroppo la situazione non è ancora chiara: dobbiamo definire ancora con molti sponsor. Per il momento non posso annunciare la riconferma di Riccardo Patrese, chiariremo tutto entro le prossime quattro settimane». Chi parla è Frank Williams, mentre per Riccardo Patrese, che era ormai sicuro di avere la riconferma in mano, non si tratta certo di un bel momento. Michele Alboreto è infatti tornato alla carica e amici comuni, suoi e di Williams, avrebbero proposto al costruttore inglese un considerevole appoggio di sponsor in cambio dell'utilizzazione dell'attuale pilota Ferrari. Williams è indeciso sul da farsi: conosce i rischi di affrontare la prossima stagione con due piloti del tutto nuovi e dopo aver più volte dichiarato la propria soddisfazione per il rendimento di Patrese, si trova adesso nella difficile situazione di doversi rimangiare tutto quello che ha pubblicamente dichiarato. Con Boutsen e Alboreto la Williams si troverebbe poi nella difficile situazione di iniziare solo alla fine della stagione, quando i due piloti sarebbero disponibili, i collaudi con la vettura dotata di motore Renault. Per Alboreto, la Williams continua così a restare la possibilità più concreta. I contatti con la Tyrrell si sono bloccati di fronte a una netta divergenza di carattere economico tra team e pilota. La possibilità di approdare alla Benetton è praticamente tramontata, mentre il team italo-inglese guarda con molto interesse a Stefano Modena. Alla Benetton si sono infatti resi conto che affidare una vettura al debuttante Herbert sarebbe un rischio troppo grosso, considerato che la Ford investirà nel programma di F. 1 '89 la cifra più alta che abbia mai destinato alla massima Formula. Modena ha già accumulato una considerevole esperienza, e lo stesso Luciano Benetton ha pubblicamente dichiarato che pur di avere Modena sarebbe disponibile a cedere sul fatto di non volere, per ragioni di internazionalità, due italiani sulla Benetton. Sul mercato c'è anche Piquet. Se l'operazione con la Porsche va in porto, Piquet è disposto a restare



ancora alla Lotus affrontando la prossima stagione con una soluzione di transizione come il Cosworth Dfr. In questo caso al fianco di Piquet arriverebbe Warwick, mentre Nakajima abbandonerà la F. 1. Piquet interessa anche alla Benetton che potrebbe prenderlo in alternativa a Modena. De Cesaris è sempre più vicino alla Zakspeed, mentre la Scuderia Italia, che ha confermato Caffi, pensa a Moreno o a Tarquini per la seconda macchina. A Tarquini è interessato anche Leoni, mentre la seconda macchina del team First sarebbe affidata a Martini o Marco Apicella. Se Riccardo Patrese dovesse abbandonare la Williams, potrebbe andare all'Arrows, ma il padovano ha ricevuto anche una proposta da Ecclestone per la nuova macchina che la Brabham ha in costruzione. Oliver Grouillard dovrebbe essere il prossimo compagno di Arnoux alla Ligier, mentre Johansson passerà alla Onix per guidare la vettura progettata da Alan Jenkins. Per la Lola tutto si decide tra due settimane. Larrousse vorrebbe un pilota di molta esperienza per collaudare la macchina con il motore Lamborghini. Ha parlato a lungo con Tambay, dichiaratosi disponibile a tornare alle corse. L'Ags schiererà due vetture, e la seconda, confermato Streiff, potrebbe andare ad Alliot. (c.m.m.)

## GP DI MOSCA NEL 1992 E CON POP 84

PASSANO dall'Italia le possibilità organizzative del fantomatico Gran Premio di Mosca del 1992. La Pop 84, sponsor ufficiale della nazionale sovietica ai recenti campionati europei di calcio, sta infatti muovendosi per cercare di portare la Formula 1 nella capitale dell'Urss. «I primi contatti — ha dichiarato a Hockenheim il presidente del fortissimo gruppo industriale di Isernia — sono stati avviati e ci sono oggettive speranze di lanciare la massima Formula in quel paese». Per il momento la Pop 84 ha comunque raggiunto un accordo di sponsorizzazione del Gran Premio d'Ungheria che da quest'anno sarà finanziato da questa industria di abbigliamento. «Il mercato dell'est ci interessa enormemente ed è uno degli obiettivi immediati della nostra strategia di marketing — ha proseguito il presidente. Forte di 8000 dipendenti e di vari stabilimenti dislocati in tutta Italia, la Pop 84 sembra essere intenzionata a finanziare l'attività agonistica di qualche squadra di Formula 1: «Non nel 1989, perché vogliamo essere molto cauti in questa scelta difficile». Non è escluso comunque che la presenza possa diventare operativa già nel 1990. È da segnalare che l'azienda ha un precedente nell'automobilismo sportivo, avendo finanziato attraverso il marchio Trussardi Action una squadra che negli anni passati partecipava alla Coppa Italia Renault 5 Gt Turbo.

■ **PER DE CESARIS** le prove sono sempre un avvenimento un po' turbolento. Questa volta il pilota romano è stato ufficialmente richiamato dai commissari della Fisa per essere entrato a velocità folle, pare oltre duecento chilometri all'ora, nella corsia dei box durante l'ultima sessione di prove. Pare che si voglia imporre un limite massimo per la velocità con la quale i piloti possono entrare nella corsia box.

■ **EDDIE CHEEVER** ha ostacolato Berger facendolo finire in testacoda sul prato durante l'ultima sessione di prove. Mentre il pilota dell'Arrows e della Ferrari si stavano spiegando in merito alle proprie responsabilità, è intervenuto pesantemente Piccinini che senza tanti complimenti ha spinto via l'esterrefatto Cheever allontanandosi con Berger. Il Piccinini di una volta non avrebbe mai fatto una cosa del genere.



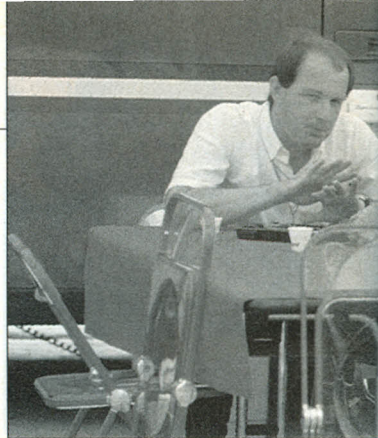
## I COSTRUTTORI DISCUOTONO SUL FUTURO

# BENZINA UGUALE PER TUTTI?

**HOCKENHEIM** — Benzina uguale per tutti, ristrutturazione della produzione televisiva dei Gp, garanzie sempre più severe per le nuove squadre che si accingono a entrare in F.1, questi i principali argomenti discussi durante la riunione tenutasi tra i Costruttori. Per quanto riguarda la benzina, al fine di contenere i costi, ma anche con il preciso obiettivo di ridurre l'attuale superiorità della Schell in fatto di produzione di carburante, si parla di stabilire un unico fornitore che di volta in volta distribuirebbe la benzina durante i Gp. In sostanza, in funzione dei differenti Gp, si utilizzerebbe un'unica qualità di carburante. Così l'Agip lo fornirebbe per le gare italiane, la Elf per quelle francesi ecc..., mentre non è stata ancora chiarita la procedura per le gare oltre oceano. È una proposta che già era stata fatta nel 1984, quando al fine di evitare possibili trucchi, si era proposto di creare un unico serbatoio centrale, situato in un paese non direttamente coinvolto in F.1, che avrebbe dovuto fornire benzina uguale per tutti. La proposta ha trovato contrari i grandi costruttori, soprattutto la Honda, già molto avanti negli studi per definire l'ottimale benzina per il suo motore aspirato. Si teme inoltre che alcuni motori, sviluppati espressivamente sulle caratteristiche di un certo tipo di benzina, possano trovarsi a disagio con un carburante differente. Per quanto riguarda la produzione televisiva, al di là dei dati sempre trionfalistici diffusi dalla Foca, ci si è accorti che la F.1 sta vivendo un netto calo di popolarità. L'audience aumenta nei paesi sottosviluppati, mentre i dati che riguardano l'Europa indicano una preoccupante inversione di rotta. Ecclestone vuole rendere più vivaci le telecronache, per questo si vogliono dotare di telecamere ben sei vetture. Si parla anche di un unico regista specializzato che dovrebbe seguire tutte le gare. Il

costo di tutta l'operazione sarebbe di sette miliardi. Non è stato chiarito chi dovrebbe tirare fuori questi soldi, sebbene Ecclestone stia trattando con un grande gruppo di elettronica. Come già anticipato durante l'ultimo Comitato Esecutivo, si farà sempre più dura la vita per le nuove squadre desiderose di entrare in F.1. Tutti i team nuovi e quelli che questa stagione non otterranno punti, dovranno pagare una cauzione di oltre centomila dollari oltre a offrire precise garanzie legate alle proprie

strutture e ai budget relativi. Si è discussa anche la posizione di team come la Bms Dallara, la Lola Larrousse ed Eddy Jordan (che per l'operazione F.1 si associerebbe alla Ralt e non alla Reynard come annunciato in un primo momento). Queste squadre sono state accusate di non essere reali costruttori, come invece prescrive il regolamento, per questo motivo, entro un futuro a medio termine dovranno dotarsi di tutte le strutture necessarie a costruire materialmente la macchina. (c.m.m.)



## TUTTO PRONTO PER IL GRANDE RIENTRO DELLA PORSCHE

# UN MOTORE DA 10 MILIARDI

**HOCKENHEIM** — Il rientro della Porsche nella massima formula sta assumendo contorni sempre più precisi. Ai margini della corsa tedesca, infatti, si è saputo che chi avrà il nuovo motore di Weissach dovrà sborsare una cifra relativamente bassa: solo 7 milioni di dollari (circa dieci miliardi di lire). L'altra notizia, lo ha chiarito lo stesso Mezger, l'uomo che sovrintende alla realizzazione del Tag vincitore di tre mondiali, è

che il ritorno non avrà punti di contatto con quell'operazione, nel senso che la Porsche comparirà comunque in prima persona, senza il filtro di eventuali finanziatori. Mezger non si è sbottinato molto: al di là di una conferma dell'interesse della Casa verso la F.1, l'uomo della Porsche ha solo detto che il team al quale sarà fornito il motore dovrà godere di adeguati appoggi economici. Ora, non è certo un segreto che il team

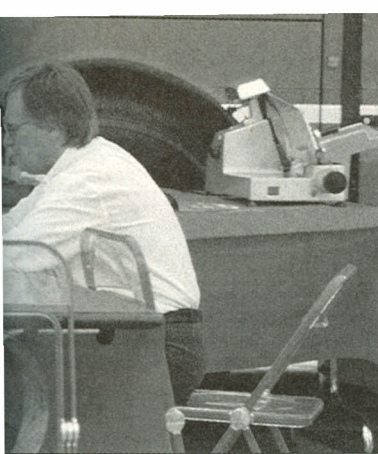
più indiziato sia la Lotus, così come non è un segreto che la squadra che fu di Colin Chapman ha proprio problemi finanziari ma potrebbe trattarsi del classico serpente che si mangia la coda; se avesse il motore Porsche (magari con un interregno del Cosworth Dfr per l'89) la Lotus troverebbe certo i finanziamenti e potrebbe trattenerne sia Ducarouge che Piquet, altrimenti in partenza verso altri lidi, e, quindi, anche la Camel. «Per noi — ha detto ancora Mezger — realizzare un motore in tempi brevi non è certo un problema: altra cosa realizzare un'unità competitiva. La Porsche entrerà nel mondiale solo quando saprà di poter stare nei primi cinque». Tuttavia l'avventura americana non induce all'ottimismo... «In tutta franchezza devo ammettere che in Formula Indy non è solo il telaio a non funzionare al meglio. Abbiamo problemi anche di motore con una messa a punto ancora lontana dall'ideale. Stiamo comunque, realizzando una nuova monoposto. Ci sono ancora da decidere alcune questioni amministrative ed è prevista una riunione nei prossimi tre mesi. Sono comunque sicuro — ha concluso Mezger — che la situazione americana migliorerà con il passare del tempo: quello Usa è un mercato che ci interessa moltissimo». □

### E INTANTO...

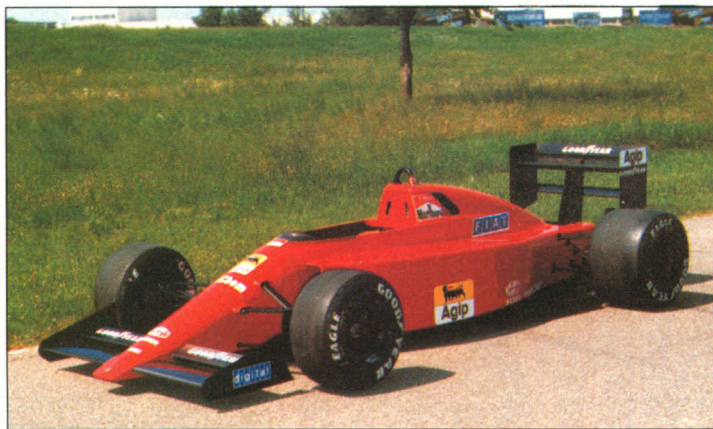
## YAMAHA ALLA MARCH

LA MARCH disputerà il prossimo mondiale con un motore della Yamaha che, tuttavia, agirà in stretta collaborazione con la Toyota. Allo stato attuale l'apporto della Toyota si limiterà, per ora, alla copertura finanziaria ma è chiaro che qualora il propulsore desse buoni risultati, la più potente delle due Case giapponesi è pronta a uscire allo scoperto. In caso contrario, l'onere del fallimento cadrebbe interamente sulle spalle della Yamaha. Il punto di partenza dovrebbe essere il propulsore a cinque valvole utilizzato nella F. 3000 giapponese ma non nel campionato intercontinentale dove quella soluzione è espressamente vietata. L'accordo è stato patrocinato da Akagi che già fece correre Capelli in Giappone proprio con una March Yamaha. Alla decisione, tuttavia, non è certo estraneo il pesante ritardo del motore Mugen che, allo stato attuale, non potrebbe essere pronto prima del 1990, tanto più che non è stato ancora deciso se il motore avrà 10 o 12 cilindri. L'ufficializzazione dell'accordo March-Yamaha è previsto per il Gp di Ungheria in programma il prossimo 7 agosto. □





**Piccinini e Ecclestone** (sopra, FotoGiovannelli) discutono animatamente sul futuro del ds della Ferrari? A Hockenheim si è visto un sorridente ingegner Castelli (a sinistra, FotoOrsi), mentre sono annunciate novità sulla vettura aspirata.



## FORSE PICCININI LASCIA A FINE STAGIONE SUBITO ESCLUSO UN IMPEGNO FISA

LA FERRARI F1-89 CELA UN SEGRETO NELLE PANCE

### EFFETTO «PHANTOM»

MARANELLO — Il regolamento tecnico della F. 1 è strutturato su obblighi e divieti e, per logica conseguenza, è permesso tutto ciò che non è espressamente vietato. Proprio in queste «zone grigie», ai confini della regolarità, c'è spesso il segreto di una vettura vincente. Per questo motivo, il primo lavoro di un progettista è quello di leggere fra le righe e, a quanto pare, è proprio ciò che ha fatto John Barnard, cercando gli spiragli per inserirsi. Un primo varco l'inglese lo ha trovato nelle pance laterali e nella loro aerodinamica. L'ipotesi è confermata dal puntiglio con cui Barnard ha eseguito l'esame preventivo prima di consegnare alla stampa le foto della nuova vettura, pretendendo che fosse fortemente limitata la vista anteriore, in particolare quella delle prese d'aria, per le quali si parla di «effetto Phantom». L'aria in transito nelle pance laterali della F. 1 89 non dovrà essere compressa ma aspirata per diminuire la resistenza al moto. Nel settore, intanto, c'è stato un primo riscontro con i risultati ottenuti in galleria del vento e, per fare un raffronto, mantenendo la potenza del motore attuale, si avrebbe un miglioramento di 2 o 3 decimi di secondo a chilometro. L'ampiezza delle pance laterali, poi, sarebbe soprattutto dovuta alla presenza al loro interno di soluzioni aerodinamiche mobili destinate anche a variare il punto di carico aerodinamico della vettura. Anche i radiatori, che qualcuno sostiene mobili, sono molto avanzati, quasi più avanti dell'abitacolo. È tuttavia molto più probabile che siano mobili le paratie che convogliano l'aria ai radiatori stessi, in maniera da mantenere il

più costante possibile la temperatura dell'acqua e dell'olio. La mobilità, poi, permetterebbe di diminuire il flusso a alta velocità e di aumentarlo in fase di rallentamento. C'è anche chi sostiene che sia possibile utilizzare i radiatori con funzione di freno aerodinamico con il risultato di modificare l'assetto. L'ipotesi troverebbe una conferma nell'avvenuta riduzione dell'alettone posteriore che, secondo i dati forniti, è più basso di cinque centimetri rispetto al metro consentito dai regolamenti.

Alessandro Stefanini

HOCKENHEIM — Piccinini resta? Se ne va? Questo era il grande dubbio nei giorni del Gran Premio di Germania. Con il recente rimpasto in casa Ferrari si riteneva che il direttore sportivo non terminasse nemmeno l'attuale stagione. Invece, cogliendo tutti di sorpresa, l'«ambasciatore» ha rivelato che per quest'anno, o almeno fino alla conclusione del campionato, resterà ben saldo al proprio posto. «Dopo dieci anni — ha affermato Piccinini — pensavo di lasciare la categoria. Un'idea che ho considerato anche recentemente, quando in Ferrari sono mutate parecchie situazioni. Il Commendatore, però, mi ha domandato di proseguire la mia attività e lo stesso mi ha richiesto il nuovo vertice. Non voglio infliggervi la mia presenza a lungo, ma per ora dovete rassegnarvi. Sono ancora qua». Come dire: Ferrari ordina e Piccinini obbedisce. Dietro questa dichiarazione ufficiale c'è l'indiretta conferma che a fine anno il diesse ferrarista se ne andrà, concludendo un ciclo iniziato nel lontano 1978. Resta il mistero su quella che sarà la nuova attività di Piccinini. Il trentaseienne laureato in legge ha escluso insistentemente le voci che lo davano alla Fisa e non è impossibile che possa abbandonare per qualche tempo l'ambiente dell'automobilismo sportivo. Intanto, per la prima volta da quando ha iniziato la sua carriera ferrarista, Piccinini si prenderà tre settimane di ferie dopo il Gran Premio d'Ungheria, quasi a conferma del suo progressivo distacco da un ambiente nel quale non si trova più a suo agio.

(g. s.)

#### PARLA CASTELLI

### LE MODIFICHE «UNGHERESI»

HOCKENHEIM — Volto simpatico, sempre sorridente e molto disponibile l'ingegner Pier Guido Castelli è l'ultimo nuovo arrivato nella rinnovata struttura Ferrari. Tecnico proveniente dal centro ricerche della Fiat dovrà, come primo compito, cercare di risolvere i problemi legati al motore sovralimentato. «Un'unità — ha detto dopo la gara Castelli — che non può certo essere né cambiata né rivoluzionata dall'oggi al domani». — Avete in mente delle modifiche per il Gran Premio d'Ungheria?

«Se riusciremo nell'intento si occorre vedere se le modifiche che abbiamo in mente funzioneranno davvero». — Cosa pensate di cambiare? «Certo non... il motore. È impossibile poterlo fare. Il lavoro riguarderà soprattutto le fasature per cercare di disporre di maggior potenza in basso. Non è sicuro che saremo pronti a Budapest ma almeno ci proviamo». — Cosa pensa delle prestazioni Ferrari e Hockenheim? «Abbiamo compiuto una gara misurata nella quale non sono stati riscontrati guasti, neppure

di consumo, particolari. Certo la differenza con le McLaren è reale». — Pensa che la mancanza dell'ingegner His si stia facendo sentire? «Fortunatamente abbiamo l'ingegner Renzetti che conosce ogni segreto di questo propulsore e che quindi è in grado di svilupparlo». — Che impressione ha ricevuto da questa sua prima esperienza in Formula 1? «Buona. Non ho avuto particolari problemi oggi e non dovrei averne nel futuro immediato. La categoria mi piace molto». (g. s.)





LE PROVE/DOPO DUE GARE SENNA RITROVA LA POLE

# È FINITA LA... VACANZA

Il brasiliano ha messo il suo settimo sigillo, precedendo ancora Prost e le due Ferrari. Si risveglia Piquet mentre Nannini è il primo degli aspirati

**HOCKENHEIM** — Gli altri tribolano, hanno le facce scure e sono perennemente arrabbiati. Ayrton Senna e Alain Prost, invece, le loro grane le risolvono con il sorriso sulle labbra. Se le McLaren Mp4/4 vanno male ci sono almeno altre ventinove monoposto che sono... in ospedale. Quindi, il prodotto non cambia: in qualifica, come in gara, è sempre... «Dennismania», con il brasiliano in pole e il francese, bellicosetto anzichè (vorrà fare scordare Silverstone?) suo degno scudiero. Infatti non

si può proprio dire che le dominatrici del mondiale siano state perfette in un autodromo veloce, ostico, dalla sede stradale che in certi punti è eccessivamente stretta. Il venerdì, Senna ha fatto un paio d'errorini d'irruenza con conseguente perdita di tempo nell'afferrare la settima pole stagionale. In compenso Prost si è ritrovato tra le mani una monoposto che a oggettive difficoltà di messa a punto telaistica ha unito un cambio in vena di pazzie con le marce che entravano e uscivano a loro

piacimento. Eppure anche il francese è riuscito a occupare la prima fila con un tempo nemmeno troppo distante da quello del compagno: 1'44"873 contro 1'44"596. Fatto sta che il sabato i due si sono guardati per benino in giro, capendo che con l'asfalto sbriciolato dal sole (a proposito, era mai accaduto che in Germania si raggiungessero temperature superiori ai 39 gradi?) nessuno avrebbe potuto migliorare quei tempi. La conclusione? Sia Ayrton sia Alain hanno trascorso l'ultima ora delle qualifiche per controllare i consumi e accorgersi che a Hockenheim la gara sarebbe stata dura. «**Non potremo certo usare tutta la potenza a nostra disposizione** — ha commentato Prost — e la tattica di gara dovrà per forza di cose essere abbastanza cauta». Inutile aggiungere che in queste parole non è stato il minimo accenno ad avversari che non si chiamassero Ayrton Senna. Ed è stato logico perché anche a Hockenheim, come nel resto delle altre corse iridate, esclusa la miracolosa «sparata» ferrarista a Silverstone, le McLaren sono sembrate non tanto su un altro pianeta quanto su una galassia distante milioni di anni luce. La Ferrari, ad esempio, nelle due sessioni di qualifica è ritornata a recitare la solita parte da seconda forza in campo, ben conscia però di non potere nulla di fronte a una vettura che è migliore nel telaio, nell'aerodinamica, nel motore e nella trazione. Berger ha fatto i consueti miracoli, prendendo a volte dei rischi







che si potevano evitare, ma più del terzo tempo, 1'46"115, non ha ottenuto. «Disaster», ha detto l'austriaco dopo la prima sessione libera del venerdì. E in effetti l'inizio del weekend tedesco era stato tremendo per le due vetture italiane, con Gerhard sempre ai box a cambiare le barre anteriori e le molle. Il sabato, quando la situazione è leggermente migliorata, Berger ha tentato l'impossibile avvicinamento con le McLaren, con il risultato di rischiare l'osso del collo dopo un'incomprensione con Cheever. Il tutto è accaduto quando mancavano quindici minuti alla conclusione della sessione finale. Berger e il pilota della Arrows, che gli era davanti, sono giunti nel rettilineo che precede la velocissima chicane, trovandosi davanti Larrauri. Cheever, per sfruttare la scia dell'EuroBrun, si è spostato sulla destra e così ha fatto Gerhard, il quale credendo di avere via libera ha poi indirizzato la Ferrari sulla sinistra. Ma Eddie ha compiuto la stessa manovra e il pilota del team italiano è stato costretto a finire sull'erba con il risultato di innescare un testacoda allucinante... a 300 kmh! «È stata più colpa mia che di Eddie — ha riferito Gerhard poco dopo — sono incomprensioni che capitano». Lo spavento, è stato notevole così come i... problemi di due Ferrari costrette a temere per la gara una Lotus apparsa a Hockenheim migliorata e più risparmiata in fatto di consumi.

**Guido Schittone**



*Senna e Prost, nell'altra pagina in alto, (FotoColombo), hanno monopolizzato le qualificazioni. Patrese, a sinistra, non ha creduto al tempone attribuitogli dal computer: era sbagliato... Hockenheim non è... Silverstone e lo sa bene Alboreto che, in alto, le ha proprio tentate tutte, anche il... fuoristrada. Sopra, Germania amara per Minardi che ha pianto la prima doppia esclusione dalla griglia (FotoOrsi)*

## MIGLIORA LA LOTUS DUCAROUGE SUONA LA CARICA

**LOTUS.** Le modifiche apportate sulle 100T da Gerard Ducarouge hanno dato i frutti sperati. Certo il pianeta McLaren è ancora irraggiungibile ma Piquet ha potuto vivere le sessioni di prove in maniera se non altro ottimistica. Il quinto tempo del campione del mondo in carica è stato ottenuto nella giornata finale, quando le altre squadre turbo faticavano a esprimersi su livelli d'eccellenza. Discreto anche il turno finale di Nakajima che ha staccato l'ottava prestazione assoluta.

**TYRRELL.** Male, peggio del previsto. Quando arrivano i circuiti veloci le vetture del boscaiuolo si siedono: hanno poco trazione e sono faticose da guidare. Jonathan Palmer ha strappato coi denti un 24. tempo che non rende giustizia alle sue qualità di pilota mentre Julian Bailey è rimasto fuori dalla griglia. Un peccato perché il giovane inglese ha guidato a Hockenheim in modo molto positivo. Da segnalare che Palmer è stato protagonista di una uscita di strada nel corso della sessione libera di venerdì.

**WILLIAMS.** Riccardo Patrese sta diventando il collaudatore ufficiale della squadra inglese. Così, tutte le soluzioni più ardite vengono installate sulla sua monoposto e i... tempi non arrivano. Il padovano, per migliorare il rilievo del giorno precedente, ha dovuto utilizzare il muletto di Mansell. Il futuro ferrarista, invece, ha cercato la messa a punto in vista della corsa, staccando l'11. tempo assoluto. L'impressione è che la Williams sia ormai nettamente inferiore a Benetton e March, ovvero le migliori aspirate del lotto.

**ZAKSPEED.** Con il turbo non si può fallire la qualificazione su una pista come Hockenheim. Le due Zakspeed sono state al gioco e pur non fornendo prestazioni eccezionali sono riuscite a inserirsi con Schneider (ancora una volta molto bravo) in 11. fila e con Ghinzani in 12. Entrambi i piloti hanno lamentato problemi d'assetto e di erogazione di potenza. Ma, almeno, l'obiettivo di

*segue*



# GP GERMANIA

## DUCAROUGE SUONA...

segue

correre nel Gran Premio di casa l'hanno centrato.

**McLAREN.** Questa volta la differenza tra Senna e Prost è stata minima. Il francese ha sofferto il venerdì di ripetute noie nell'inserimento delle marcie, ma anche dopo averlo sostituito ha ammesso che «**tutta la vettura non era perfetta**». Da parte sua Senna ha dato spettacolo alla prima curva, arrivando per tre volte lungo e correggendo altrettanti inevitabili (ma non per lui) testacoda con una maestria da vero e proprio asso. Il sabato sia il brasiliano sia il francese hanno cercato di mettere a punto le loro Mp4/4 in vista della gara. Da

segnalare che Prost è arrivato leggermente lungo alla chicane.

**AGS.** All'AgS mancano i finanziamenti e il team si trova in cattive acque. Fortuna che la monoposto è ottima e che Philippe Streiff si distingue sempre per combattività e grinta. Così il 16. tempo è stato il giusto premio a due giornate nelle quali la squadra ha tribolato nel cercare il motivo che faceva spegnere improvvisamente il Cosworth-Mader montato sulla creatura di Christian Vanderpleyne. Si trattava di una vibrazione malandrina che mandava in tilt l'impianto di alimentazione.

**MARCH.** Musica nuova alla March. Ora le due 881 di Capelli e Gugelmin sono perfette: vanno come spie su questi autodromi dove contano l'aerodinamica e



*Berger, in alto, torna a piedi dopo il grande spavento con Cheever. Schneider (fotoOrsi) e Ghinzani (FotoColombo) nonostante i fuoripista non hanno fallito la qualificazione. A sinistra, un grande Larini ha portato l'Osella in nona fila. Sopra, Alliot sul prato dopo la rottura di una sospensione (FotoGiovannelli)*



l'effetto suolo. Purtroppo a preoccupare i due giovani piloti è sempre il solito problema, ovvero l'otto cilindri Judd che anche a Hockenheim si è rotto su entrambe le vetture. Ivan ha comunque realizzato il secondo tempo tra gli aspirati mentre Mauricio non è riuscito a migliorare il proprio rilievo del venerdì per via del caldo che creava guai di erogazione di potenza al propulsore.

**ARROWS.** Da una squadra composta da ventuno persone ci si potrebbe attendere di più. Invece né Warwick né Cheever danno l'impressione di disporre di vetture all'altezza dei migliori. L'inglese ha conquistato il 12. tempo mentre Eddie, incomprensione con Berger a parte, ha tribolato il venerdì con la pressione della benzina del suo Me-

nalmente potuto dimostrare tutte le sue qualità. Con l'Osella modificata di Hockenheim il toscano è stato bravissimo, dominando le prequalificazioni e giungendo alla 18. prestazione assoluta. Nicola ha comunque sofferto di problemi elettrici sul propulsore della monoposto torinese.

**RIAL.** Il Gran Premio dell'addio di Gustav Brunner? Forse ed è un peccato che un tecnico del suo calibro abbandoni una squadra piccola ma competitiva. Pur avendo rotto il cambio nel turno finale, De Cesaris si è portato al 14. posto. L'unica tiratina d'orecchie il romano se la è presa dai commissari sportivi che lo hanno multato per la sua condotta...troppo grintosa nella corsia box, scambiata per il rettifilo principale.

**FERRARI.** Che faticaccia! Per Berger e Alboreto le prove sono state un calvario. L'austriaco ha trascorso tutta la prima giornata mettendo a soqquadro l'assetto della sua vettura per trovare un bilanciamento accettabile. In più ha avuto guai di elettronica. Il sabato la situazione è migliorata ma il terrificante testacoda a 300 all'ora ha impedito a Gerhard di migliorare il suo tempo. Michele Alboreto è invece stato tradito dalla valvola «pop off» e dal propulsore.

**LOLA.** Nente di nuovo sul fronte Larrousse-Calmels. Alliot e Dalmas hanno vetture affidabili ma in netto regresso rispetto alle altre. Philippe si è preso anche il consueto spavento... quotidiano quando gli si è rotta la sospensione posteriore in piena chicane. Alla fine ha conquistato il 20. tempo proprio davanti a Dalmas che si è lamentato del motore.

**COLONI.** Per la quarta volta di seguito la Coloni è rimasta fuori dalle prove... vere. Ma a Hockenheim Tarquini è stato realmente sfortunato, avendo rotto il cambio nei momenti decisivi dopo essere sempre stato tra i primi tre di coloro i quali sono costretti a subire questa autentica assurdità regolamentare.

**EUROBRUN.** Stefano Modena e Oscar Larrauri hanno sputato l'anima per qualificarsi su una pista difficile e teoricamente poco adatta alle loro monoposte. Invece è andata meglio del previsto, con il campione di Formula 3000 che il sabato non è riuscito a migliorare il suo 1'52"998 del venerdì per un motore nuovo che ha reso all'opposto delle aspettative. Un peccato perché Stefano avrebbe potuto lottare per il 20. posto. Larrauri, prequalificatosi in tranquillità, era rimasto fuori dalla griglia provvisoria del venerdì per problemi di regolazioni. Il sabato ha recuperato il terreno perduto e ha agguantato di rabbia l'ultimo tempo utile per partire.

**BMS DALLARA.** Continuano i progressi della monoposta varanese che sulle piste veloci fila a meraviglia. Anche nel caso di Caffi il motore Cosworth non era dei migliori e il bresciano ha portato la Dallara al 19. posto finale. Un discreto risultato, comunque, che dimostra quanto sia migliorata rispetto alle prime uscite anche l'organizzazione interna di una squadra che sta lavorando per il futuro.

gatron. Il sabato, con un propulsore nuovo, l'americano di Roma ha avuto continue accensioni irregolari ma ha migliorato il proprio tempo, classificandosi 15.

**BENETTON.** La guerra tra Nannini e Boutsen è totale. Beninteso, si sta parlando di sana rivalità sportiva. Certo è che Alessandro le ha suonate un'altra volta al belga, giungendo al primo posto degli aspirati sia il venerdì sia il sabato. E dire che la giornata finale era iniziata malissimo per il senese, fermo con problemi elettrici e senza muletto a disposizione. Boutsen, 9. assoluto, ha staccato il rilievo di qualifica con il muletto dopo aver sofferto di guai di frenata.

**OSELLA.** Nicola Larini ha fi-

**MINARDI.** Su Hockenheim batteva il sole ma per le due monoposte romagnole la nebbia è stata totale. Nè Sala nè Martini si sono qualificati, in preda a una terribile mancanza di trazione. Un brutto colpo di una stagione più che positiva. Per risolvere i guai la squadra faentina sarà questa settimana al Paul Ricard.

**LIGIER.** Alla conclusione delle prove il team ha rivelato che oltre alle modifiche aerodinamiche, sulla monoposto di Arnoux erano stati cambiati altri particolari. Ma il merito della 17. prestazione del francese è da ascrivere tutto all'ex ferrarista, cattivo, arrabbiato come un ragazzino. Molto male, invece, è andato Johansson, ancora una volta fuori dalla griglia.

## DAI BOX

### L'HONDA «COPIA» DALL'AUDI

**PRESENTE A Hockenheim** era anche Nobuhiro Kawamoto, presidente di tutte le attività sportive della Honda. Kawamoto ha rilevato alcuni particolari molto interessanti relativi al futuro dieci cilindri atmosferico. Per studiare il sistema di scarico, i tecnici giapponesi si sono ispirati nettamente alla soluzione adottata dal motore Audi a cinque cilindri, raddoppiando poi il numero degli scarichi. La Honda ha acquistato una decina di motori Audi per studiarne profondamente la disposizione degli scarichi.

■ **ECCLESTONE** continua la sua battaglia ai danni della stampa. A Hockenheim sono entrate in vigore le nuove normative relative al numero di persone abilitate a stare sul muretto dei box, che non possono essere più di cinque per ogni vettura. Tutti gli altri, giornalisti compresi, non possono appoggiarsi al muretto, riducendosi a stare all'interno dei garage, venendo così fortemente limitati nel loro lavoro. Già due gare or sono lo stesso Ecclestone aveva proibito all'Olivetti di rendere pubblici i dati relativi ai cronometraggi intermedi lungo il circuito. Tutto questo fa parte di un progetto avviato da Ecclestone che dovrebbe portare il prossimo anno ad ammettere i giornalisti ai box solo in certi periodi della giornata, confinandoli per il resto del tempo in sala stampa. Si parla anche di far pagare i giornali per ottenere i pass indispensabili per lavorare.

■ **ALAIN PROST** si è molto risentito per le critiche che i giornalisti francesi gli hanno indirizzato dopo il suo abbandono sotto la pioggia di Silverstone. Per questo motivo il due volte campione del mondo ha deciso di non concedere più interviste ai commentatori delle numerose radio francesi, che subito dopo il Gp britannico lo avevano accusato di scarso coraggio.

■ **SARÀ STATO** il caldo oppure lo scarso interesse degli attuali Gp, fatto sta che mai come in questa occasione le tribune del Motodromo sono risultate vuote, soprattutto durante le prove. Le cose sono un po' migliorate il giorno della gara, ma nelle ultime tre edizioni il Gp di Germania ha visto costantemente calare il proprio numero di spettatori. I duecentomila del «vecchio» Nurburgring appaiono come un traguardo mai più ripetibile.



# GP GERMANIA

## HOCKENHEIM

m. 6.797



**Nona gara del mondiale F. 1 1988**  
24 luglio 1988

**Circuito:** Hockenheim ● **Distanza:** 45 giri pari a km 305.865 ● **Organizzatore:** Deutschland, Lyonerstrasse 16.600 Frankfurt 71, Germania Occidentale ● **Direttore di gara:** Horst Wilhelm ● **Partenza:** ore 14,34 ● **Spettatori:** 70.000 ● **Organizzazione:** 9 ● **Sicurezza:** 6 ● **Condizioni atmosferiche:** nuvoloso il venerdì; caldo torrido e sole il sabato; pioggia il giorno della gara.

### In 26 al via

12	<b>Ayrton Senna</b> (McLaren Mp 4/4) 1'44"596 (233,940)	1. FILA	11	<b>Alain Prost</b> (McLaren Mp 4/4) 1'44"873 (233,322)
28	<b>Gerhard Berger</b> (Ferrari F.1/87-88C) 1'46"115 (230,591)	2. FILA	27	<b>Michele Alboreto</b> (Ferrari F.1/87-88C) 1'47"154 (228,355)
1	<b>Nelson Piquet</b> (Lotus 100T) 1'47"681 (227,238)	3. FILA	19	<b>Alessandro Nannini</b> (Benetton B188) 1'48"208 (226,131)
16	<b>Ivan Capelli</b> (March 881) 1'48"703 (225,101)	4. FILA	2	<b>Satoru Nakajima</b> (Lotus 100T) 1'48"781 (224,940)
20	<b>Thierry Boutsen</b> (Benetton B188) 1'48"837 (224,824)	5. FILA	15	<b>Mauricio Gugelmin</b> (March 881) 1'49"511 (223,441)
5	<b>Nigel Mansell</b> (Williams FW12) 1'49"880 (222,690)	6. FILA	17	<b>Derek Warwick</b> (Arrows A10/B) 1'50"459 (221,523)
6	<b>Riccardo Patrese</b> (Williams FW12) 1'50"719 (221,003)	7. FILA	22	<b>Andrea De Cesaris</b> (Rial Arc01) 1'51"004 (220,435)
18	<b>Eddie Cheever</b> (Arrows A10/B) 1'51"171 (220,104)	8. FILA	14	<b>Philippe Streiff</b> (Ags Jh23) 1'51"642 (219,176)
25	<b>René Arnoux</b> (Ligier Js31) 1'52"080 (218,319)	9. FILA	21	<b>Nicola Larini</b> (Osella Fa1L) 1'52"168 (218,148)
36	<b>Alessandro Caffi</b> (Bms Dallara F. 1 88A) 1'52"277 (217,936)	10. FILA	30	<b>Philippe Alliot</b> (Lola Lc88) 1'52"293 (217,905)
29	<b>Yannick Dalmas</b> (Lola Lc88) 1'52"436 (217,628)	11. FILA	10	<b>Bernd Schneider</b> (Zakspeed Zk871B) 1'52"664 (217,187)
9	<b>Piercarlo Ghinzani</b> (Zakspeed Zk871B) 1'52"674 (217,168)	12. FILA	3	<b>Jonathan Palmer</b> (Tyrrell 017) 1'52"908 (216,718)
33	<b>Stefano Modena</b> (EuroBrun Er 188) 1'52"998 (216,545)	13. FILA	32	<b>Oscar Larrauri</b> (EuroBrun Er 188) 1'53"043 (216,459)

NON QUALIFICATI: Luis Perez Sala (Minardi M188) 1'53"356; Stefan Johansson (Ligier Js31) 1'53"507; Julian Bailey (Tyrrell 017) 1'53"576; Pierluigi Martini (Minardi M188) 1'53"596.

### In 18 al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. <b>Ayrton Senna</b>	McLaren Mp 4/4	44	1.32'54"188	193.148	—
2. <b>Alain Prost</b>	McLaren Mp 4/4	44	1.33'07"797	192.678	a 13"609
3. <b>Gerhard Berger</b>	Ferrari F.1/87-88C	44	1.33'46"283	191.360	a 52"095
4. <b>Michele Alboreto</b>	Ferrari F.1/87-88C	44	1.34'35"100	189.714	a 1'40"912
5. <b>Ivan Capelli</b>	March 881	44	1.34'43"794	189.424	a 1'49"606
6. <b>Thierry Boutsen</b>	Benetton B188	43	1.32'54"621	188.744	a 1 giro
7. <b>Derek Warwick</b>	Arrows A10/B	43	1.33'01"625	188.507	a 1 giro
8. <b>Mauricio Gugelmin</b>	March 881	43	1.33'21"390	187.842	a 1 giro
9. <b>Satoru Nakajima</b>	Lotus 100T	43	1.33'21"685	187.832	a 1 giro
10. <b>Eddie Cheever</b>	Arrows A10/B	43	1.34'00"389	186.543	a 1 giro
11. <b>Jonathan Palmer</b>	Tyrrell 017	43	1.34'50"483	184.901	a 1 giro
12. <b>Bernd Schneider</b>	Zakspeed Zk871B	43	1.34'56"348	184.711	a 1 giro
13. <b>Andrea De Cesaris</b>	Rial Arc01	42	1.33'50"864	182.513	a 2 giri
14. <b>Piercarlo Ghinzani</b>	Zakspeed Zk871B	42	1.34'14"111	181.763	a 2 giri
15. <b>Alessandro Caffi</b>	Bms Dallara F. 1 88A42	42	1.34'18"400	181.625	a 2 giri
16. <b>Oscar Larrauri</b>	EuroBrun Er 188	42	1.34'23"827	181.451	a 2 giri
17. <b>René Arnoux</b>	Ligier Js31	41	1.33'04"884	179.634	a 3 giri
18. <b>Alessandro Nannini</b>	Benetton B188	40	1.33'47"029	173.940	a 4 giri

### 8 i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
<b>Nelson Piquet</b>	Lotus 100T	1	Uscita di strada
<b>Philippe Alliot</b>	Lola Lc88	8	Incidente
<b>Stefano Modena</b>	EuroBrun Er 188	15	Alimentazione
<b>Nigel Mansell</b>	Williams Fw12	16	Uscita di strada
<b>Nicola Larini</b>	Osella Fa1L	27	Centralina
<b>Riccardo Patrese</b>	Williams Fw12	34	Uscita di strada
<b>Philippe Streiff</b>	Ags Jh23	38	Alimentazione
<b>Yannick Dalmas</b>	Lola Lc88	39	Non classificato

### I primati

#### SUL GIRO IN PROVA: IMBATTUTO

Appartiene a Rosberg (26/7/86 McLaren Mp4/2C in 1'42"013 alla media di 239,864 kmh)

#### SUL GIRO IN GARA: IMBATTUTO

Appartiene a Mansell (26/7/87 Williams Fw11B in 1'45"716 alla media di 231,462 kmh)

#### SULLA DISTANZA: IMBATTUTO

Appartiene a Piquet (26/7/87 Williams Fw11B 44 giri pari a km 299,068, in 1.21'25"091 alla media di 220,394 kmh)

#### Trofeo Jim Clark

1. Boutsen p. 51; 2. Nannini 30; 3. Capelli 21; 4. Pamer 20; 5. Gugelmin 14; 6. Dalmas e De Cesaris 13; 8. Patrese 10; 9. Johansson e Mansell 9; 11. Caffi 6; 12. Sala e Streiff 5; 14. Martini e Tarquini 3; 16. Alliot e Modena 1.

#### Trofeo Colin Chapman

1. Benetton p. 75; 2. March 35; 3. Tyrrell 20; 4. Williams 19; 5. Lola 14; 6. Rial 13; 7. Ligier 9; 8. Minardi 8; 9. Bms Dallara 6; 10. Ags 5; 11. Eurobrun 1.

### L'altalena della corsa

#### COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Senna** in 21'04"442 (193.518 kmh); 2. Berger a 10"642; 3. Prost a 12"921; 4. Nannini a 16"058; 5. Alboreto a 21"709; 6. Capelli a 28"861; 7. Mansell a 35"156; 8. Boutsen a 37"219; 9. Warwick a 48"510; 10. Patrese a 50"407; 11. Nakajima a 52"451; 12. Gugelmin a 56"402; 13. Cheever a 1'04"513; 14. De Cesaris a 1'05"268; 15. Schneider a 1'18"410; 16. Arnoux a 1'24"597; 17. Dalmas a 1'25"813; 18. Ghinzani a 1'26"968; 19. Palmer a 1'27"739; 20. Caffi a 1'44"353; 21. Larrauri a 1'48"014; 22. Streiff a 1'56"818; 23. Larini a 1'57"368; 24. Modena a 2 giri.

#### COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Senna** in 42'01681 (194.071 kmh); 2. Prost a 14"152; 3. Berger a 24"557; 4. Nannini a 29"035; 5. Alboreto a 35"147; 6. Capelli a 52"804; 7. Boutsen a 59"433; 8. Warwick a 1'18"745; 9. Patrese a 1'21"333; 10. Nakajima a 1'22"640; 11. Gugelmin a 1'23"054; 12. De Cesaris a 1'29"270; 13. Cheever a 1'48"304; 14. Schneider a 1 giro; 15. Palmer a 1 giro; 16. Ghinzani a 1 giro; 17. Arnoux a 1 giro; 18.



## Classifiche iridate dopo 9 gare

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

### MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	9	9	6	6	9	-	6								60	60
2. Senna	-	9	-	6	9	9	6	9	9								57	57
3. Berger	6	2	6	4	-	-	3	-	4								25	25
4. Alboreto	2	-	4	3	-	-	4	-	3								16	16
5. Piquet	4	4	-	-	3	-	2	2	-								15	15
6. Boutsen	-	3	-	-	4	4	-	-	1								12	12
7. Warwick	3	-	3	2	-	-	-	1	-								9	9
8. Mansell	-	-	-	-	-	-	-	6	-								6	6
Nannini	-	1	-	-	-	-	1	4	-								6	6
10. Palmer	-	-	2	-	1	2	-	-	-								5	5
11. Capelli	-	-	-	-	2	-	-	-	2								4	4
12. Gugelmin	-	-	-	-	-	-	-	3	-								3	3
De Cesaris	-	-	-	-	-	3	-	-	-								3	3
14. Martini	-	-	-	-	-	1	-	-	-								1	1
Patrese	-	-	1	-	-	-	-	-	-								1	1
Nakajima	1	-	-	-	-	-	-	-	-								1	1
Cheever	-	-	-	1	-	-	-	-	-								1	1

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	9	15	15	15	9	15									117	117
2. Ferrari	8	2	10	7	-	-	7	-	7								41	41
3. Benetton	-	4	-	-	4	4	1	4	1								18	18
4. Lotus	5	4	-	-	3	-	2	2	-								16	16
5. Arrows	3	-	3	3	-	-	-	1	-								10	10
6. March	-	-	-	-	2	-	-	3	2								7	7
Williams	-	-	1	-	-	-	-	6	-								7	7
8. Tyrrell	-	-	2	-	1	2	-	-	-								5	5
9. Rial	-	-	-	-	-	3	-	-	-								3	3
10. Minardi	-	-	-	-	-	1	-	-	-								1	1

Larrauri a 1 giro; 19. Streiff a 1 giro; 20. Larini a 1 giro; 21. Caffi a 2 giri; 22. Dalmas a 3 giri.

#### COSÌ DOPO 30 GIRI

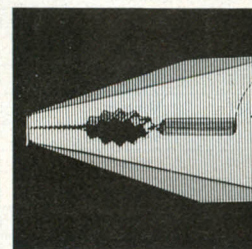
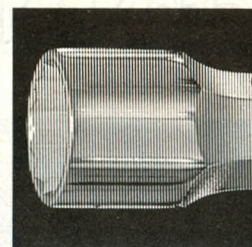
1. **Senna** in 03'01"537 (194.121 kmh); 2. Prost a 11"369; 3. Berger a 44"983; 4. Nannini a 51"925; 5. Alboreto a 1'08"864; 6. Capelli a 1'25"363; 7. Boutsen a 1'34"264; 8. Warwick a 2'01"238; 9. Gugelmin a 2'03"753; 10. De Cesaris a 1 giro; 11. Patrese a 1 giro; 12. Nakajima a 1 giro; 13. Cheever a 1 giro; 14. Schneider a 1 giro; 15. Palmer a 1 giro; 16. Larrauri a 1 giro; 17. Arnoux a 2 giri; 18. Streiff a 2 giri; 19. Ghinzani a 2 giri; 20. Caffi a 2 giri; 21. Dalmas a 4 giri.

#### COSÌ DOPO 40 GIRI

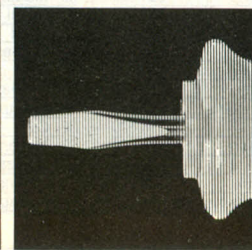
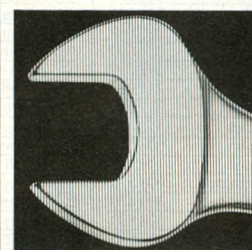
1. **Senna** in 24'14"976 (193.625 kmh); 2. Prost a 23"479; 3. Berger a 57"397; 4. Alboreto a 1'35"413; 5. Capelli a 1'53"285; 6. Boutsen a 2'08"372; 7. Warwick a 1 giro; 8. Gugelmin a 1 giro; 9. Nakajima a 1 giro; 10. Cheever a 1 giro; 11. Palmer a 1 giro; 12. Schneider a 1 giro; 13. De Cesaris a 2 giri; 14. Larrauri a 2 giri; 15. Ghinzani a 2 giri; 16. Caffi a 2 giri; 17. Arnoux a 2 giri; 18. Nannini a 3 giri; 19. Dalmas a 5 giri.

### I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
<b>Nannini</b> (Benetton B188)	40	2'03"032	198.885
<b>Prost</b> (McLaren Mp 4/4)	21	2'04"888	195.929
<b>Senna</b> (McLaren Mp 4/4)	18	2'05"001	195.752
<b>De Cesaris</b> (Rial Arc01)	42	2'05"413	195.109
<b>Alboreto</b> (Ferrari F.1/87-88C)	11	2'05"704	194.657
<b>Berger</b> (Ferrari F.1/87-88C)	7	2'05"735	194.609
<b>Mansell</b> (Williams Fw12)	9	2'06"317	193.713
<b>Caffi</b> (Bms Dallara F. 1 88A)	42	2'06"814	192.953
<b>Capelli</b> (March 881)	15	2'06"833	192.925
<b>Gugelmin</b> (March 881)	10	2'06"946	192.753
<b>Nakajima</b> (Lotus 100T)	43	2'07"242	192.304
<b>Boutsen</b> (Benetton B188)	7	2'07"273	192.258
<b>Cheever</b> (Arrows A10/B)	42	2'07"388	192.084
<b>Warwick</b> (Arrows A10/B)	43	2'07"545	191.848
<b>Patrese</b> (Williams Fw12)	12	2'08"191	190.881
<b>Palmer</b> (Tyrrell 017)	41	2'08"507	190.411
<b>Streiff</b> (Ags Jh23)	33	2'08"812	189.961
<b>Schneider</b> (Zakspeed Zk871B)	43	2'09"142	189.475
<b>Dalmas</b> (Lola Lc88)	39	2'09"545	188.886
<b>Larini</b> (Osella Fa1L)	27	2'09"715	188.638
<b>Larrauri</b> (EuroBrun Er 188)	12	2'09"754	188.581
<b>Ghinzani</b> (Zakspeed Zk871B)	38	2'10"425	187.611
<b>Arnoux</b> (Ligier Js31)	12	2'11"241	186.445
<b>Alliot</b> (Lola Lc88)	7	2'11"403	186.215
<b>Modena</b> (EuroBrun Er 188)	10	2'13"447	183.363
<b>Piquet</b> (Lotus 100T)	1	3'39"605	111.424



# Beta



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



## Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1987	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDÌ		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'42"873	2. Lotus	<b>Senna</b>	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'45"615	<b>1'44"596</b>	1'45"990	1'50"002	1'48"674
1'43"202	3. McLaren	<b>Prost</b>	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'47"047	<b>1'44"873</b>	1'46"062	1'45"868	1'49"294
1'45"902	10. Ferrari	<b>Berger</b>	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'47"839	<b>1'46"115</b>	1'50"712	1'46"431	1'51"868
1'43"921	5. Ferrari	<b>Alboreto</b>	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'49"062	<b>1'47"154</b>	1'48"680	1'47"418	1'50"039
1'43"705	4. Williams	<b>Piquet</b>	Lotus 100T	Honda T	1'47"919	1'47"702	1'48"773	<b>1'47"681</b>	1'52"403
1'47"887	16. Minardi	<b>Nannini</b>	Benetton B188	Ford Dfr	1'49"814	1'48"223	2'10"894	<b>1'48"208</b>	6'47"619
1'54"616	24. March	<b>Capelli</b>	March 881	Judd	1'50"499	<b>1'48"703</b>	1'49"841	1'49"750	1'51"746
1'46"760	14. Lotus	<b>Nakajima</b>	Lotus 100T	Honda T	1'51"445	1'49"359	1'50"092	<b>1'48"781</b>	1'53"130
1'45"066	6. Benetton	<b>Boutsen</b>	Benetton B188	Ford Dfr	1'50"069	<b>1'48"837</b>	1'52"365	1'49"966	1'52"036
	Non presente	<b>Gugelmin</b>	March 881	Judd	1'50"929	<b>1'49"511</b>	1'49"609	1'49"645	1'50"788
1'42"616	1. Williams	<b>Mansell</b>	Williams Fw12	Judd	1'50"065	<b>1'49"880</b>	1'49"984	1'50"673	1'52"366
1'46"525	13. Arrows	<b>Warwick</b>	Arrows A10/B	Megatron T	1'51"635	<b>1'50"459</b>	1'51"984	1'50"978	1'52"859
1'46"096	11. Brabham	<b>Patrese</b>	Williams Fw12	Judd	1'50"978	1'51"105	1'52"491	<b>1'50"719</b>	1'52"624
1'45"411	7. Brabham	<b>De Cesaris</b>	Rial Arc01	Ford Cosworth Dfz	1'43"092	<b>1'51"004</b>	1'52"144	1'51"859	1'54"639
1'47"780	15. Arrows	<b>Cheever</b>	Arrows A10/B	Megatron T	1'51"649	1'51"385	1'51"700	<b>1'51"171</b>	1'53"241
1'53"528	22. Tyrrell	<b>Streiff</b>	Ags Jh23	Ford Cosworth Dfz	1'52"343	1'52"348	1'51"994	<b>1'51"642</b>	1'53"797
1'46"323	12. Ligier	<b>Arnoux</b>	Ligier Js31	Judd	1'55"358	1'52"139	1'52"297	<b>1'52"080</b>	1'54"383
	Non presente	<b>Larini*</b>	Osella Fa1L	Osella T	1'52"321	1'52"203	1'53"285	<b>1'52"168</b>	1'52"912
2'07"753	26. Osella	<b>Caffi*</b>	Bms Dallara F. 1 88A	Ford Cosworth Dfz	1'53"031	-	1'52"896	<b>1'52"277</b>	1'53"328
1'52"760	21. Larrousse	<b>Alliot</b>	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'54"055	<b>1'52"293</b>	1'52"218	1'52"629	1'55"295
	Non presente	<b>Dalmas</b>	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'53"705	1'52"795	1'53"310	<b>1'52"436</b>	1'55"980
	Non presente	<b>Schneider</b>	Zakspeed Zk871B	Zakspeed T	1'56"488	1'52"696	1'52"496	<b>1'52"664</b>	1'52"976
1'49"236	17. Ligier	<b>Ghinzani</b>	Zakspeed Zk871B	Zakspeed T	1'55"265	<b>1'52"674</b>	1'53"066	1'57"241	1'54"804
1'54"491	23. Tyrrell	<b>Palmer</b>	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'55"570	1'53"328	1'54"232	<b>1'52"908</b>	1'55"830
	Non presente	<b>Modena*</b>	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'54"317	<b>1'52"998</b>	1'53"623	1'53"904	1'53"791
	Non presente	<b>Larrauri*</b>	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'54"184	1'53"832	1'53"841	<b>1'53"043</b>	1'56"702
	Non presente	<b>Sala</b>	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'54"658	<b>1'53"356</b>	1'54"971	1'53"673	-
1'45"428	8. McLaren	<b>Johansson</b>	Ligier Js31	Judd	1'55"303	1'54"717	1'54"989	<b>1'53"507</b>	-
	Non presente	<b>Bailey</b>	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'53"380	1'53"674	1'53"491	<b>1'53"576</b>	-
	Non presente	<b>Martini</b>	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'54"091	1'53"720	1'53"430	<b>1'53"596</b>	-
	Non presente	<b>Tarquini*</b>	Coloni 188	Ford Cosworth Dfz	1'54"358	-	-	-	-

\* Piloti soggetti alla prequalificazione

## Velocità in prova

Rilevate alla fine del rettilineo principale

VENERDÌ		SABATO		DOMENICA	
N. PILOTA	KM/H	N. PILOTA	KM/H	N. PILOTA	KM/H
28. Berger	331.190	28. Berger	329.570	27. Alboreto	323.260
1. Piquet	327.870	27. Alboreto	325.200	12. Senna	314.960
12. Senna	327.470	1. Piquet	322.970	2. Nakajima	314.410
27. Alboreto	326.980	11. Prost	321.810	11. Prost	314.140
11. Prost	326.190	12. Senna	320.090	1. Piquet	314.140
2. Nakajima	320.860	2. Nakajima	319.340	15. Gugelmin	310.260
10. Schneider	314.690	15. Gugelmin	312.950	16. Capelli	309.540
16. Capelli	312.590	17. Warwick	309.630	20. Boutsen	309.540
18. Cheever	311.960	16. Capelli	309.370	18. Cheever	309.190
9. Ghinzani	311.510	10. Schneider	307.780	6. Patrese	307.340
17. Warwick	311.420	20. Boutsen	304.570	10. Schneider	306.730
20. Boutsen	309.100	19. Nannini	304.230	9. Ghinzani	306.300
19. Nannini	308.840	14. Streiff	303.460	17. Warwick	305.860
15. Gugelmin	308.570	18. Cheever	302.100	14. Streiff	302.690
30. Alliot	306.470	6. Patrese	301.840	21. Larini	302.010
5. Mansell	304.830	4. Bailey	301.090	29. Dalmas	301.680
6. Patrese	303.880	3. Palmer	301.090	30. Alliot	301.000
23. Martini	303.630	5. Mansell	300.670	5. Mansell	300.170
21. Larini	301.590	23. Martini	300.580	28. Berger	299.920
14. Streiff	301.510	21. Larini	299.330	19. Nannini	299.920
24. Sala	300.500	30. Alliot	296.620	22. De Cesaris	297.110
29. Dalmas	300.000	22. De Cesaris	296.300	3. Palmer	296.780
4. Bailey	299.330	24. Sala	295.970	33. Modena	295.730
3. Palmer	298.920	29. Dalmas	295.810	36. Caffi	294.120
22. De Cesaris	297.270	25. Arnoux	294.120	25. Arnoux	290.710
36. Caffi	296.620	36. Caffi	292.920	32. Larrauri	285.110
32. Larrauri	295.000	33. Modena	290.870		
33. Modena	290.240	9. Ghinzani	289.390		
25. Arnoux	290.090	26. Johansson	288.540		
26. Johansson	288.080	32. Larrauri	284.210		

## Alboreto eguaglia Regazzoni

**ALBORETO**, arrivato a 73 Gp iridati con la Ferrari, ha eguagliato il primato per il numero di presenze al volante di monoposto di Maranello, stabilito da Clay Regazzoni nel Gp del Giappone del 1976. Il milanese ha conseguito la media di 1,78 punti/gara, mentre il ticinese è a 2,31; altri piloti rimasti a lungo con la Ferrari sono Gilles Villeneuve, con 66 presenze e 1,62 di media punti/gara, Niki Lauda (con 57 e 4,25) e Jacky Ickx (55 e 2,20). Alboreto ha però già stabilito un primato assoluto alla Ferrari, essendo stato il 1. nella storia della Casa, e per ora l'unico, ad aver preso parte a gare del campionato mondiale piloti in tutti i 5 continenti (49 in Europa, 18 in America, 3 in Oceania, 2 in Africa e 1 in Asia).

■ **PIOGGIA IN GERMANIA** come in Gran Bretagna ed anche ad Hohenheim vittoria di Ayrton Senna, la 11. per il brasiliano in 71 presenze; per la McLaren questo è il 64. successo in 307 partecipazioni. La classifica provvisoria è ora capeggiata da Alain Prost, alla media di 6,66 punti/gara, nel campionato costruttori la McLaren è al comando con 6,50/ partecipazioni di media. La casa britannica è alla 15 doppietta, la 6. di questo trionfale 1988 che le ha già dato il primato assoluto per numero di successi consecutivi: nove.

■ **ALESSANDRO NANNINI** ha ottenuto il suo primo giro veloce in gara, alla 40. presenza; il senese è l'86 pilota ad essere stato il più rapido sul giro in 461 Gp iridati, il 14. tra gli italiani. Nannini, che è anche nel complesso il più veloce fra gli «utenti» dei motori aspirati nelle qualificazioni, ha ottenuto nelle prove la media generale di 190,427 kmh, contro i kmh 197,035 di Senna.

■ **GABRIELE TARQUINI**, che con la Coloni 188 Ford si era qualificato per le prime 5 corse della stagione ottenendo anche 3 punti nel trofeo Jim Clark, da 4 Gp non riesce più a superare le prequalificazioni; per la piccola Casa umbra e per il generoso pilota abruzzese la situazione comincia a farsi preoccupante. Nel Trofeo Clark, riservato agli «utenti» dei propulsori atmosferici, è ora al comando Thierry Boutsen (51), davanti a Nannini (30) e a Palmer (23).

**Mauro Mori**



# DRIVER HIT PARADE/VINCE ANCORA IL BRASILIANO SOLO SENNA A QUOTA 100

NUOVO successo per il carioca della McLaren che ha conquistato ancora una volta il massimo dei voti ai danni di Prost, classificatosi a tredici lunghezze, ma secondo al traguardo. La piazza d'onore è toccata questa volta a Nannini che è riuscito a conservare il quarto posto nella graduatoria generale davanti al compagno di squadra Boutsen che

precede Alboreto. Non cambiano le prime tre posizioni della classifica che vedono sempre Senna condurre su Prost e Berger mentre Mansell cede due posti. Buona la prova di Capelli che sale dal dodicesimo al decimo posto e sulla pista di casa ha ben figurato anche Schneider (a lato, FotoSipa) che è giunto dodicesimo al traguardo.



NAZIONALITA'											
TESTATE											Totale punti Gp Germania
GIORNALISTI	Mannucci	Morosini	Marrincovich	Camus	Rives	Doodson	Zwickl	Barros	Schlang	Leme	
PILOTI											
Senna	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Nannini	10	10	9	8	9	9	10	10	9	9	93
Berger	8	8	7	8	9	9	9	9	8	8	83
Prost	8	8	8	9	9	9	8	8	8	8	83
Alboreto	7	8	7	8	9	9	9	9	8	8	82
Capelli	8	8	8	8	8	8	7	9	8	8	80
De Cesaris	8	8	8	8	7	6	8	8	8	8	77
Schneider	7	7	6	7	6	7	7	8	7	8	70
Caffi	7	7	7	7	6	7	7	7	7	6	68
Mansell	7	7	7	6	6	7	7	7	7	6	67
Gugelmin	7	6	6	6	7	7	6	8	7	7	67
Warwick	7	7	6	6	7	6	6	7	7	8	67
Boutsen	7	6	6	6	7	6	6	7	7	7	65
Patrese	7	7	6	6	6	6	6	6	7	6	63
Modena	6	7	7	6	5	6	6	7	6	5	61
Arnoux	7	7	6	5	6	5	5	7	6	7	61
Larini	6	6	5	7	5	6	6	7	6	6	60
Palmer	6	7	5	5	6	6	6	6	6	6	59
Larrauri	6	6	6	6	6	5	6	6	5	6	58
Ghinzani	6	7	7	5	5	5	5	6	6	6	58
Cheever	6	7	6	5	6	5	5	6	6	6	58
Dalmas	6	5	6	6	6	5	5	6	5	6	56
Nakajima	6	5	5	6	7	4	5	5	5	7	55
Streff	6	6	5	5	5	5	5	5	6	5	53
Piquet	6	5	4	5	4	NC	5	NC	6	6	51
Alliot	6	5	6	5	5	4	5	5	5	5	51

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

## CLASSIFICA GENERALE

### NANNINI RIMANE QUARTO

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1. (1)	Senna	855	9	95.00	
= 2. (2)	Prost	798	9	88.67	
= 3. (3)	Berger	766	9	85.11	
= 4. (4)	Nannini	756	9	84.00	
= 5. (5)	Boutsen	721	9	80.11	
▲ 6. (8)	Alboreto	697	9	77.44	
= 7. (7)	De Cesaris	692	9	76.89	
▽ 8. (6)	Mansell	684	9	76.00	
= 9. (9)	Martini	224	3	74.67	
▲ 10. (12)	Capelli	586	8	73.25	
▽ 11. (10)	Warwick	653	9	72.56	
▲ 12. (13)	Tarquini	359	5	71.80	
▽ 13. (11)	Cheever	637	9	70.78	
▲ 14. (17)	Gugelmin	631	9	70.11	
▽ 15. (14)	Modena	488	7	69.71	
= 16. (16)	Dalmas	552	8	69.00	
▽ 17. (15)	Piquet	619	9	68.78	
= 18. (18)	Streff	615	9	68.33	
= (19)	Patrese	615	9	68.33	
▲ 20. (21)	Caffi	471	7	67.29	
▽ 21. (20)	Palmer	530	8	66.25	
= 22. (22)	Sala	524	8	65.50	
▲ 23. (27)	Schneider	192	3	64.00	
▽ (23)	Larini	320	5	64.00	
= 25. (25)	Johansson	312	5	62.40	
▽ 26. (24)	Alliot	558	9	62.00	
▽ 27. (26)	Nakajima	427	7	61.00	
= 28. (28)	Arnoux	425	7	60.71	
= 29. (29)	Larrauri	416	7	59.43	
= 30. (30)	Bailey	233	4	58.25	
= 31. (31)	Ghinzani	290	5	58.00	
= 32. (32)	Campos	108	2	54.00	

Legenda

▲ IN SALITA

▽ IN DISCESA

= STAZIONARIO

\* NUOVO ENTRATO



LA TECNICA/DEFINITIVO STOP WILLIAMS ALLE SOSPENSIONI ATTIVE

## RITORNO ALLE ORIGINI

Sulle monoposto inglesi è stato provato un inedito alettone posteriore che funge da estrattore del flusso d'aria. Le Lotus con ammortizzatori a controllo elettronico. Nuova aerodinamica per le fiancate delle McLaren

**HOCKENHEIM** — Il circuito tedesco di Hockenheim è uno tra i più veloci del mondiale di Formula 1. A una parte lenta, il Motodron, fa seguito una veloce. Ecco quindi la necessità di modifiche all'aerodinamica delle monoposto che riguardano soprattutto gli alettoni posteriori. A Hockenheim si sono poi viste diverse nuove soluzioni di sospensioni ma anche di profili estrattori. Ecco di seguito quali le maggiori novità viste sulle vetture presenti al Gran Premio di Germania '88.

### LOTUS

100T/2 Nelson Piquet  
100T/1 Satoru Nakajima  
100T/3 Muletto

Tutte e tre le Lotus erano equipaggiate in Germania con gli ammortizzatori a controllo elettronico della Bilstein. A proposito di questi dispositivi, si è saputo che le possibilità di regolazione a disposizione del computer di bordo sono otto. Un sistema analogo sarà montato su una Chevrolet Corvette di serie e su una Ferrari Mondial. Nuovi gli alettoni posteriori in due pezzi nella parte superiore. Sulla vettura di scorta vi erano i profili estrattori tipo McLaren, mentre Nakajima aveva venerdì i diversi bilancieri delle sospensioni sia anteriori sia posteriori.

### TYRRELL

017/1 Jonathan Palmer  
017/3 Julian Bailey  
017/4 Muletto

Tutte e tre le Tyrrell avevano i nuovi cofani motore uniti a delle fiancate più corte e squadrate nella parte anteriore, già viste in Inghilterra.

### WILLIAMS

FW12/1 Nigel Mansell  
FW12/3 Riccardo Patrese  
FW12/4 Muletto  
FW12/2 Telaio di scorta

Come era stato annunciato, niente più sospensioni attive sulle Williams. Sono state apportate delle modifiche agli ammortizzatori di acciaio anteriori, quelli realizzati a tempo record in Inghilterra. Patrese ha provato di nuovo il cofano motore più basso. Entrambi i piloti hanno poi sperimentato un curioso alettone posteriore bassissimo, a circa 50 cm dal suolo, che in pratica funziona da estrattore del flusso d'aria dalla parte inferiore della parte posteriore della vettura. Per la gara è stato poi usato un nuovo alettone posteriore in due soli pezzi, molto scarico come incidenza.

### McLAREN

MP4/Alain Prost  
MP4/4/5 Ayrton Senna  
MP4/4/1 Muletto

Dopo il breve esperimento del venerdì di Silverstone, tutte e tre le monoposto avevano la nuova configurazione aerodinamica delle fiancate senza più le prese snorkel per le turbine. Questa soluzione permette di scaricare parte dell'aria calda nella zona posteriore della vettura. Sulla monoposto di Prost vi era un sensore applicato al cambio per verificarne la

pressione dell'olio. Su quella di Senna, invece, vi era uno speciale raffreddamento della centralina elettronica, nella fiancata di sinistra. Sono stati usati gli alettoni posteriori con due soli profili.

### FERRARI

F1/87-88C/103 Michele Alboreto  
F1/87-88C/104 Gerhard Berger  
F1/87-88C/102 Muletto

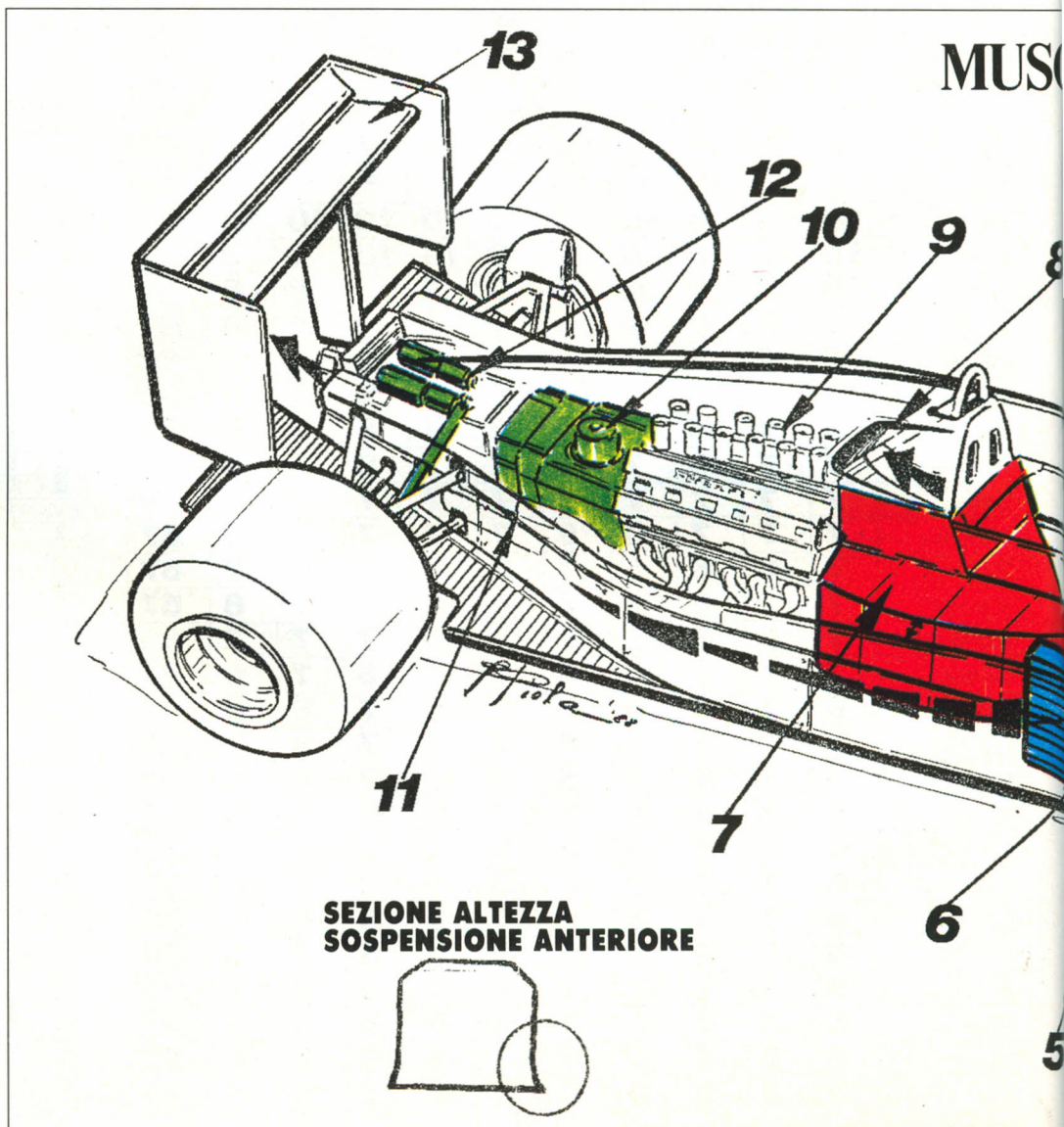
Niente di nuovo di visibile sulle Ferrari, a parte diversi alettoni da circuiti veloci e diverse barre antirullo anteriori. Alla

Marelli hanno anche lavorato per risolvere i problemi evidenziati a Silverstone. Della nuova vettura si parla a parte.

### EUROBRUN

ER188/2 Oscar Larrauri  
ER188/3 Stefano Modena  
ER188/1 Muletto

A disposizione dei due piloti vi erano due diversi alettoni posteriori con una sola soffiatura ma con il flap posteriore di diverse dimensioni.







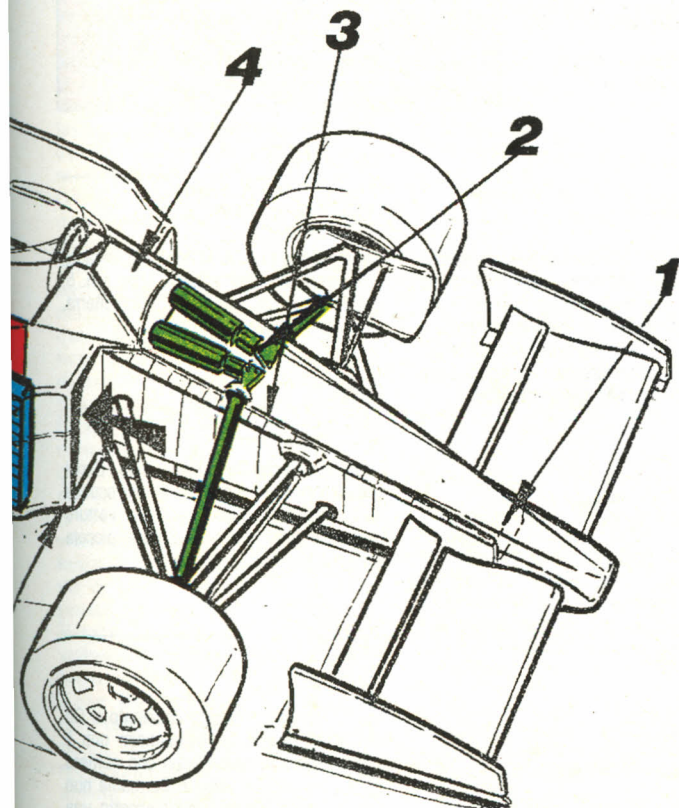
**Nigel Mansell con la Williams Fw12 sulla quale è stato montato un alettone posteriore capace di estrarre l'aria dalla parte inferiore, nella zona posteriore, della vettura. In gara ne è stato invece utilizzato uno realizzato in due pezzi FotoColombo)**

## A BECCO D'OCA PER LA FERRARI F1-89

Sulla base delle foto ufficiali apparse la scorsa settimana, abbiamo realizzato un nuovo schizzo della Ferrari con motore 12 cilindri atmosferico. Eccone i dettagli: (1) il muso è molto

piatto, a becco d'oca, con una sorta di nervatura centrale che forma poi la parte di carrozzeria (molto piccola e che poggia sul telaio squadrato (3); (2) gli ammortizzatori, come

avevamo già evidenziato, sono orizzontali e posizionati sopra le gambe del pilota, nella zona piatta del telaio. Curiosa la sezione della scocca in questa zona, che presenta una piccola sporgenza verso l'esterno; (4) telaio molto simile in questa zona a quello della McLaren Mp4 dello scorso anno; (5) le prese d'entrata delle fiancate sono molto strette ed alte. Fra l'altro le fiancate stesse sono più strette di quelle abituali; (6) radiatori laterali quasi paralleli alla carrozzeria; (7) la benzina è quasi tutta ai lati con la scocca che in questa zona è larga al limite degli 80 cm, quindi il condotto interno per l'aria calda è molto esiguo. Ciò potrebbe creare qualche problema allo smaltimento termico che avviene tutto nella parte terminale della vettura; (8) prese sdoppiate per il (9) 12 cilindri da 3500 cc; (10) distanziale piuttosto lungo che contiene anche l'olio del motore delle sospensioni e del cambio; (11) gli scarichi tre in uno fuoriescono con due terminali separati nella parte inferiore della vettura; (12) ammortizzatori orizzontali sopra il cambio; (13) alettone tradizionale al posto di quello nuovo.



### AGS

JH23/02 Philippe Streiff  
JM23/01 Muletto

Nuovi profili estrattori, con derive più spostate all'esterno e incurvate come sulle altre monoposto, sulla vettura da gara. È stato usato il nuovo alettone posteriore introdotto a Silverstone.

### ARROWS

A10/B/03 Derek Warwick  
A10B/01 Eddie Cheever  
A10/A02 Muletto

Nulla di nuovo sulle Arrows con la stessa configurazione aerodinamica di Silverstone.

### BENETTON

B188/6 Alessandro Nannini  
B188/5 Thierry Boutsen  
B188/2 Muletto

Nuovo telaio per Alessandro Nannini. Venerdì tutti e due i piloti hanno provato con le minigonne anteriori accorciate. La vettura di scorta aveva poi una nuova sospensione posteriore con diversi attacchi dei triangoli posteriori, per avere meno antisquat e per una vettura meno nervosa al retrotreno. Dal sabato su tutte e tre le vetture sono apparse le paratie anteriori tipo March.

### LIGIER

JS31/2 René Arnoux  
JS31/4 Stefan Johansson  
JS31/3 Muletto

La scocca nuova con i diversi attacchi della sospensione anteriore è rimasta a Johansson. Il muletto era in versione alleggerita, grazie anche a dei radiatori più piccoli che però hanno creato dei problemi di surriscaldamento e alla frizione al carbonio. Sabato è stata provata una enorme presa d'aria per il motore vagamente simile a quella della Williams.

**Giorgio Piola**

*segue*



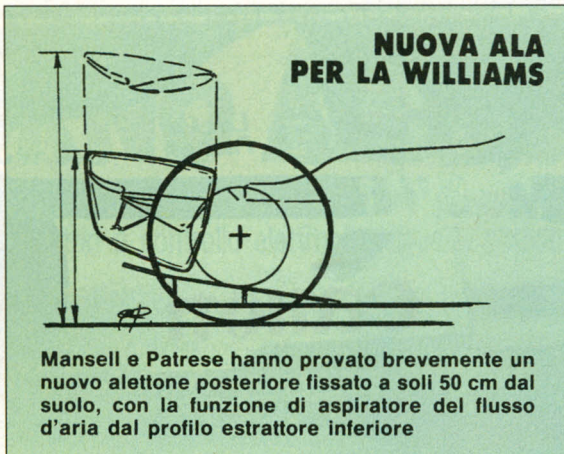
## DAI BOX

### SENNA LITIGA IN SALA STAMPA DOPO LE PROVE

I PILOTI contestano apertamente la nuova normativa imposta dalla Fisa che li obbliga a presenziare alla conferenza stampa dopo le prove. Mentre Berger è arrivato puntuale, Senna e Prost si sono presentati con oltre un'ora di ritardo, premettendo che questa sarebbe stata l'ultima conferenza stampa che avrebbero tenuto dopo le qualificazioni. C'è stato anche un vivace scambio di opinioni tra Senna e il giornalista inglese Mike Doodson che invitava i piloti a una maggior professionalità. Alla fine Senna ha mandato il giornalista inglese a quel paese non dando certamente un bell'esempio di professionalità, essendo un pilota che percepisce sette milioni di dollari all'anno per correre e per dare una buona immagine degli sponsor che lo pagano. Balestre aveva a suo tempo dichiarato che tutti i piloti che si sarebbero presentati in ritardo alla conferenza stampa, sarebbero stati pesantemente multati. Siamo curiosi di attendere le decisioni del presidente della Fisa nei confronti dei due piloti della McLaren.

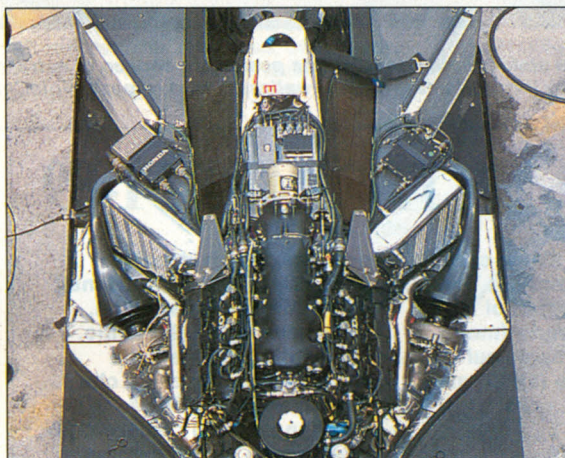
■ **NELLA GARA** Alfa 164 Celebrity Race si è visto l'agonismo salire con il passare dei giri e tutto è stato possibile: dalla utilizzazione del nastro d'asfalto, per passare a quello dei cordoli e degli ampi spazi verdi disponibili. Ha vinto Wormd che ha dimostrato molta grinta nell'attaccare in curva all'interno Sachs che non ha saputo rintuzzare la situazione. Per un momento è sembrato che l'ambasciatore italiano Archirafi potesse insidiare le posizioni migliori, ma poi ha dovuto accontentarsi del 4. posto preceduto anche da Paul. Ritirati per rottura del motore Gstrein e Hansi Muller.

■ **SI TORNA** a parlare di scorrettezze da parte di alcune squadre per ottenere tempi di rilievo. Sembra che un team che disputa la prequalifiche ricopra le gomme di una sostanza particolare, utilizzata anche nelle gare di F.3, per aumentare considerevolmente i valori di aderenza. La cosa ha incominciato a destare sospetti quando i tempi ottenuti durante le prequalifiche non venivano poi migliorati durante le prove ufficiali. Tra i sospettati c'è anche il team Zakspeed che molti ritengono possa manomettere la valvola durante le qualificazioni.

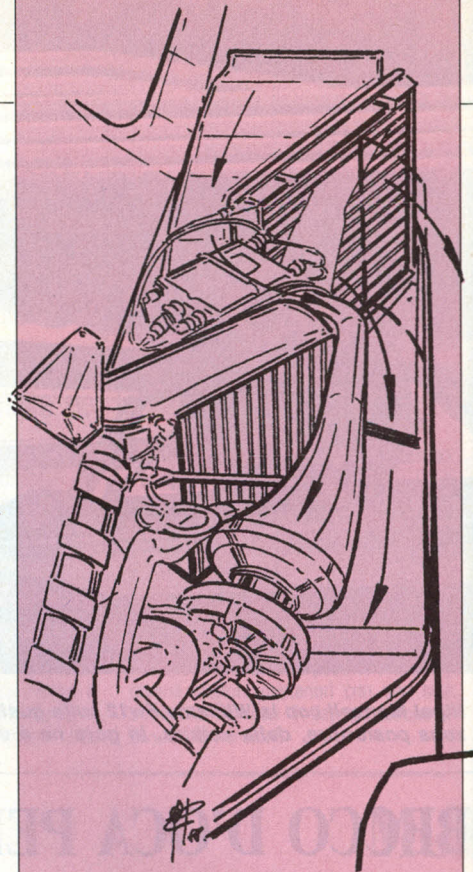


### NUOVA ALA PER LA WILLIAMS

Mansell e Patrese hanno provato brevemente un nuovo alettone posteriore fissato a soli 50 cm dal suolo, con la funzione di aspiratore del flusso d'aria dal profilo estrattore inferiore



Sulle McLaren sono riapparse le fiancate prive delle prese snorkel; sono state sostituite con particolari canalizzazioni interne (FotoColombo)



### VIA LE PRESE SNORKEL DALLE McLAREN-HONDA

Sono riapparse le nuove fiancate senza più le prese snorkel per le turbine: al loro posto vi sono quelle con le canalizzazioni interne studiate per avere una migliore aerodinamica. Infatti lo sfogo dell'aria calda laterale è stato notevolmente ridotto perché gran parte fuoriesce nella parte terminale delle fiancate.

## RITORNO ALLE ORIGINI

segue

### ZAKSPEED

ZK881/04 Piercarlo Ghinzani  
ZK881/01 Bernd Schneider  
ZK881/03 Muletto

Nulla di nuovo sulle Zakspeed. Solo i necessari adattamenti per la pista tedesca.

### LOLA

LC88/3 Yannick Dalmas  
LC88/4 Philippe Alliot  
LC88/1 Muletto

Retroreno completamente rifatto sulla vettura di scorta. Pur mantenendo lo stesso passo, il distanziale fra motore e cambio è ora più lungo e comprende anche il serbatoio dell'olio. Nuova la sospensione posteriore con i triangoli a base più larga e diversi portamozzi. Anche gli scarichi hanno una differente posizione, pur passando sempre sopra ai semiassi. Diverse anche le carreggiate anteriore e posteriore.

### COLONI

FC1188/002 Gabriele Tarquini  
FC1188/003 Muletto

Modificate le sospensioni, in particolare modo quella anteriore, sulla vettura da gara, fra l'altro alleggerita di circa 7 kg. Questo risultato è stato ottenuto grazie a un nuovo roll bar e a una carrozzeria più leggera. Nuovo anche l'alettone posteriore con due flap nella parte inferiore.

### OSELLA

FA1L1/1 Nicola Larini  
FA1L1/2 Muletto

Nuove ali posteriori in due pezzi, ma soprattutto nuove paratie degli alettoni anteriori tipo March e cioè che avvolgono la parte interna delle gomme per migliorare il flusso verso le fiancate.

### DALLARA

BMS F188/003 Alex Caffi  
BMS F188/001 Muletto

Nuovo alettone posteriore più piccolo per Caffi.

### MINARDI

M188/3 Pierluigi Martini  
M188/2 Louis Perez Sala  
M188/1 Muletto

Nessuna novità sulle Minardi. La squadra romagnola sta allestendo la scocca n. 5, mentre la 4. danneggiata in Inghilterra, verrà riparata.

### RIAL

ARC 1/03 Andrea De Cesaris  
ARC 1/02 Muletto

Telaio nuovo per De Cesaris, dopo i danni accusati la scorsa settimana alla scocca n. 1, niente di nuovo a livello vetture preparate a tempo record dalla piccola squadra tedesca.

### MARCH

881/02 Mauricio Gugelmin  
881/03 Ivan Capelli  
881/01 Muletto

Contrariamente a quanto anticipato al Gp di Gran Bretagna, a Hockenheim non è stato portato il nuovo telaio con numero 05. Le tre vetture viste in Germania non presentavano alcuna novità eccetto una nuova coppia conica.



F.3/A UN FRANCESE L'EUROPA CHALLENGE

# FUGA SOLITARIA DI CHELI

Il giovane transalpino batte proprio a casa loro i favoriti tedeschi  
Giornata-no per gli italiani mentre Lehto è messo k.o. da Winkelhock.

**HOCKENHEIM** — I tedeschi avevano creato l'Europa Challenge di Formula 3 per proiettare nel firmamento internazionale Joachim Winkelhock, ovvero il dominatore della serie locale della categoria e grande protagonista del Gp di Montecarlo. Ma a Winkelhock sembra che non ne vada mai bene una e così anche a casa sua si è preso una sonora lezione da Eric Cheli, un ragazzino che dopo una stagione '87 nell'ombra, sta esplodendo con la sua Dallara a suon di vittorie. Non per niente è proprio Cheli il capoclassifica della serie transalpina. La sua consacrazione definitiva il francese d'origine italiana l'ha ricevuta a Hockenheim, vincendo alla grande e con somma maestria tattica una corsa strana, nella quale pochi conduttori non tedeschi si sono salvati dal naufragio. Il conduttore del team Saulnier ha sbagliato poco o nulla: secondo in prova a poco più di un decimo da Winkelhock, ha lasciato sfogare per benino il conduttore della Reynard per poi salutare una compagnia scomoda (Winkelhock non è quel che si dice un esempio di correttezza) e andarsene in fuga solo, soletto verso i 45 milioni di premio destinati al vincitore. Una bella affermazione, dunque, meritata e conquistata con intelligenza dall'ennesimo prodotto di un vivaio che di anno in anno diventa sempre più interessante. Assieme a Cheli la palma del migliore spetta a colui che viene considerato dalla critica come uno dei campionissimi del domani: Jarvi Lehto. In preda a grossi problemi di motore e telaio in prova, il finlandese ha lasciato tutti stupefatti, rimontando in pochissimo tempo dal 14. posto al 4. e poi addirittura al 3. Il solito Winkelhock ha poi provveduto a mandare a carte quarantotto l'impresa del protetto di Keke Rosberg. Un peccato che non vanifica una prestazione superba, fatta di classe, talento puro, potenziale che probabilmente nessun altro nel pianeta della terza formula al momento possiede. E gli italiani? Il naufragio dei

nostri è stato totale, sia in prova sia in gara. Nelle qualifiche tutti hanno dannato nel trovare la messa a punto ideale su una pista che non avevano mai visto. In corsa Giovanardi e Capello hanno dovuto fare i conti con l'eccesso di foga agonistica di Naspetti che ha provveduto a far concludere anzitempo l'avventura ai due. Dal canto suo Mauro Martini, autore di una gara matura, si è trovato sulla propria strada dei tedeschi non proprio razionali, che gli hanno gettato al vento un

possibile piazzamento di prestigio. Forse i nostri hanno preso questa gara più come vacanza che come occasione per mettersi realmente in mostra.

**LA CRONACA** — Winkelhock scatta verso la prima curva trascinandosi Cheli, Bartels, Biela, Rensing e tutto il gruppone compatto. Quando... le vetture entrano nel Motodrom, zona deputata delle follie. Accade così che Martini, partito come un siluro, freni perfettamente all'ingresso della

curva iniziale e venga trascinato nell'erba da Kraemer. «Un pazzo — dirà successivamente il capoclassifica del nostro campionato — non ha frenato e a quel punto ho fatto 300 metri fuori pista». Dietro accade di tutto, tanto che al termine della tornata iniziale la situazione è già cambiata: Winkelhock ha alle costole Cheli che precede d'un soffio Bartels e Wendlinger. Più staccati, Kaufman, un incredibile Lehto, Capello, Giovanardi e Naspetti. Proprio nel passaggio successivo i tre si elimineranno. Naspetti, infatti, centra in frenata la Dallara di Capello e la fa decollare. Subito dopo si mette a far la guerra a Giovanardi con il risultato che nessuno dei due... supererà la curva successiva. Mentre Winkelhock ha preso un leggero margine su Cheli e Bartels è lotta grande tra Kaufman e Lehto. Il finlandese è troppo superiore al tedesco e lo infla senza problemi salendo in soli tre giri al 6. posto. Per Lehto non è che l'inizio di una grande rimonta. Al quarto passaggio la biancorossa Reynard ha già catturato sia Wendlinger che Biela e al giro successivo passerà al 4. posto, andando all'attacco della vettura di Bartels. Intanto Winkelhock sembra avere qualche problema meccanico. Cheli, da marpione navigato, gli si avvicina sempre di più passandolo al 9. giro. Al 10. anche Bartels ripeterà la manovra ai danni del tedesco e s'installerà al secondo posto dietro all'ormai imprevedibile francese. La gara, comunque, non finisce qui. Lehto si mette a duellare con Winkelhock: lo supera con il risultato di transitare al terzo posto. Per il finlandese la gioia sarà di breve durata: infatti in un disperato tentativo di... sopravvivenza Winkelhock toccherà la ruota posteriore destra della vettura del finlandese al Motodrom. Per i due significa il ritiro. E Martini? Per lui il Motodrom è già stato fatale al 7. giro, quando Ratzberger lo ha fatto volare definitivamente nella sabbia della «Sachs kurve».

**Guido Schittone**



IL VINCITORE CHELI (fotoOrsi)

## EUROPA CHALLENGE F. 3

Gara internazionale di F. 3  
Hockenheim (D), 23 luglio 1988

### Così (in 24) al via e (in 19) al traguardo

<b>Joachim Winkelhock</b> (Reynard 883-Vw Spiess) 2'13"451	<b>Eric Cheli</b> (Dallara 388-Alfa Romeo) 2'13"843
<b>Otto Rensing</b> (Reynard 883-Vw Spiess) 2'14"201	<b>Michael Bartels</b> (Reynard 883-Vw Spiess) 2'14"498
<b>Frank Biela</b> (Martini Mk55-Vw Spiess) 2'14"600	<b>Karl Wendlinger</b> (Ralt Rt31-Alfa Romeo) 2'14"715
<b>Fabrizio Giovanardi</b> (Reynard 883-Alfa Romeo) 2'14"829	<b>Frank Kraemer</b> (Bsr Ks 388-Vw Spiess) 2'14"889
<b>Mauro Martini</b> (Dallara 388-Alfa Romeo) 2'14"921	<b>Hans Peter Kaufmann</b> (Dallara 388-Vw Spiess) 2'15"027
<b>Rinaldo Capello</b> (Dallara 388-Alfa Romeo) 2'15"069	<b>Daniel Muller</b> (Dallara 388-Vw Spiess) 2'15"159
<b>Jarvi Lehto</b> (Reynard 883-Tom's Toyota) 2'15"225	<b>Emanuele Naspetti</b> (Dallara 388-Alfa Romeo) 2'15"286
<b>Wolfgang Kaufmann</b> (Dallara 388-Vw Spiess) 2'15"430	<b>Didier Artzet</b> (Martini Mk55-Vw Spiess) 2'15"471
<b>Michael Roppes</b> (Reynard 883-Vw Spiess) 2'15"545	<b>Gary Brabham</b> (Ralt Rt32-Vw Spiess) 2'15"555
<b>Ross Hockenull</b> (Ralt Rt32-Vw Spiess) 2'15"640	<b>Lionel Robert</b> (Martini Mk55-Vw Spiess) 2'15"678
<b>Stefan Neuburger</b> (Reynard 883-Tom's Toyota) 2'15"945	<b>Eilon Lohr</b> (Dallara 388-Vw Spiess) 2'16"061
<b>Roland Ratzberger</b> (Reynard 883-Alfa Romeo) 2'16"495	<b>Peter Zakowski</b> (Martini Mk55-Vw Spiess) 2'16"570

- Eric Cheli** 14 giri in 31'53"131 alla media di 179,062  
(Dallara 388-Alfa Romeo)
- Michel Bartels** a 5"955  
(Reynard 883-Vw Spiess)
- Hans Peter Kaufmann** a 15"950  
(Dallara 388-Vw Spiess)
- Frank Biela** a 23"235  
(Martini Mk55-Vw Spiess)
- Lionel Robert** a 24"434  
(Martini Mk55-Vw Spiess)
- Karl Wendlinger** a 27"390  
(Ralt Rt31-Alfa Romeo)
- Peter Zakowski** a 27"889  
(Martini Mk55-Vw Spiess)
- Daniel Muller** a 27"890  
(Dallara 388-Vw Spiess)
- Eilon Lohr** a 32"505  
(Dallara 388-Vw Spiess)
- Didier Artzet** a 39"619  
(Martini Mk55-Vw Spiess)
- Gary Brabham** a 53"200  
(Ralt Rt32-Vw Spiess)
- Ross Hockenull** a 1 giro  
(Ralt Rt32-Vw Spiess)
- Jarvi Lehto** a 3 giri  
(Reynard 883-Tom's)
- Joachim Winkelhock** a 3 giri  
(Reynard 883-Vw Spiess)
- Mauro Martini** a 8 giri  
(Dallara 388-Alfa Romeo)
- Roland Ratzberger** a 8 giri  
(Reynard 883-Alfa Romeo)
- Frank Kraemer** a 9 giri  
(Bsr-Ks 388-Vw Spiess)
- Wolfgang Kaufmann** a 10 giri  
(Dallara 388-Vw Spiess)
- Stefan Neuburger** a 12 giri  
(Reynard 883-Tom's)

□ **Giro più veloce:** Robert (Martini Mk55-Vw Spiess) in 2'15"601 alla media di 180,450 km/h.

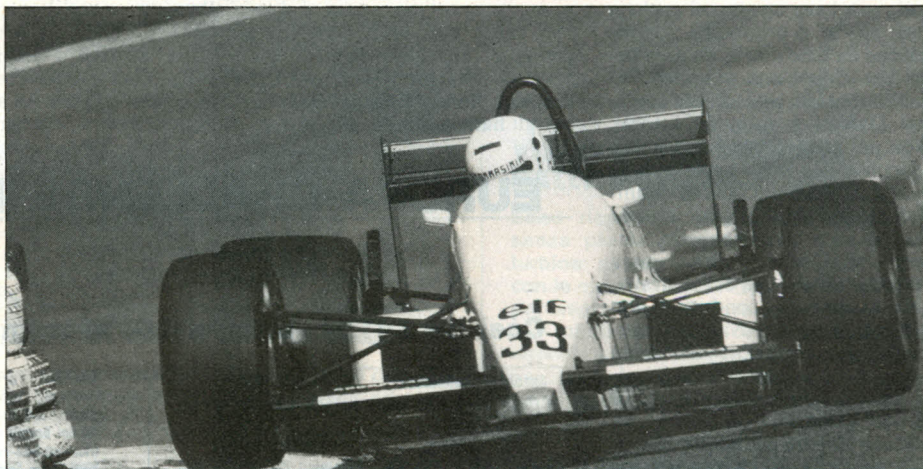


## L'ULTIMA PAROLA A MAURO FORGHIERI

# RIDOTTO CARICO AERODINAMICO

**HOCKENHEIM** — Il circuito tedesco è da sempre caratterizzato da una parte molto veloce e un tratto sensibilmente più lento. Generalmente la messa a punto viene focalizzata in funzione della velocità massima, ragion per cui nelle curve le macchine ricevono l'aderenza non dagli alettoni quanto piuttosto dal comportamento del telaio e delle sospensioni. È per questa ragione che Hockenheim è probabilmente l'unico circuito dove è possibile vedere il pilota in derapata all'uscita delle curve, proprio perché il carico degli alettoni è quasi nullo e l'impronta della gomma al suolo è più ridotta rispetto ad una macchina caratterizzata da un carico aerodinamico particolarmente sensibile. Direi che la McLaren è la vettura che meglio ha saputo interpretare questa messa a punto. Allo stesso livello devo mettere però la Benetton, che su un tracciato caratterizzato da elevati contrasti ha tenuto agevolmente il passo di vetture dotate di una velocità di punta ben superiore. Per la prima volta nell'anno, i motori aspirati hanno passato agevolmente il muro dei trecento chilometri all'ora di velocità massima. Una dimostrazione palese del continuo aumento di potenza ottenuto dagli otto cilindri, ora molto prossimi per la versione Dfr dei Cosworth e per i Judd, ai seicento cavalli, valore forse impensabile all'inizio di stagione. La corsa della Ferrari è stata ancora una volta condizionata dagli elevati problemi di consumo eccessivo. Come a Silverstone ha piovuto, eppure questa volta sia Berger che Alboreto hanno terminato la gara, dimostrando che in Inghilterra il presunto maggior consumo evidenziatosi sotto l'acqua piuttosto che sull'asciutto, era un'ipotesi scarsamente credibile. Le velocità massime delle Ferrari, sono sempre state le più elevate mentre nel tratto del motodromo, sia Berger che Alboreto perdevano moltissimo tempo, non solo nei confronti di Benetton e McLaren. Probabilmente la messa a punto adottata

in Germania non accettava un carico aerodinamico più sensibile. Bisogna anche dire che a Silverstone si consuma sempre più carburante che ad Hockenheim, dove in almeno tre tratti i piloti ricorrono alla seconda e terza velocità. Riconfermo così quello che dico da sempre: in fatto di potenza massima il motore Ferrari non ha nulla di inferiore rispetto all'Honda. Quello che manca è



**Mauro Forghieri (in alto, fotoGiovannelli) osserva con attenzione i tempi delle vetture durante le prove. Il progettista ha riscontrato un incremento delle prestazioni nelle vetture aspirate e uno scatenato Modena (sopra, fotoOrsi) lo ha dimostrato**

un'uniformità complessiva nelle varie funzioni dell'insieme vettura: potenza, consumo, efficienza aerodinamica. Una vettura diventa vincente solo quando questi tre elementi si amalgamano nel migliore dei modi, partendo dal presupposto che ai giorni nostri tutti i telai presenti sono in grado di fornire ottime risultanze in fatto di rigidità torsionale. C'è stata poi una sorprendente affidabilità generale, con ben diciotto vetture al traguardo, ma se fosse rimasto il caldo delle prove, questo numero si sarebbe sensibilmente ridotto, soprattutto per le vetture dotate di motore atmosferico. Più

che motivi tecnici, questa corsa ha offerto aspetti positivi dal punto di vista dei piloti. Senna è stato perfetto, e se prima pensavo che Prost fosse un pelino più completo, oggi devo porli tutti e due almeno sullo stesso piano, e il brasiliano può ancora salire. Molto bravo anche De Cesaris, protagonista di alcuni sorpassi veramente mozzafiato, ha compiuto un errore, ma in quella curva hanno fatto un testacoda numerosi piloti. Si tratta di un tratto in cui le vetture arrivano in decelerazione, e probabilmente sull'asfalto c'era dell'olio ma i piloti dovrebbero correre sempre con questa grinta.



# brembo

DISCHI FRENO E SISTEMI FRENANTI





# INVAS



FRA DUE ANNI AVREMO GRAN PREMI DI MATRICE TEUTONICA?

# SIONE TEDESCCA

La Mercedes vuole tornare, a trentacinque anni dai trionfi di Fangio, con una monoposto tutta sua. La Porsche ha nel cassetto un 12 cilindri atmosferico. La Bmw e addirittura l'Audi hanno grandi progetti. Ecco il punto di una situazione che cambierebbe faccia al mondiale e in cui Ecclestone crede moltissimo

**di Roberto Boccafogli**

HOCKENHEIM, luglio 1990. Attorno al circuito, dal rettilineo dei box al Motodrom, fino alla Ost Kurve, le tribune esplodono in un tripudio filotedesco che, in campo automobilistico, non si registrava dal 1955, anno del dominio Mercedes con Fangio. A trentacinque anni di distanza, una monoposto della Casa di Stoccarda è tornata alla vittoria in un Gran Premio: dopo avere dominato nelle prove, Nigel Mansell ha dettato la sua legge in una corsa che ha segnato la grande battuta d'arresto della McLaren-Honda, seconda con Senna e solo

*segue*





## INVASIONE TEDESCA

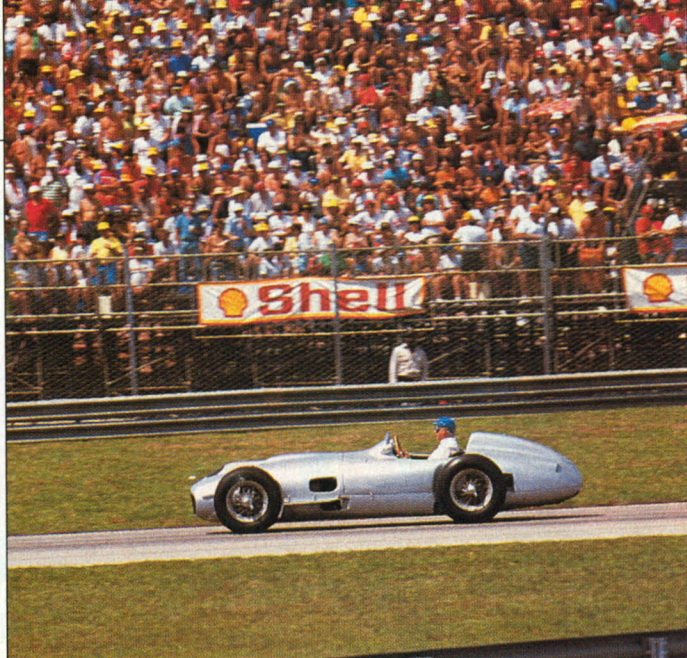
segue

di un soffio davanti alla Bmw di Prost. Vincendo sul circuito di casa, l'industria tedesca ha centrato quell'obiettivo al quale mirava da tempo. Le voci di un interessamento di Mercedes, Porsche e Bmw a rientrare nel mondiale F.1, per combattere lo strapotere tecnico giapponese e inserirsi nella lotta insieme ai costruttori inglesi, alla Ferrari e alla Ford, avevano guadagnato credito già due anni prima, nel 1988. La Mercedes torna con una monoposto tutta sua, si mormorava. Anche la Bmw vuole rientrare, tutti dicevano, ma non più solo come fornitrice di motori, come invece vuole fare la Porsche. A Hockenheim 1990, il sogno è diventato realtà: dopo qualche gara di apprendistato, di graduale avvicinamento alle prestazioni di Ferrari e Honda, la Mercedes numero 8 e Mansell hanno aperto a Hockenheim una nuova era per la Formula 1.

### SOGNO O REALTÀ?

Magari le cose non andranno esattamente così, ma è indubbio che le righe precedenti contengono una previsione non solo fantascientifica. Le Case tedesche stanno lavorando per entrare in Formula 1, così come lo stesso Bernie Ecclestone, presidente della Foca e vice della Fisa, ammette e autorizza a credere nell'intervista pubblicitaria a parte. La valutazione di ciò che in Germania si sta preparando in ottica di F.1 parte dalla Mercedes. A Stoccarda esiste da tempo la volontà di rientrare nei Gran Premi con una monoposto e un propulsore che portano il marchio della stella a tre punte. Si tratta di un progetto ciclopico: i vertici della Casa prenderanno una decisione finale nel prossimo autunno, varando così un programma per il quale è già stato calcolato l'investimento di 850 milioni di marchi tedeschi, pari a circa 630 miliardi di lire. Dopo oltre trent'anni di assenza dai Gran Premi, la Mercedes intende rafforzare la propria immagine sportiva, non soddisfatta dai risultati ottenuti in Gruppo A dalle 190 né da quanto ricavato con l'impegno insieme alla Sauber nel Gruppo C. Nominato due settimane fa Jochen Neerpasch consulente dei futuri progetti sportivi, la Casa è già passata all'attacco anche su altri fronti. Avviato il lavoro di ricerca e progettazione di un motore aspirato a 12 cilindri e di una vettura per la quale è stato contattato anche John Barnard, in visita a Stoccarda non più di due mesi fa, la Mercedes ha recentemente acquistato i

segue



*Fangio al volante della Mercedes W196, sopra, con la quale vinse il mondiale '55. A sinistra, Prost su McLaren-Tag Porsche al Gp d'Australia ultimo della stagione '87 (FotoOrsi): dal debutto al Gp d'Olanda '83, in basso, il turbo Tag ha contribuito a far vincere alla McLaren due titoli iridati costruttori, tre per piloti e 25 Gp. A destra, Piquet precede la Renault di Prost con la Brabham-Bmw che gli diede il titolo '83 (FotoAS)*

## MERCEDES

### IRIDE '55 POI IL RITIRO

LA STORIA della Mercedes in F.1 è breve ma intensa come più non avrebbe potuto. È l'inizio del 1954 quando da Stoccarda filtrano le prime indiscrezioni sulla nuova monoposto che esordirà nel corso di quel campionato mondiale. La W 196S, la vettura argentata che andrà a scontrarsi nei Gran Premi contro Lancia e Ferrari, avrà iniezione diretta e non alimentazione a carburatori; la sua aerodinamica sarà frutto degli studi fatti nella realizzazione di aerei supersonici. La Mercedes debutta in gara il 4 luglio a Reims, dove è in programma la quarta gara iridata stagionale. La guida Juan Manuel Fangio, vincitore al volante della Maserati di due dei tre Gp già disputati. L'argentino non ci mette molto a capire la superiorità della vettura tedesca: vince con un decimo di secondo sulla monoposto gemella del compagno Kling: tutti gli altri concludono almeno a un giro, con la Ferrari di Manzon terza

davanti alla Maserati di «Bira». Non si tratta di un successo isolato. La Mercedes disputa i cinque rimanenti Gran Premi e se ne aggiudica tre, Gran Bretagna, Germania e Italia, sempre con Fangio che diventa così campione iridato per la seconda volta. Nel 1955, il dominio Mercedes è ancora più netto. Su sei Gran Premi disputati — tutti quelli iridati esclusa la 500 Miglia di Indianapolis — la W 196S ne vince quattro. Escluso quello di Gran Bretagna vinto «politicamente» da Stirling Moss — per ordine della squadra che vuole promuovere la sua immagine sul mercato inglese — gli altri tre sono dominati dal solito Fangio, che centra così il suo terzo titolo iridato personale. Raggiunto l'apice, la Mercedes decide di ritirarsi. Lo fa con uno scarno comunicato stampa in cui si afferma che: «... non c'è più niente da vincere». □

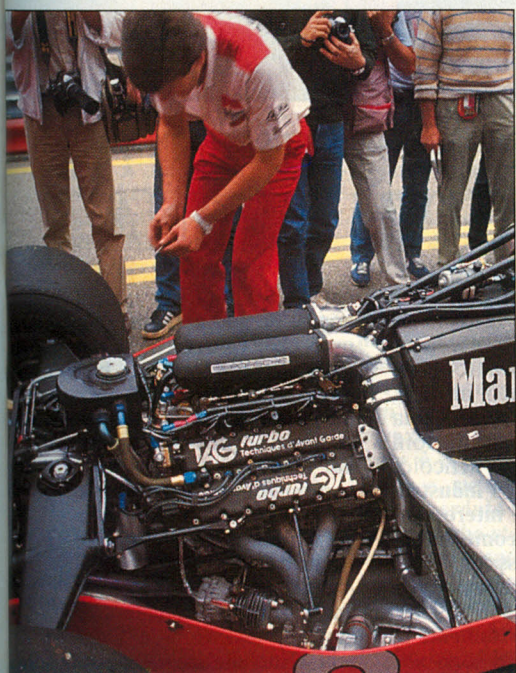




**BMW**

## UN MONDIALE CON BRABHAM

AL NOME della Bmw è legato il primo titolo mondiale conquistato da una monoposto a motore turbo: la Brabham iridata nell'83 con Nelson Piquet, al suo secondo successo dopo quello dell'81 con la Brabham-Ford. Il quattro cilindri in linea, progettato e realizzato dall'ingegner Rosche, fece i primi test nel 1980 — a Silverstone sulla Brabham Bt49 —, debuttò in prova al Gp di Gran Bretagna '81 ed esordì in gara sulle Brabham di Piquet e Patrese nel Gp del Sudafrica che aprì il campionato '82. Da allora, la storia e il palmares del quattro cilindri turbo Bmw sono stati quasi del tutto gli stessi della Brabham. Delle 9 vittorie ottenute nei Gran Premi, otto sono infatti arrivate con le vetture di Ecclestone: la prima in Canada '82, quindi 4 nell'anno successivo, due nell'84 e una nell'85. Nell'86, è arrivato l'ultimo successo del propulsore di Rosche, sulla Benetton (Berger primo in Messico) che l'ha montato solo per quell'anno. Il Bmw turbo ha spinto anche la Ats, nell'83, e le Arrows, dall'84 all'86 e che nell'87 è poi passata al motore Megatron, vale a dire sempre un Bmw nella versione inclinata di 72 gradi verso sinistra e preparata da Mader. Le pole position targate Bmw sono state 15: 13 conquistate dalla Brabham e due, nell'86, dalla Benetton. □



**PORSCHE**

## NELLA STORIA F. 1 PER IL TAG

COME MONOPOSTO, in Formula 1 la Porsche non ha raccolto un gran che. Dopo l'esordio nel Gp di Germania 1957, ma con una vettura di Formula 2, la Casa di Weissach centrò la prima e unica vittoria della sua storia nel 1962 a Rouen, dove Dan Gurney si impose con la Porsche 804 a motore 8 cilindri grazie al ritiro della Brm di Graham Hill e della Lotus di Jim Clark, che avevano comandato la corsa prima di lui. Al termine di quella stagione, la Porsche concluse la sua partecipazione ufficiale ai Gran Premi: da quel momento e per altri due campionati, vetture di Weissach gareggiarono in F. 1 solo nelle mani di piloti privati, portando a 33 il totale delle gare iridate disputate. Diverso è il discorso-Porsche per quanto riguarda i motori. Al Gp d'Olanda 1983 esordì la McLaren spinta dal 6 cilindri turbo a V di 80 gradi costruito dall'ingegner Mezger a Weissach e denominato Tag dal

nome della compagnia che finanziò la realizzazione del progetto. Da quel 28 agosto alla fine del 1987, termine dell'accordo fra il team e la Casa tedesca che si è vista subentrare la Honda, le McLaren-Tag hanno partecipato a 68 Gran Premi vincendone la bellezza di 25 così ripartiti: sei vittorie per Lauda (cinque nell'84, anno del suo terzo titolo iridato dopo quelli del 1975 e '77, entrambi con la Ferrari, e una nell'85) e le rimanenti 19 per Prost: 7 nel 1984, anno in cui perse il titolo di solo mezzo punto a favore di Lauda, cinque nell'85, quattro nell'86, cioè nelle stagioni dei suoi due titoli iridati e tre nella passata stagione. La trionfale stagione del Tag-Porsche turbo nel retrotreno della McLaren Mp4 — nelle sue varie versioni — conta anche sette pole position: sei a favore di Prost e una conquistata da Rosberg nella stagione '86. □



## INVASIONE TEDESCA

segue

terreni circostanti la sede della sua consociata Amg — ad Affalterbach, vicinissimo a Stoccarda — dove sorgerà il nuovo centro operativo per i programmi sportivi.

**ANCHE LA BMW** sta pensando a una vettura tutta sua. «Piuttosto che cimentarci nel futuro campionato ProCar - ha dichiarato Peter Flohr, direttore della Bmw Motorsport - preferiamo la Formula 1: l'impegno finanziario sarebbe circa lo stesso, ma con il risalto ben maggiore assicurato da quella che è la massima espressione dell'automobilismo». Fatto sta che Paul Rosche, «padre» del quattro cilindri che nell'83 portò la Brabham alla prima iride turbo, ha da tempo nel cassetto un propulsore aspirato e recentemente è passato dalla Bmw Motorsport al reparto sviluppi. Per quanto riguarda il telaio, pare che a Monaco si siano ordinati alla Mbb - una ditta tedesca specializzata nella lavorazione della fibra di carbonio e dei compositi - due scafi per la realizzazione di una monoscocca. Un altro elemento che conferma le intenzioni della Bmw verso la F.1 è la continua e serrata corte fatta a Gerhard Berger. «Non è certo se noi faremo i Gran Premi - dichiarò qualche tempo fa Peter Flohr -, ma in caso affermativo avremo senza dubbio Berger a guidare la nostra vettura...». A Monaco, comunque, si sta anche attendendo di vedere quale sarà la decisione della Mercedes: un orientamento positivo di Stoccarda accelererebbe anche i piani della Casa bavarese.

**E VENIAMO** alla Porsche. Per questa Casa non si parla di vettura, ma solo di propulsore. Hans Mezger, realizzatore del 6 cilindri Tag turbo che dal 1984 all'86 ha regalato tre titoli iridati alla McLaren, ha pronto un progetto di motore aspirato: lo ha ammesso lui stesso di recente, ma senza esporsi con altre anticipazioni. In Porsche si attende di trovare un finanziamento esterno di venti milioni di marchi (circa 15 miliardi di lire) per lo sviluppo del motore e attualmente ben pochi team, oltre a quelli che hanno già un propulsore assicurato per le prossime stagioni, sono in grado di permettersi un tale investimento. Nessun problema economico, invece, per l'Audi. Da tempo a Ingolstadt si sta pensando all'ingresso in F.1, dopo la sospensione dell'impegno rallistico e dopo che l'attuale presenza nel campionato americano TransAm ha aperto la via verso la velocità in pista. L'Audi ha in casa un propulsore 3500 aspirato 8 cilindri, ma i recenti contatti con il preparatore Oettinger hanno dirottato l'attenzione sul motore aspirato al quale questi sta lavorando. Una vettura con il marchio dei quattro anelli rappresenterebbe così in F.1 il gruppo Volkswagen-Audi, con la Casa di Wolfsburg che resterebbe così indisturbata nel settore rallistico. Come si vede, l'invasione tedesca nei confronti della Formula 1 si annuncia massiccia: saranno già i prossimi mesi invernali a definirne i primi contorni. □



**Le Case tedesche sono al lavoro per un'entrata in F. 1 che le porterà a scontrarsi a viso aperto con la Honda e il suo motore aspirato (sopra a destra nella possibile versione 10 cilindri che venne esposta al Salone di Tokyo '87). Mercedes e Bmw cercano anche di prendere piloti e tecnici da altri team: non è un mistero che il Ds della Bmw, Peter Flohr, a lato insieme a Ecclestone (FotoColombo), vorrebbe avere in squadra Berger, sopra insieme a John Barnard che invece interessa alla Mercedes (FotoOrsi)**



**ECCLESTONE CREDE MOLTISSIMO AI TEDESCHI IN F. 1**

## MERCEDES LA PIÙ VICINA

«DUE CASE tedesche nel mondiale F. 1 dal 1990? Sarebbe eccezionale: non risparmierei alcuno sforzo per raggiungere questo obiettivo». Bernie Ecclestone, presidente della Foca e vice di Balestre alla Fisa, non ha dubbi: il già ricco piatto della «sua» Formula 1 ricaverrebbe, dall'ingresso delle Case tedesche, un clamoroso vantaggio in termini di immagine e di contenuti tecnici. C'è da dire che Ecclestone è al

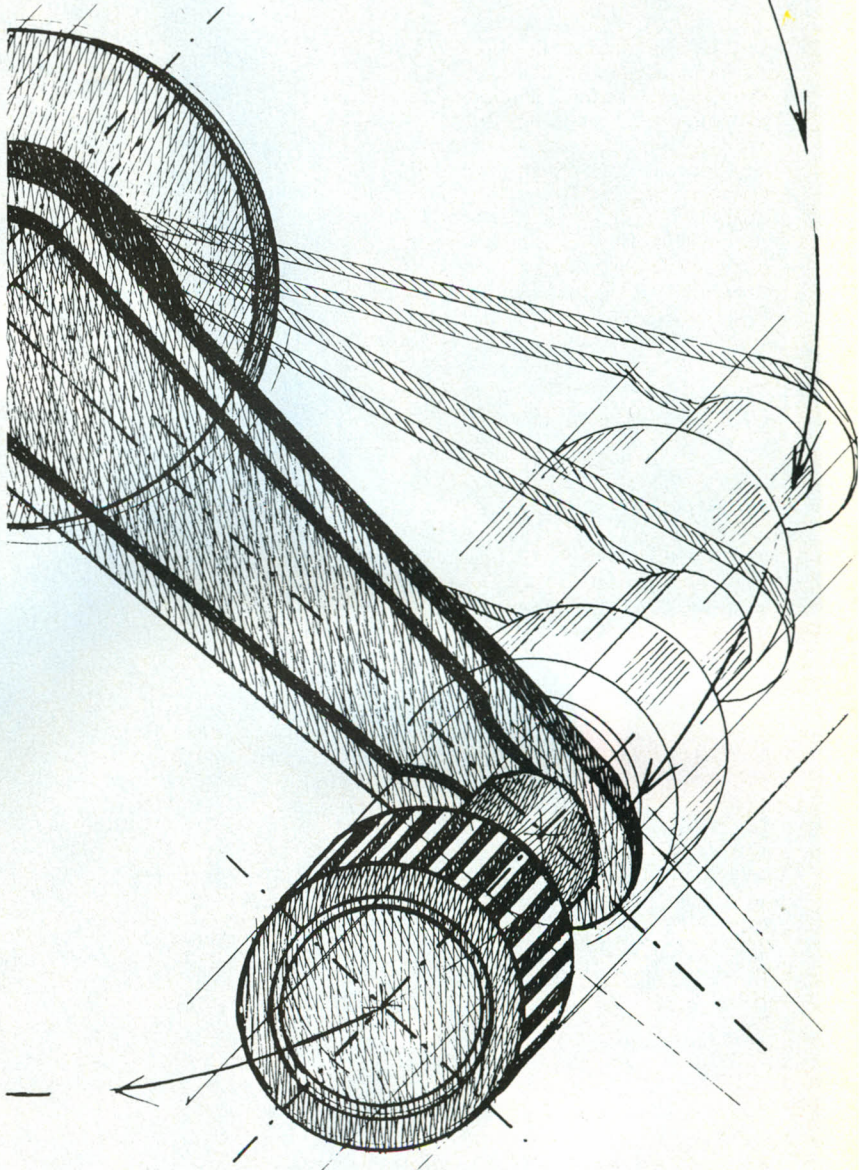
corrente più di chiunque altro sui reali movimenti delle Case interessate a entrare nel campionato mondiale: per questo motivo, quindi, gli si è chiesta una conferma alle valutazioni presenti in questo articolo. «Senza dubbio l'industria tedesca è oggi interessata alla Formula 1 come mai lo era stata in passato — ha risposto — ma attualmente non sono in grado di dire come stanno esattamente le cose: molti giochi sono an-

cora da definire e quindi non se ne può anticipare un gran che. È vero che la più vicina è la Mercedes: non posso confermare che una loro decisione arrivi davvero entro il prossimo autunno, come mi chiedete, ma certamente a Stoccarda si sta molto lavorando per presentare in pista una vettura e un motore Mercedes. Anche alla Bmw si pensa a una monoposto completa di motore, mentre alla Porsche si intende solo lavorare





Dedicato a chi ha ancora  
un'auto a manovella.



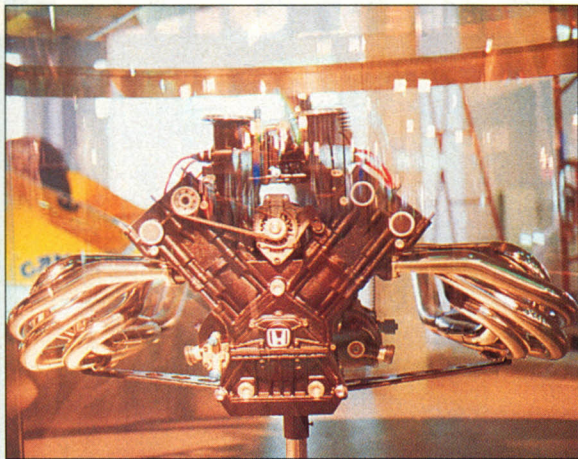
Sostituire la vecchia manovella con un alzacristalli elettrico Electric-Life è più semplice di quanto tu possa immaginare. Rivolgiti ad un nostro Centro Installazione e chiedi un alzacristalli personalizzato per la tua auto; ti verrà consigliato il prodotto specifico per la

tua vettura che Electric-Life ha studiato e provato nelle condizioni di impiego e durata più severe ed impegnative. Con Electric-Life scoprirai quanto è facile, comodo e sicuro alzare ed abbassare i vetri della tua auto, premendo un semplice pulsante.

**ELECTRIC-LIFE**

Il primo alzacristalli elettrico personalizzato.

ALGO SRL - CERNOBBIO (CO) - TEL. 031/510242 - TLX 323106 ALGO I



su un motore aspirato da offrire a un team. Sono anche al corrente delle voci riguardanti l'Audi: posso confermare che il gruppo Volkswagen-Audi è recentemente molto interessato alla Formula 1». Ecclestone conosce molto bene i sistemi professionali dei tedeschi, avendo avuto il quattro cilindri turbo Bmw montato sulle sue Brabham dal 1983 allo scorso anno. Quale pensa potrà essere la forza tecnica dei costruttori teutonici in un eventuale confronto con la modernissima tecnologia Honda? «Sono certo che la loro lunga mancanza dai Gran Premi non

costituirebbe un problema — risponde con sicurezza — nemmeno in un confronto diretto con i giapponesi. Posso dirlo con cognizione di causa, dopo avere lavorato per cinque stagioni con la Bmw. I tecnici tedeschi sono preparatissimi e quando sono motivati dal desiderio di raggiungere un risultato, non hanno rivali. La collaborazione fra Brabham e Bmw è stata fantastica nel 1982 e nell'83: poi loro hanno perduto ogni interesse in ciò che stavano facendo e tutto è andato a rotoli. Ma per i primi due anni abbiamo potuto contare su un partner tecnologico di livello eccezionale». □



IL 30 E 31 LUGLIO CON LA CLASSICA 24 ORE BELGA VE R

# PREMIATA

*Un'immagine notturna del circuito di Spa-Francorchamps, che si snoda nelle Ardenne, durante la 24 Ore del 1987. La gara belga di durata si disputa dal 1964 e rappresenta il momento clou di ogni stagione del campionato d'Europa Turismo (FotoSipa)*





ERRÀ VIRTUALMENTE ASSEGNATO IL TITOLO

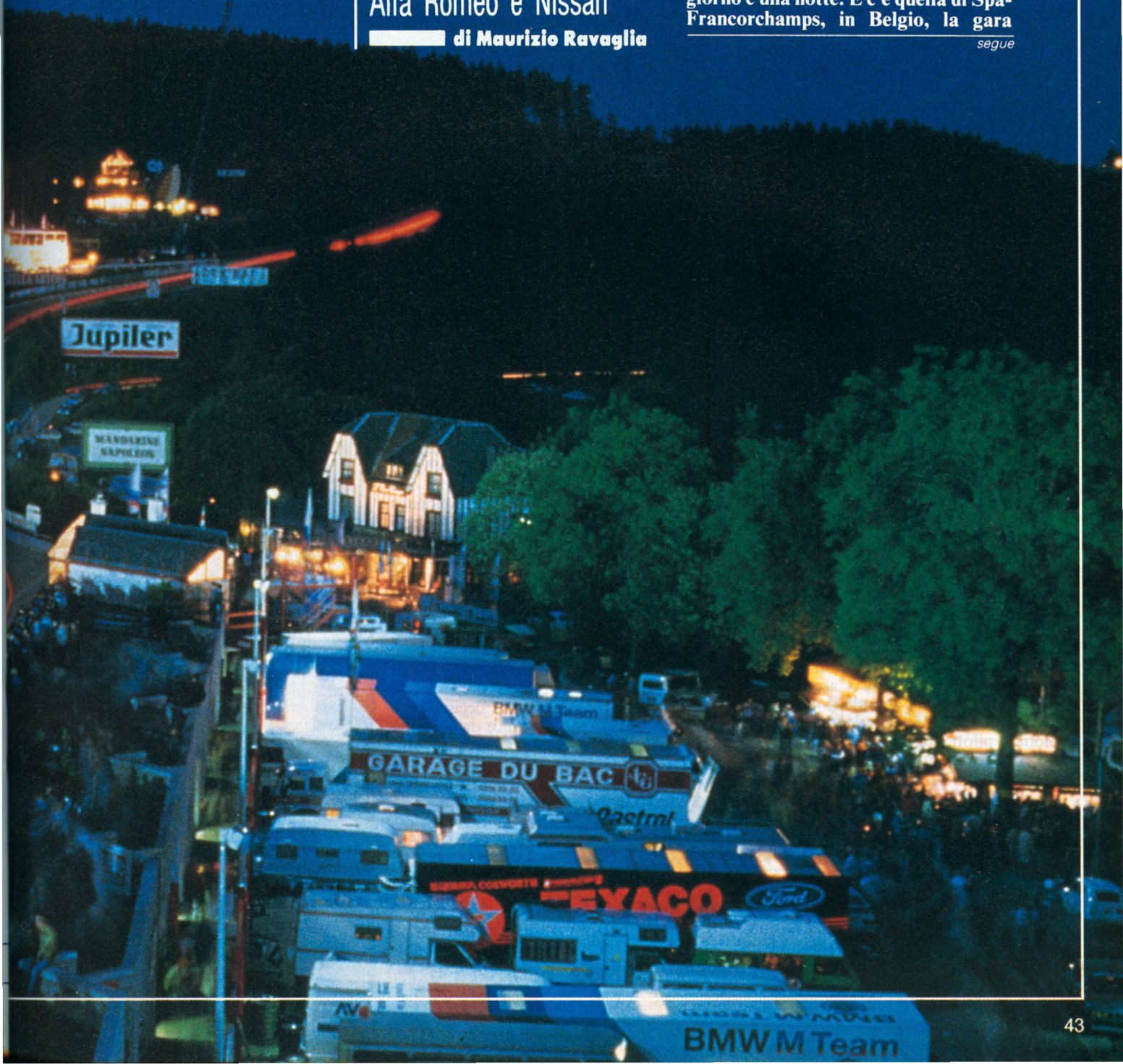
# SPA

Quest'anno il punteggio della gara vale doppio: le sfidanti Ford e Bmw saranno al via con due super squadroni. Ritornano Alfa Romeo e Nissan

di Maurizio Ravaglia

SONO rimaste davvero poche le «24 Ore» sopravvissute all'usura del tempo. C'è quella di Le Mans, leggendaria e inossidabile maratona per le biposto Sport Prototipo; c'è quella tutta «stelle e strisce» di Daytona. Anche al Nürburgring, sul vecchio circuito che appartiene a un'epoca romantica delle corse automobilistiche, una volta all'anno si corre per un giorno e una notte. E c'è quella di Spa-Francorchamps, in Belgio, la gara

*segue*





## PREMIATA SPA

segue

«clou» della specialità delle vetture Turismo, un appuntamento capace di richiamare sul veloce tracciato delle Ardenne il meglio della categoria. Dal 1964, da quando cioè si disputò per la prima volta, la classica gara belga di durata rappresenta il punto culminante dell'Euroturismo: vincere a Spa vale una stagione intera. Quest'anno poi la 24 Ore delle Ardenne diventa decisiva per il titolo continentale: il momento chiave, insomma, di un campionato che, sebbene non allo stesso livello delle precedenti edizioni e che si sta interrogando sul proprio futuro, continua comunque a offrire incertezza per il vertice classifica. Le sette prove finora disputate hanno detto sei volte Ford e una Bmw. Eppure per quanto riguarda i piloti, al comando della serie europea c'è ancora un pilota della Casa di Monaco di Baviera. E ancora, se nelle normali corse di 500 chilometri il confronto tra le Ford Sierra Rs 500 «turbo» e le Bmw M3 «aspirate» è diventato ormai improponibile (il vantaggio delle prime è quantificabile in circa tre secondi al giro), alla 24 Ore di Spa le carte potrebbero rimescolarsi. Più della potenza pura, nella gara belga conta l'affidabilità (come è accaduto nell'87 quando a imporsi è stata la M3). E su questo la Casa bavarese punta le sue chance, oltre al fatto che le Sierra saranno costrette a rinunciare a una buona dose dei loro abituali 450 cavalli. Sulla lunga distanza, inoltre, le nere berlinette preparate da Eggenberger continuano a lamentare gli stessi problemi che le hanno costrette alla resa nell'edizione scorsa di Spa: vale a dire la rottura del propulsore dovuta al fenomeno dell'emulsione acqua-olio che si verifica quando le Sierra «evoluzione» sono sottoposte a sforzi prolungati. Tale inconveniente si è manifestato anche alla recente 24 Ore del Nurburgring, gara non valida per nessun campionato ma alla quale hanno preso parte sia Ford sia Bmw proprio in funzione della corsa belga. Bmw contro Ford (e a Spa le due Case saranno presenti a ranghi completi) vuol dire anche Roberto Ravaglia leader del campionato piloti, contro Steve Soper, 34enne inglese, uomo di punta del team Eggenberger. A Spa i due si giocheranno una fetta importante, se non addirittura decisiva, del titolo conduttori. Per continuare a sperare, Ravaglia deve assolutamente vincere, visto che a Spa il punteggio vale doppio. Soper, infatti, per il meccanismo degli scarti (i risultati che alla fine saranno validi sono 7) può al massimo incamerare 280 punti (7 affermazioni, esclusa Spa, cinque delle quali già ottenute). Con un successo in Belgio e un



successivo terzo posto assoluto, e primo di divisione, in una delle restanti prove (dopo la 24 Ore belga ve ne sono ancora tre) l'italiano della Bmw si aggiudicherebbe il titolo per soli 6 punti. Di contro, con Soper trionfatore a Spa il campionato sarebbe virtualmente chiuso a vantaggio dell'inglese. Nelle Ardenne i due contendenti, e rispettivi team, annunciano una «bagarre» che sarà soprattutto tattica ma condotta a ritmo elevato. In Belgio Ford e Bmw non saranno comunque sole. La Nissan, che nelle precedenti uscite si è dimostrata veloce ma non ancora a punto, ha recentemente effettuato parecchi test di durata proprio in vista della corsa belga, e i responsi pare siano stati decisamente confortanti. Maggiori chance della coupé giapponese sembra averla quella Alfa Romeo 75 3.0 (motore 6 cilindri, 3 litri aspirato) che la Ci. Bi. Emme ha allestito specificatamente per la maratona delle Ardenne. A guidare la vettura sono stati chiamati Nicola Larini e Giorgio Francia (che prendono parte al campionato italiano Turismo) ai quali si aggiungerà Johnny Cecotto. Ed è davvero un peccato il sapere, già da ora, che se anche la 75 3.0 dovesse conseguire un risultato a sorpresa, l'iniziativa Alfa-Ci.Bi.Emme non avrà seguito nell'Euroturismo. □

## COSÌ IL CAMPIONATO

### UNA VITTORIA CHE VALE DUE

LA 24 ORE di Spa-Francorchamps (30-31 luglio) è valida quale ottava prova del campionato d'Europa 1988 Turismo (piloti e marche). Il punteggio della serie continentale assegna 20 punti al primo, 15 al secondo, 12 al terzo, 10 al quarto e così a scalare sino al decimo della classifica assoluta. A questi vanno sommati i punti acquisiti nell'ambito della propria divisione e che sono gli stessi previsti per l'assoluto. Quest'anno il regolamento del campionato prevede che per la 24 Ore di Spa il punteggio sia raddoppiato. Ecco le classifiche dell'Euroturismo.

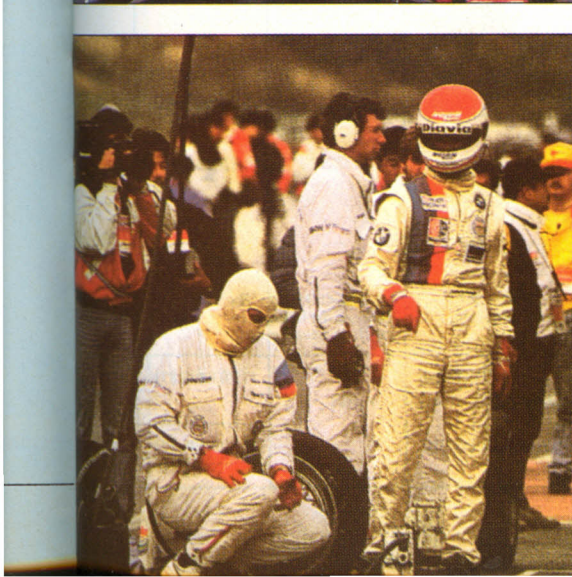
**PILOTI** — 1. Ravaglia (Bmw M3) punti 217; 2. Soper (Ford Sierra) 200; 3. Dieudonné (Ford Sierra) 197; 4. van de Poele (Bmw M3) 191; 5. Niedzwiedz (Ford Sierra) 180; 6. Laffite (Bmw M3) 131; 7. Thatcher (Bmw M3) 108; 8. Ludwig (Ford Sierra) 107.

**MARCHE** — 1. Bmw punti 243; 2. Ford 240; 3. Toyota 145.





Nella foto grande, le Ford Sierra Rs500 precedono un nugolo di Bmw M3: alla 24 Ore di Spa la lotta sarà ristretta a questi modelli. A lato, la Nissan Gts-R (FotoSipa). In basso, i due pretendenti al titolo europeo: l'inglese Soper, qui nell'abitacolo della Sierra ufficiale, e Ravaglia (Photo4)



## I TOP AL VIA

# SPECIALISTI E VEDETTES

Oltre agli specialisti delle corse Turismo, alla 24 Ore di Spa saranno presenti piloti di altre categorie. Così, accanto ai conduttori di F. 1 quali Boutsen, Larini, Schneider, Danner, si vedranno ralisti

come Béguin, Chatriot, Duez oppure i ragazzi della F. 3000 (Trollé e Grouillard) e nomi illustri, tra i quali Jabouille, Laffite (ormai «uomo» del Gr. A) e Schlesser, protagonista del Gr. C.

TEAM	EQUIPAGGIO	VETTURA
<b>(1. DIVISIONE OLTRE 2500 CC)</b>		
Ford Texaco	Ludwig-Boutsen-Niedzwiedz	Ford Sierra Rs500
Ford Texaco	Dieudonné-Soper-Theys	Ford Sierra Rs500
Ford Texaco	Schneider-Brancatelli-Gachot	Ford Sierra Rs500
Wolf Racing	Hahne-Allam-X	Ford Sierra Rs500
Jolly Club Bergamo	Orlandi-Castagna-Siena	Ford Sierra Rs500
Jolly Club Bergamo	Camathias-Vitale-Brand	Ford Sierra Rs500
Ci.Bi.Emme	Larini-Cecotto-Francia	Alfa Romeo 75 3.0
Conquista Team	Lindström-Santal-X	Maserati Biturbo Si
Euro Luigi Racing	Tassin-Andruet-Feitler	Ford Sierra Rs500
Euro Luigi Racing	Ballot Lena-Ricci-Cremer	Ford Sierra Rs500
Bemani Motorenbau	Muller-Hollinger-Stryeck	Toyota Supra
Bornebusch	Bornebusch-Wolff-de Sordi	Ford Sierra Rs500
Nissan Motorsport	Grice-Percy-Olofsson	Nissan Gts-R
Bavaria	Metge-Jaussaud-X	Ford Sierra Rs500
Bavaria	Sourd-De Thoisy-De Radigues	Ford Sierra Rs500
Bemani Motorenbau	Holz-Schmidlin-Menage	Toyota Supra
Inc Toyota	Bachelart-Thibaut-Calderari	Toyota Supra
Inc Toyota	Jelinski-Dickens-Verellen	Toyota Supra
<b>(2. DIVISIONE - FINO A 2500 CC)</b>		
Bigazzi Team	Martin-Thatcher-Thimm	Bmw M3
Bigazzi Team	Grouillard-Laffite-Vogt	Bmw M3
Bigazzi Team	Grouillard-Laffite-Martin	Bmw M3
Bmw Motorsport-Schnitzer	van de Poele-Oestreich-Heger	Bmw M3
Bmw Motorsport-Schnitzer	Ravaglia-Quester-Oestreich	Bmw M3
Bmw Motorsport-Schnitzer	Ravaglia-van de Poele-Grohs	Bmw M3
Kuelker Team	Csernuti-«Spiffero»-Fischaber	Bmw M3
Bmw Motorsport-Prodrive	Duez-Jabouille-Schlesser	Bmw M3
Bmw Motorsport-Prodrive	Danner-Béguin-Joosen	Bmw M3
Bmw Motorsport	Scjmickler-Bartels-Lohr	Bmw M3
Garage du Bac	Malcher-Petit-Trollé	Bmw M3
S.D.A. Motul	Chatriot-Salam-Destic	Bmw M3
<b>(3. DIVISIONE - FINO A 1600 CC)</b>		
Mazda Sport	van de Beek-Coronel-X	Mazda 929
Toison d'Or	Neve-Pirnay-Koentges	Honda Civic
Imc Toyota	Fermine-de Liedekerke-Close	Toyota Corolla
Imc Toyota	Charouz-Alber-van den Eeckhout	Toyota Corolla
Imc Toyota	Suster-Quargentini-de Angellis	Toyota Corolla
Camac Racing	Carvalho-Doneq-X	Toyota Corolla



# AUTO DI IERI

ANNO I - NUMERO 5 - SUPPLEMENTO AL N. 30 DI AUTOSPRINT - DIRETTORE RESPONSABILE CARLO CAVICCHI



**LE GRANDI CASE  
ALLA FINESTRA**

**MILANI DOMINA  
A VALLELUNGA**

**COBRA MORDE  
IL MARATHON**

**MORESCHI PRIMO  
A CIVIDALE**



L'INDUSTRIA ITALIANA E LE CORSE D'EPOCA

# LE CASE STANNO A GUARDARE

TUTTE le competizioni automobilistiche «moderne» godono dell'appoggio delle grandi Case che hanno capito l'importanza promozionale e pubblicitaria che i risvolti agonistici offrono. Le corse «fanno immagine» e naturalmente non si tratta solo di F.1.; basti pensare che nel nostrano campionato CIVT le presenze dirette e indirette non sono da poco. Nel settore delle storiche le Case non hanno invece ancora messo a fuoco la situazione, tranne rare eccezioni. Una indecisione che sotto molti aspetti risulta sorprendente perché, a fronte di un impegno finanziario che certamente non sarebbe mai preoccupante, i

All'Alfa cresce il coinvolgimento ufficiale nelle gare storiche, ma le altre aziende sono titubanti. Per fortuna ci sono i privati

risultati sarebbero certamente positivi. Se ne è reso conto l'intero settore della pubblicità che da tempo sfrutta le auto storiche, garanzia di immagine tradizionale e di ottimo livello, per i più disparati prodotti, dai profumi agli alcolici, passando attraverso l'intero settore dell'abbigliamento.

Anche le Case hanno capito che un solido passato risulta un elemento sempre determinante per vendere un prodotto moderno ma con le gare storiche resta una certa titubanza. C'è chi dice che il destino di questo tipo di gare sia legato indiscutibilmente al prossimo risveglio delle Case che afferreranno finalmente

Foto: ORSI



In alto, la Maserati 3500 Gt di Munaron davanti alla gialla Flaminia Z di Le Grand e alla «gemella» di Zigliotto. Sopra, un ombrello della Ferrari protegge la coppia inglese Agace-Agace su Tojero-Bristol. A sinistra sopra, l'Alfa Romeo Giulia Tz1 di Chiapparini; a lato, la Jaguar E di Lado; a destra, il «Cavallino» della Porsche





l'opportunità e in realtà la cosa appare talmente logica che non ci sarebbe da meravigliarsi. Al momento però si riscontra titubanza: c'è chi ha fatto qualche cosa (e non sempre agendo benissimo) e poi magari si tira indietro mentre altri si buttano a capofitto nel settore raduni e «Registri» di marca, un fatto certamente positivo ma che non può avere l'impatto promozionale della velocità o dei rally.

E che non si tratti di un punto di vista di comodo, «pro domo storiche», lo dimostra l'interesse dell'unica Casa che si

espone senza mezzi termini. Alludiamo ovviamente all'Alfa Romeo che fin dal 1983 ha fondato la «Scuderia del Portello» con intenti prettamente agonistici. Prima dell'ingresso dell'Alfa nel Gruppo Fiat, il programma era perfino esagerato o comunque non sempre finalizzato in modo ottimale. L'anno scorso è arrivato l'inevitabile ridimensionamento ma attualmente la Scuderia del Portello è ripartita su nuove basi, potendo contare su un ottimo parco vetture e piloti. Nel programma di quest'anno si legge che «L'Alfa Romeo, consapevole del proprio patrimonio agonistico che si ricollega alla produzione attuale» intende favorire tutti i settori delle auto storiche. Così è stata inviata una serie di vetture al Museo Biscaretti di Torino, è stata sponsorizzata la Mille Miglia ed è stato valorizzato il museo Alfa ad Arese, che tra l'altro è il più importante d'Europa per quanto riguarda i temi unici. Ma soprattutto è stato istituito l'Alfa Trophaeum Club che nell'ambito delle gare nazionali e internazionali (velocità, rally e regolarità, compresa

quella definita per «gentlemen», vale a dire le manifestazioni che si svolgono sotto l'egida dell'ASI) ha istituito dei veri e propri campionati di marca con premi finali. Il «Portello» concede in pieno un altro importante appoggio, quello derivato dalla solida immagine dell'Alfa che, favorendo le corse (ma anche esponendosi direttamente nelle gare più importanti con iniziative nel paddock), risulta una garanzia nella ricerca di sponsor.

Se l'Alfa, forse sullo slancio di una lunga tradizione, è davvero vicina alle storiche, le altre Case sono invece piuttosto altalenanti nell'uscire allo scoperto. È vero che l'intero Gruppo Fiat (comprendendo quindi anche Lancia, Alfa, Ferrari e tirandoci dentro anche il marchio di famiglia, l'Abarth) e la Maserati hanno appoggiato concretamente il Club Italia ma, pur trattandosi di una iniziativa lodevole, non si tratta di un programma legato sempre alle corse. Nel precedente numero di «Auto di ieri» abbiamo accennato alla difficoltà di promuovere concretamente il Club Ferrari «settore

velocità»: per fortuna esistono appassionati come Violati, Taraschi o Cupellini che assumono ugualmente (e bene) la veste di ambasciatori della più alta tradizione italiana ma non c'è dubbio (basta scorrere le classifiche) che le vetture inglesi vincano ben di più rispetto ai tempi della loro giovinezza. Abbiamo spiegato altre volte che si tratta anche di evoluzione tecnica, inevitabile perfino nelle storiche, ma con un po' di spinta potremmo magari rivedere in pista delle Maserati, vetture che, stando alle presenze attuali, danno l'impressione di non avere combinato molto negli Anni '50 o '60. Assurdo ma è così.

Per non parlare delle Abarth, un tempo imperversanti e ora solo timidamente «passeggianti» ma senza grosse ambizioni. Anche le Lancia, pur emergenti di continuo, avrebbero potuto ottenere di più se fosse stato proseguito l'esperimento di quattro anni fa e legato al varo di una squadra appoggiata direttamente. Evidentemente non era stato valutato un esperimento positivo ma un anno non è poco per trarre delle conclusioni?





## HISTORIC CLUB GRAN ATTIVITA' AGONISTICA

L'Historic Racing Club Italiano che ha sede a Fontane di Villorba, in provincia di Treviso, vanta una squadra corse che ha iniziato l'attività nel 1984. Ora potrà allargare il campo di azione grazie alla sponsorizzazione fornita dalla Slc Rinaldi, una casa specializzata in collanti e prodotti chimici per l'edilizia. Il tutto a favore dei piloti del team che sono: Bertipaglia (Mg Midget e Austin Healey 3000), Busetto (Fiat 1600 Coupé, Abarth Monomille, Lancia Appia Z), Chiminelli (Fiat 1600 Coupé, Tecno F.3), Andrea Frasson (A.R. Giulietta Ss e Sz), Raffaele Frasson (Alfa Romeo Giulia Spider), Cristiano e Valerio Luzzago (Triumph Tr 3), Querini (Lancia Aurelia B20), Rupolo (Chevrolet Corvette e Giannini 750), Savioli (Osca 1600 Ze Lancia Aprilia Sport), Vallotto (Alfa Romeo Giulietta Ss, Williams Fw03 e Tecno F.3), Veloci (Alfa Romeo Giulietta Sv), Zaffi (Dyna Panhard, Alpine Renault A110 e Lotus Eleven) e Balestra (Merzario-Alfa Romeo).



## PER SOLE SPORT LA COPPA DELLE DOLOMITI

Due tappe anche quest'anno per la Coppa delle Dolomiti del 3 e 4 settembre. La manifestazione organizzata dall'Historic Racing di Treviso prevede il sabato 214 km (con 5 prove cronometrate) attraverso i passi Falzarego, Pordoi, Rolle, Cereda, Forcella Aurine e Giau. La domenica i km saranno 127 attraverso i passi Tre Croci, Furcia e Armentarola. Con l'appoggio della Martini e Rossi, la Coppa ammetterà solo vetture Sport (ad eccezione di poche GTS), con presenze notevoli, tipo la Maserati A6 delle sorelle Mancini (nella foto l'edizione '87).



## ANCHE MANUEL FANGIO A GIULIANOVA LIDO

Erano presenti 36.000 persone a Giulianova Lido il 26 giugno per il «Criterium F.1 ieri e oggi» organizzato dall'Historic Racing Club Italiano e dal Club F.1 Hr. Il fatto è che oltre alle monoposto c'era anche Manuel Fangio, il cinque volte campione del mondo che proprio in quel giorno ha compiuto 77 anni: festeggiati alla guida dell'Alfa Romeo 159 (nella foto) che lo ha portato al titolo nel '51. Con lui altri campioni del passato come De Graffierend, Maria Teresa De Filippis, Maglioli e Scarlatti oltre a un pilota di oggi, Gabriele Tarquini, che ha girato con una Williams-Ford. Ecco l'elenco delle vetture presenti: Ferrari 156 - 1985 (Gugli Zanon), Williams Fw06-1978 (Tarquini), Merzario-1979 (Balestra), Alfa Romeo 182B-1983 (Litrico), Williams Fw03-1975 (Vallotto), Williams Fw08-1981 (Berselli), Ligier-Matra - 1976 (Lucio Zanon), Osella Ford - 1982 (Barbini), Lotus - 1966 (Sibenthal), Brabham Repco - 1966 (Sibenthal), Osella A.R. - 1983 (Molino), March A.R. - 1971 (Patriarca), Fittipaldi Ford - 1977 (Mancini).

## MASERATI RIUNITE A GORIZIA

È l'occasione per vedere assieme tante belle veterane ma è anche l'occasione per impiegarle in gare, se non velocistiche, almeno di regolarità e precisione. Così è successo alle Maserati che hanno preso parte alla manifestazione organizzata a Gorizia dal «Registro» di marca il 18-19 giugno. Alla «due giorni» erano presenti anche Alejandro De Tomaso, il «mostro sacro» Gigi Villoresi e gli ex-piloti Munaron e Valenzano ma altri ex-piloti non hanno esitato a scendere in gara. Come Maria Teresa De Filippis assieme a Gino Valenzano che hanno portato una 3500 Gt Touring al terzo posto, preceduti dal vincitore Mosconi (Sebring 3500 Gti) e dal milanese Grigorov su Mistral del '68. Dietro alla De Filippis e a Valenzano la bellissima Sport 150 S del '56 di Carrara (nella foto).



## SUCCESSO PER LA TWO DAYS DI MONZA

La «Two days» di Monza, giunta alla terza edizione e disputata il 4/5 giugno, ha fatto confluire circa duecento vetture d'epoca sul circuito stradale dell'autodromo lombardo. La presenza di auto di prestigio e di F.1 piuttosto recenti, ha avuto il solito successo. Le veterane hanno compiuto un giro della pista, rallentata da alcuni birilli, nel tempo imposto di sei minuti, quasi che si trattasse di una gara di regolarità. Sono state assegnate anche delle coppe alle vetture presenti meglio conservate e più eleganti. L'Autorevival, che organizza l'incontro, ha fatto confluire una decina di F.1 degli anni passati, fra cui le Lieger Ford del 1979 ex-Jacques Laffitte e la Ferrari 312 T4 ex-Jody Scheckter. L'esemplare meglio tenuto, però, era la Williams Fw07 del conte Zanon, che ha fatto arrivare appositamente dei meccanici del team dall'Inghilterra, per la messa in moto e la sfilata della applauditissima vettura. In chiusura c'è stata anche una prova «Le Mans» a squadre che ha visto emergere i team, «Triumph 1» e «Triumph 2» davanti ai due raggruppamenti delle Lancia Aurelia.

● **POZZETTO.** Renato Pozzetto ci ha preso gusto: dopo la partecipazione a varie Mille Miglia e ad altre manifestazioni di regolarità, l'attore ha infatti intenzione di darsi alla velocità. Assieme agli appassionati Niccolini e Sacchetti di Reggio Emilia ha infatti acquistato una Tojero-Jaguar, scovata nientemeno che nell'isola di Wight. La vettura adotta il primo degli 11 telai sport costruiti dallo specialista Tojero negli Anni '50/'60 ed è stata usata a suo tempo anche per un record di velocità.

● **PASSIONE.** Avete una Ford Capri, uno dei coupé costruiti dal '69 all'84? Potete partecipare al 5. «Meeting europeo Ford Capri» che avrà luogo nel Principato di Monaco il 24 e 25 settembre. Dovreste però iscrivervi a uno dei 115 «Capri Club» esistenti in Europa, meglio ancora se al «Capri Club International and Customs» che ha sede a Beausoleil e che è appunto il sodalizio organizzatore della manifestazione monegasca, che ha avuto l'appoggio della scuderia che fa capo all'AC Monaco.



## AUTOMOTORETRÒ PARADISO DEGLI SCAMBI

Gli scambi sono diventati un punto di riferimento importante per gli appassionati e così anche la mostra-scambio «Automotoretrò» tenutasi a Torino e organizzata dalla «Società Manifestazione Motoristiche» ha avuto un buon successo. Gli scambi hanno fatto la parte del leone sia nei settori ricambi e accessori che nell'ambito di auto e moto complete. In particolare hanno destato molto interesse molte moto artigianali costruite tra il '20 e la fine degli Anni '50. Tra le «quattro ruote», vivace l'interesse intorno a varie Ferrari, Porsche 356, Lancia con i modelli Ardea, Appia e Aurelia e intorno a non poche Abarth. E proprio un manifesto che reclamizzava la Fiat Abarth 850 nei primi Anni '60 ha spuntato una piccola cifra-record: 250.000 lire.



## VINCITORI PREMIATI AL RALLY DEL PANE

Sorridono felici al centro dell'immagine e a fianco del patron Arnaldo Cavallari, i vincitori del Rally del Pane, Marzatico e Haupt. E hanno un notevole motivo per assumere tale atteggiamento, visto che la foto si riferisce alla consegna della Fiat Tipo ottenuta in premio e avvenuta durante una particolare manifestazione alla Ca' Tiepolo dell'isola di Albarella. Un premio notevole per il rally storico che si è tenuto a fine maggio e che Marzatico e Haupt hanno vinto con una Porsche 356. Intanto Cavallari sta già affilando le armi per il 1989, quando il Rally del Pane raggiungerà anche il Lido di Venezia. Ma il grande ex-pilota veneto ha in mente anche un'altra iniziativa: l'associazione piloti rallisti-Doc. Se ne riparlerà.

## PIAGGIO VINCE LA COPPA DELLA CONSUMA

Era una gara in salita famosa e forse, la Coppa della Consuma, potrà essere di nuovo organizzata, in versione velocità pura, l'anno prossimo. Naturalmente per le sole auto storiche. Intanto, con l'appoggio dell'appassionato Braccini e con l'organizzazione del Camet si è disputata la prima Rievocazione-Trofeo Piero Frescobaldi, con formula regolaristica. Vale a dire che il classico percorso prevedeva tre



● **914 DAY.** Il «Registro» riservato alle Vw Porsche 914 terrà il proprio raduno annuale l'1 e 2 ottobre in Toscana. Il concentramento è previsto a Monteriggioni dove si terrà l'assemblea annuale con inevitabile pranzo. Poi trasferimento a Firenze sfruttando la strada n. 222 del Chianti. Il giorno dopo verrà percorso il vecchio circuito stradale del Mugello con premiazione finale e pranzo alle «Capannine». La quota di lire 150.000 a persona comprende vitto e alloggio e chi è interessato deve iscriversi entro il 15 agosto.

controlli orari: su tutti ha prevalso Piaggio (Siata-Zagato), davanti a Pandolfi (Abarth Vignale «goccia»), Michelangelo Russeau (Alfa Romeo Giulietta Sv) e Giovanni Russeau (Alfa Romeo 1900 Castagna). Erano presenti, oltre a Dino Frescobaldi (fratello del compianto Piero, perito in gara negli Anni '60) anche Falorni e Mauro Cintolesi. Ma c'era anche l'ingegnere Giotto Bizzarrini che ha potuto anche rivedere una sua particolarissima creatura: una Gt con motore posteriore (nel fotocolor), realizzata negli Anni '60 per il duca Amedeo d'Aosta.

## IL MITO BUGATTI A FERRARA

Un raduno riservato alle Bugatti e previsto nei giorni 15-16-17 e 18 settembre concluderà a Ferrara l'importante mostra «I Bugatti» che si è aperta il 2 luglio nel Palazzo dei Diamanti. Si tratta di una interessante e particolare manifestazione che lega assieme i vari prodotti artistici di quei vari geni che erano i Bugatti: i mobili di Carlo, le sculture di Rembrandt e le macchine di Ettore e Jean. La mostra che ha ricevuto l'appoggio della Henry Cotton's che ha creato una «tensostruttura» in tela particolare ha riunito vetture di grande interesse, alcune delle quali mai viste in Italia, come la 5 litri con trasmissione a catena del 1912 in grado di raggiungere i 190 km/h o la «53» del '31 a 4 ruote motrici. (nella foto di Zagari l'esposizione delle vetture)

● **CASENTINO.** In concomitanza con l'8 Rally del Casentino, valido per la Coppa Italia 5. zona, si è svolto anche il 1. Rally nazionale del Casentino per autostoriche. La vittoria è andata all'equipaggio formato da Tessore-Navar su Alfa Romeo Giulia Ti; al secondo posto la Lancia Fulvia Hf di Campia-Fiorito.

● **LANCIA.** Si terrà, a Recoaro Terme il 16/17 e 18 settembre il raduno Nazionale Lancia Club che prevede nella giornata di sabato un raid a cronometro in tre tappe con soste a Tonezza del Cimone e a Thiene. Rivolgersi a Luciano M. Francisco, Contrà Porti 19 - 36100 Vicenza - Tel. 0444/ 54.62.17.

## RADUNO MONTECARLO AL MUGELLO

Se ne vedono ancora parecchie in normale circolazione ma la Lancia Beta Montecarlo è già una vettura da collezione tanto che è stato fondato un «Registro» che fa capo agli appassionati Vallesse e Piacenti. In maggio c'è stato anche un raduno al Mugello e sono state ben 87 le Montecarlo (nella foto sotto) pre-

sentì, tra le quali alcune particolari come la Gruppo 5 di «Kabibo». Le vetture hanno girato nell'autodromo in una cornice particolare come lo saranno d'altronde i Colli Euganei che ospiteranno le Montecarlo il 3/4 dicembre per il secondo raduno annuale e per la presentazione dei programmi '89.





Bob Lyall vicino alla Cobra MkII che ha portato al successo nel Marathon come copilota (Pentaphoto)



OLTRE CENTO VETERAN AL PIRELLI CLASSIC MARATHON

# LA COBRA DI ATKINS MORDE DI PIU'

LONDRA — Ben ottantasette delle centoquattro veteran iscritte hanno concluso onorevolmente la prima edizione del «Pirelli Classic Marathon», il raid internazionale per vetture d'epoca organizzato e promosso dalla Pirelli inglese. Si è trattato di un appuntamento molto impegnativo che ha messo alla frusta equipaggi e le non più giovanissime vetture dal 19 al 27 giugno lungo le strade d'Europa, per una distanza di quasi cinquemila chilometri fra trasferimenti e prove speciali. A imporsi sono stati gli inglesi John Atkins-Bob Lyall alla guida della Cobra Mk 2 che hanno preceduto all'arrivo londinese i connazionali John Chatham-Ken Bartram (Austin Healey 3000) e gli italiani Luca Grandori-Tonino Tognana su Alfa Giulia Gta. La gara ha avuto qualche problema di natura organizzativa: non tutte le prove speciali in programma

sono state regolarmente disputate per la mancanza degli indispensabili permessi. I problemi, per fortuna, sono stati risolti molto abilmente dagli uomini della Pirelli. L'idea è piaciuta a tutti e dovrà essere sviluppata nel prossimo futuro, dato che il Marathon Pirelli ha tutte le carte in regola per diventare una classica nel mondo delle storiche. Il grande motivo di questa lunga avventura (i piloti stavano in vettura dalla mattina fino a sera) è stato la sfida che il Club Italia ha lanciato al Club Great Britain. Vittoriosi alla Coppa d'Italia, i nostri si sono presentati al via convinti di assicurarsi il successo nello Challenge. Il successo dei padroni di casa, e il mancato arrivo di un terzo equipaggio italiani al traguardo ha sancito di fatto una parità. Il presidente della Csai, Fabrizio Serena, insieme a Branchini infatti, è stato co-

stretto alla resa da una bronziata di banco che si è fusa durante un trasferimento. Franchini non è stato più fortunato. L'onore italico, perciò, è stato salvato dal terzo posto di Luca Grandori e Tonino Tognana: mentre il direttore di AutoCapital si è incaricato di guidare durante i lunghi trasferimenti, Tonino Tognana ha dovuto sfoderare il piede pesante nelle speciali.

Molto buono comunque anche il comportamento dei bolognesi Mandelli-Cané che hanno preso parte alla gara con una Lancia Flavia Zagato. I due avrebbero probabilmente fatto meglio se non fosse stato montato sulla vettura un motore fin troppo stradale; Mandelli d'altronde era stato invitato a una «gara di regolarità» pur se con formula rally ma subito si è reso conto che chi più aveva cavalli, maggiormente poteva difendersi.

## SUPER ASSISTENZA PER GIAPPONESI

LONDRA - Non è stata solo europea la partecipazione al Pirelli Classic Marathon: oltre agli equipaggi di Gran Bretagna, Italia, Germania, Belgio, Olanda, Germania e Spagna c'erano anche due vetture provenienti da altri continenti. È stato il caso dello statunitense Lyons in gara con un'Austin 1800 S e dei giapponesi Kunakura-Kobayashi su Honda Ss800. I nipponici pur non ottenendo grossi risultati (hanno concluso al trentesimo posto assoluto), hanno comunque riscosso molto interesse. E non poteva essere diversamente visto che erano seguiti ufficial-

mente dalla Casa del Sol Levante. Proprio come in F. 1 hanno voluto dimostrare la loro grande organizzazione: al seguito della Ss 800 (una vettura completamente ricostruita in ogni sua parte) c'era un'assistenza degna di una piccola squadra corse. Oltre al direttore sportivo, alla segreteria del team e a cinque meccanici c'era veramente tutto il necessario per ricostruire non solo una vettura. Pochi chilometri prima del Co di arrivo di ogni tappa i gialli hanno provveduto a sostituire ogni tipo di pezzo che poteva cedere.

## T. PIRELLI CLASSIC MARATHON

Londra, 21-26 Giugno 1988

### Gara di regolarità

**Classifica finale:** 1. Atkins-Lyall (Ac Cobra Mk II) 17,57; 2. Chatam-Bartram (Austin Healey 3000) 18,36; 3. Grandori-Tognana (Alfa Romeo Giulia Gta) 19,18; 4. Tyson-Russell (Porsche 911 S) 19,19; 5. Pearman-Welch (Jaguar E-type) 19,20; 6. Brace-Bristow (Porsche 911T) 19,29; 7. Van de Beek-Konigsveid (Volvo Amazon) 19,52; 8. Pither-Cruikshank (Sunbeam Tiger) 20,01; 9. Gammons-Thornley (Mgb) 20,16; 10. Smith-Quinn (Ford Cortina Gt) 20,28; 11. Mandelli-Cané (Lancia Flavia Zagato) 20,49; 12. Davis-McNivan (Ginetta G4) 20,56; 13. Ridley-Price (Morgan Plus Four) 20,56; 14. Sutcliffe-Dixon (Ford Zephir Mk II) 21,13; 15. Feetham-Feetham (Mini Cooper S); 16. Edward-Nicholls (Volvo 122 S) 21,26; 17. Handley-Moy (Volvo Pv544 Sport) 21,27; 18. Hall-Morley (Ford Anglia) 21,34; 19. Porter-Parker (Mercedes Benz 220 Seb) 23,38; 20. Gill-Duff (Alfa Romeo Giulia Gt) 21,51; 21. Murray-Swagun (Aston Martin Project) 22,11; 22. Coma-Crosenrich (Porsche 356 sc) 22,21; 23. Levy-Gordon (Jaguar Xk 120) 22,22; 24. Procter-Procter (Mini Cooper S) 22,26; 25. Banham-Banham (Austin A90 Westinster) 22,28; 26. Grant-Rubin (Triumph TR3 A) 22,28; 27. Tylor-Heritage (Morgan Plus Four) 22,39; 28. Jenkins-Wordsfold (Mini Cooper S) 22,46; 29. Midgley-Bodman (Volvo 133) 22,47; 30. Kumakura-Kobayashi (Honda S5800) 22,58; 31. Beaumont-Ashley (Jaguar 3.8 S) 23,05; Cooper-Cooper (Triumph Tr3 A) 23,23; 33. Byford-Finch (Austin Healey 3000 Mk II) 23,30; 34. Clark-Currell (Hrg 1100) 23,31; 35. Hawkes-Wilkins (Mgb) 23,40; 36. Freakey-Mason (Ford Lotus Cortina) 23,45; 37. Smiles-Clements (Jowett-Jupiter) 24,04; 38. Halladay-Read (Mga Fhc) 24,06; 39. Springett-Hutchinson (Alfa Romeo Giulietta) 24,11; 40. Nicholson-Nicholson (Sunbeam Rapier) 24,40; 41. Quick-Shaplund (Lotus Cortina Mk II) 24,45; 42. Barranco-Law (Austin Healey 3000) 24,59; 43. Bekker-Heijden (Mg Td) 25,03; 44. Albus-Ruiz de Alda (Porsche 350 Sc) 25,29; 45. Bowen-Durbin (Lancia Aurelia B20) 26,44; 46. Harris-Gibson (Sunbeam Talbot Alpine) 27,27; 47. Hall-Dixon (Lancia Fulvia Zagato) 27,59; 48. McGlone-Ruddell (Aston Martin Db2/4) 29,01; 49. Vines-Boote (Mini Cooper S) 30,39; 50. Crowe-Thorne (Lancia Aurelia) 31,43; 51. Guy-Smith (Sunbeam Rapier) 33,12; 52. Matthews-Cooke (Wolseley 6/110) 35,13; 53. Powley-Powley (Porsche 911 Tr) 35,46; 54. Prosser-Cormac (Austin 1800 S) 37,15; 55. Connolly-Connolly (Lancia Aurelia) 37,57; 56. Smallhorn-Bishop (Lancia Aprilia) 38,50; 57. Wolley-Wolley (Triumph Vitesse) 42,36; 58. Pettit-Pettit (Austin Haley Sprite) 44,03; 59. Simmons-Baker (Alvis Tc21/100) 44,06; 60. Binns-Filsell (Hrg 1100) 45,41; 61. Greenwood-Histed (Austin A40 Farina) (49,05); 62. McAuley-Wolley (Jowett Javelin) 52,42; 63. Pettit-Harris (Sunbeam Alpine) 58,10; 64. Hussel-Gamble (Lancia Aurelia Spider) 54,06; 65. Roper-Caldicott (Saab 96V) 70,22; 66. Jackson (Morris 1800) 71,47; 67. Hill-Bailey (Sunbeam Alpine) 80,01; 68. Emmison-Morgan Tripp (Morgan Plus Four) 82,04; 69. Ryland-Lyons (Ford Anglia 105E) 85,28; 70. Griffiths-Garside (Healey Silverstone) 86,21.





SALITA/DUE F.1 APRIPISTA ALLA CIVIDALE-CASTELMONTE

# MORESCHI DOMINA CON... STRISCIATA

**CIVIDALE** — Sempre più record di partecipazioni nel settore velocistico delle autostoriche: questa volta ben novanta gli iscritti alla 11ª Cividale-Castelmonte-Trofeo Banca Popolare di Cividale, gara in salita disputata ai confini nord-orientali d'Italia. Un boom che ha premiato l'organizzazione curata dalla Scuderia Red White che ha riservato ai concorrenti «storici» una ospitalità assai accattivante e gradita.

Sono state disputate due manches di 4 km l'una, con il notevole dislivello tra partenza ed arrivo di 550 metri. Il pubblico friulano è accorso numeroso malgrado l'incertezza del tempo — le prove di sabato sono state addirittura annullate, causa difficoltà derivate dalla pioggia intensissima — ed è stato riscaldato dall'esibizione in funzione di apripista di due Formula 1, la Merzario di Balestra e la Williams di Vallotto, oltre che dalla Ferrari 250 GT Le Mans di Brigato e dalla Porsche 904 GTS inviata da Beppe Lucchini.

Con una prestazione di tutto rispetto Luigi Moreschi non solo ha fatto sua la vittoria, ma ha portato la Merlyn MK6 Ford curata da Adolfo e Armaroli, a ridosso delle vetture moderne, piazzandosi addirittura quarto in una ipotetica classifica assoluta della giornata, a un secondo dalla Osella-BMW di Gnesato. Bisogna sottolineare l'accesso a-

gonismo dimostrato da Moreschi che nella seconda manche, pur non avendo preoccupazioni di classifica, ha «preso» una strisciata spingendo al massimo. Alle sue spalle si è piazzato Maurizio Pinchetti, noto specialista delle salite, il quale ha portato al debutto finalmente un suo sogno di gioventù, una bellissima Lotus 23-Ford, restaurata con le proprie mani pur se con la consulenza di Galmozzi. Terzo assoluto Lado con la Jaguar E che ha reso la pariglia a Giorgio Pinchetti su Lotus Elan.

Sul difficile percorso che ha fatto non poche vittime, i primati di classe sono stati caratterizzati da aspri duelli: vittoria di stretta misura di Magnani (A.R. Giulia TI) su Bogani (A.R. Giulia Super), di Vedovello su Cividini, entrambi alla guida di Porsche 356 B, di Roberto Raimondi su Nacchi dopo una incredibile prima manche a pari tempo, con le loro Jaguar E-GT, e di Giorgio Pinchetti su Luigi

Innocente (Lotus Elan).

Sfortunata la trasferta dei torinesi del «Racing Club 19»: Sandretto (Jaguar E) e Grimaldi (A.R. Giulietta S.Z.) sono usciti rovinosamente, Perego (Jaguar E) non ha potuto ripartire nella seconda manche; solo il giovane Benini (A.R. Giulietta) ha vinto la sua classe ed Angelo Pischedda (A.R. Giulietta) ha conquistato un sofferto quarto posto.

**Annibale Ceconi**

## 2. CIVIDALE-CASTELMONTE

Cividale del Friuli, 3 luglio 1988  
Gara di velocità in salita

### Le classifiche

Assoluta: 1. Moreschi (Merlyn Mk V1) in 4'18"59 alla media di 111,37 kmh; 2. Pinchetti M. (Lotus 23 B) a 20"39; 3. Lado (Jaguar E) a 23"51; 4. Pinchetti G. (Lotus Elan) a 24"22; 5. Innocente (Lotus Elan) a 25"96; 6. Rizzi (Jaguar E) a 34"57; 7. Spatafora (Jaguar E) a 36"54; 8. Scaiola (Lotus Elan) a 40"57; 9. Ceconi (Jaguar E) a 41"07; 10. Raimondi (Jaguar E) a 41"93.

### GRUPPO B (1955/60)

**Turismo classe 1300:** 1. Capelli (Ar Giulietta TI) in 6'01"26; 2. Di Blasio (Ar Giulietta) a 48"34.

### GRUPPO C (1961/65)

**Turismo classe 1300:** 1. Bizzocchi (Lancia Fulvia 1.2) in 5'48"41.

*Un Moreschi all'attacco con la sua Merlyn MK6, in alto, ha vinto alla grande la Cividale-Castelmonte storica davanti alla Lotus 23 restaurata e guidata da Maurizio Pinchetti, sotto (Attualfoto)*



**Turismo classe 2000:** 1. Magnani (Ar Giulia Ti S.) in 5'14"09; 2. Bogani (Ar Giulia Super) a 1"20; 3. Ferrari (Ford Cortina L) a 10"54.

**Turismo classe oltre 2000:** 1. Setti (Ar 2600 Sprint) in 5'17"49; 2. Stanguellini (Fiat 2300 S) a 13"44.

### GRUPPO A (ante 1954)

**Gts classe 1150:** 1. Berto (Fiat 1100 Tv P.) in 6'16"75; 2. Maragno (Fiat 1100 Tv P.) a 26"52.

**Gts classe 2000:** 1. Querini (Lancia Aurelia B 20) in 5'45"08.

**Gts classe oltre 2000:** 1. Ferri (Lancia Aurelia B 20) in 5'21"68; 2. Mandelli (Lancia Aurelia B 20) a 10"97; 3. Di Silverio (Aston Martin DB 2/4) a 48"38.

### GRUPPO B (Gt 1955/60 — Gts 1955/61)

**Gt classe 1300:** 1. Tulli in 5'26"49; 2. Dal Lago a 11"51; 3. Veloci a 25"23; 4. Pischedda (Ar Giulietta Sp) a 22"93; 5. Capozzo (Ar Giulietta S) a 25"21; 6. Branchini a 41"89; 7. Bulgarini (Ar Giulietta S) a 44"31; 8. Allaira (Ar Giulietta S) a 56"49. (Gli altri su Ar Giulietta SV).

**Gt classe 2000:** 1. Vedovello in 5'50"31; 2. Cividini a 1"37; 3. Camossi a 19"48. (Tutti su Porsche 356 B).

**Gts classe 1150:** 1. Corti (Abarth 750 Z) in 5'55"07.

**Gts classe 1300:** 1. Corpaci (Lotus Elite) in 5'17"69; 2. Raimondi (Ar Giulietta Sp) a 6"56; 3. Gozzo (Ar Giulietta SS) a 7"64; 4. Wright (Lotus Elite) a 23"49; 5. Treves de Bonfili (Ar Giulietta SS) a 29"18.

**Gts classe 2000:** 1. Govani (Ar 1900 SS) in 5'12"86; 2. Haupt (Porsche 356 B) a 2"82; 3. Sartori (Fiat 500 S) a 21"34; 4. Dalfin (Porsche 356 B) a 37"66.

**Gts classe oltre 2000:** 1. Ceconi (Jaguar E) in 4'59"66; 2. Cattaneo (Maserati 3500 Gt) a 26"40; 3. Bertipaglia (Austin H 3000) a 38"77; 4. Vitali (Ferrari 250 Gt) a 50"06; 5. Colli (L. Flaminia Z) a 1'04"43.

### Sport Gts Prototipo classe

**1150:** 1. Tullio (Stanguellini 750 Le Mans) in 6'01"84.

### Sport Gts Prototipo classe

**1300:** 1. Burdisso (Ar Giulietta Sebring) in 5'51"40.

### GRUPPO C (Gt 1961/65 — Gts 1962/65)

**Gt classe 1300:** 1. Benini (Ar Giulietta SV) in 5'41"44; 2. Bortolami (Ar Giulietta SV) a 27"35.

**Gt classe 2000:** 1. Scaiola (Lotus Elan) in 4'59"16; 2. Pain a 9"12; 3. Fracastoro a 15"33; 4. Frasson R. a 23"42; 5. De Pietri (Ar Giulia S) a 33"29. (Gli altri su Ar Giulia Spider).

**Gt classe oltre 2000:** 1. Raimondi in 5'04"52; 2. Nacchi a 0"75. Ientrambi su Jaguar E).

**Gts classe 1150:** 1. Zaffi (Alpine A 110) in 6'05"97.

**Gts classe 1300:** 1. Mandelli (Ar Giulietta SZ) in 5'13"44; 2. Gobbi Frattini (Lotus Elite) a 11"79; 3. Frasson A. (Ar Giulietta SS) a 22"68.

**Gts classe 2000:** 1. Pinchetti G. (Lotus Elan) in 4'42"81; 2. Innocente (Lotus Elan) a 1"74; 3. D'Amico (Ar Giulia SS) a 37"80.

**Gts classe oltre 2000:** 1. Lado in 4'42"10; 2. Rizzi a 11"06; 3. Spatafora a 13"03; 4. Rupolo (Chevrolet Corvette Sr) a 23"74; 5. Galli (Ferrari 250 Gte) a 44"57. (Gli altri su Jaguar E).

### Sport Gts Prototipo classe

**2000:** 1. Moreschi (Merlyn Mk V1) in 4'18"59; 2. Pinchetti M. (Lotus 23 B) a 20"39.

**Sport Prototipo oltre 2000:** 1. Franceschini (Ford Gt 40) in 5'21"34.





BERTO (Fiat 1100 Tv. P.)



MAGNANI (Alfa Romeo Giulia TI S.)



CORPACI (Lotus Elite)



FRANCESCHINI (Ford Gt 40)



ZAFFI (Alpine A110)



BURDISSO (Alfa Romeo Giulietta Sebring)



TULLIO (Stanguellini 750 Le Mans)

# TUTTI I VINCITORI DI CLASSE A CIVIDALE



VEDOVELLO (Porsche 356B)  
SETTI (Alfa Romeo 2600 Sprint)



FERRI (Lancia Aurelia B20)  
TULLI (Alfa Romeo Giulietta Sv)

GOVONI (Alfa Romeo 1900 S)







LADO (Jaguar E)

MANDELLI (Alfa Romeo Giulietta 5z)



SCAIOLI (Lotus Elan)

BIZZIOCCHI (Lancia Fulvia)



CORTI (Abarth 750 Z)

CAPELLI (Alfa Romeo Giulietta TI)



BENINI (Alfa Romeo Giulietta 5v)

CECCON (Jaguar E)

GUERINI (Lancia Aurelia B20)

G. PINCHETTI (Lotus Elan)







*Tra le vetture a ruote coperte facile vittoria di «Amphicar», a sinistra, con la Merlyn MK6-Ford. Soltanto quattro vetture hanno disputato la gara tra le monoposto e il successo non è sfuggito a Milani, in basso, che si è permesso anche di doppiare gli avversari*  
(FotoBottari)

VELOCITÀ/SOLO 4 QUATTRO MONOPOSTO A VALLELUNGA

# COMANDA MILANI

**VALLELUNGA** — La soppressione di ben quattro gare valide per il campionato italiano velocità che si dovevano svolgere a Varano, Mugello, Misano e Vallelunga ha lasciato completamente sguarnito il calendario 1988 delle gare riservate alle autostoriche. La Erre Promotion impegnata nella organizzazione di una serie di gare club negli autodromi di Magione e Vallelunga si è prontamente offerta per recuperare queste gare.

Proprio per questa ma anche per altre ragioni la Csaì stessa dovrebbe rivedere i metodi di gestione della specialità.

Due erano le gare in programma: abbastanza opaca quella riservata alle monoposto con sole quattro vetture in pista. Vittoria senza affanni di Milani con la Branca F. Junior: il pilota della Piave Jolly Club è stato l'unico a offrire una prova dignitosa doppiando gli avversari e facendo segnare anche il giro più veloce. Corsa unica per

Adolfo. Il siciliano ha controllato con facilità la vettura gemella portata in gara da Guaitamacchi che comunque fino a due giri dalla fine ha cercato di attaccarlo. Una volta andato in testacoda l'avversario, «Amphicar» ha concluso in scioltezza.

Dietro Innocente, con una Lotus Elan, ha vinto nelle Gts, precedendo Rizzi, che disponeva di una Jaguar E. Di rilievo la prestazione di Liliana De Menna che, terza tra le sport, ha concluso al quinto posto assoluto dopo una prestazione quanto mai grintosa che l'ha vista affrontare a fari accesi il doppiaggio degli avversari, ivi compreso quello del marito Italo Cantera in gara con una Morris Cooper S. E proprio Cantera ha visto sfumare la vittoria nelle turismo a causa di due testa-coda dovuti alla pioggia e un assetto non certo ottimale per la sua funambolica guida. Quindi nelle turismo vittoria del pilota-costruttore Bogani alla guida di una Alfa Romeo Giulia. Tra le Gt il migliore è stato Sebastiano Tulli con una Alfa Romeo Giulietta Spider: ottime anche le prove di «Schaft» (Jaguar E.), Corpacci (Lotus Elite), Marco Tulli (A.R. Giulietta SV) e «Wright» (Lotus Elite). Prossimo appuntamento, in attesa delle decisioni della Csaì sulla validità di campionato, il 18 settembre a Magione.

**Maurizio Masini**



Non altrettanto tempestiva è stata la Sottocommissione Autostoriche della Csaì che fino a ora ha concesso per delle concomitanze la validità solo per la categoria monoposto. Nonostante tutto, all'autodromo romano sono scesi in pista una trentina di piloti confermando soprattutto che questi gentlemen vogliono gareggiare e divertirsi.

il raggruppamento riservato alle vetture Sport, Gts, Gt e Turismo e gara spettacolare nonostante l'eterogeneità dei mezzi in gara. Una spruzzata di pioggia dopo metà corsa ha inoltre contribuito a movimentare ancor più la gara. Al via «Amphicar» ha preso subito il comando delle operazioni con la sua Merlyn MK6-Ford preparata da

## GARA CLUB

**Vallelunga, 26 giugno 1988**

Prova di campionato italiano autostoriche

### Le classifiche MONOPOSTO

1. Milani (Branca) 20 giri in 19'44"74 alla media di kmh 101,491; 2. Ceccarelli (Brabham) a 1 giro; 3. Guaggio (Brabham) a 1 giro; 4. Brioschi (Stanguellini) a 2 giri.

□ Giro più veloce: il 19. di Milani in 58"16 media kmh 103,370.

### SPORT

1. «Amphicar» (Merlyn Mk6) 20 giri in 20'18"19 alla media di kmh 98,704; 2. Guaitamacchi (Merlyn Mk6) 20'43"05; 3. De Menna (Lotus Ss) a 1 giro.

□ Giro più veloce: il 2. di «Amphicar» in 57"02 alla media di kmh 105,437.

### GTS

1. Innocente (Lotus Elan) 19 giri in 20'33"89 alla media di kmh 92,576; 2. Rizzi (Jaguar E) 20'34"08; 3. «Schaft» (Jaguar E) a 1 giro; 4. Corpacci (Lotus Elite) a 1 giro; 5. Wright (Lotus Elite) a 2 giri; 6. Bardelli (Jaguar Xk 140) a 2 giri; 7. Iacoangeli (Ar Giulia Ss) a 3 giri.

□ Giro più veloce: il 9. di Innocente in 1'00"83 alla media di kmh 98,833.

### GT

1. Tulli S. (Ar Giulietta Spider) 17 giri in 20'47"76 alla media di kmh 81,910; 2. Tulli M. (Ar Giulietta Sv) 20'57"81; 3. Marongiu (Ar Giulietta S.) 21'09"66; 4. Cresci (Ar Giulietta Sv) a 1 giro.

□ Giro più veloce: il 3. di Tulli in 1'09"76 alla media di kmh 86,181.

### TURISMO

1. Bogani (Ar Giulia) 18 giri in 21'25"54 alla media di kmh 84,179; 2. Cantera (Morris Cooper S) 21'27"55; 3. Fiorucci (Lancia Fulvia coupé) a 1 giro; 4. Majore (Lancia Flavia Zagato) a 2 giri; 5. Thurner (Ar Giulia) a 3 giri; 6. Di Blasio (Ar Giulietta) a 3 giri.

□ Giro più veloce: il 3. di Cantera in 1'07"4 alla media di kmh 89,106.



VIOLATI E LA FERRARI P2 VINCONO A MONTHLERY

# DOMINIO ITALIANO AL GP AGE D'OR

**MONTHLERY** — Il GP de l'Age d'Or ha sempre avuto un significato particolare nell'ambito del campionato europeo delle storiche. E quest'anno lo ha avuto in modo particolare per i colori italiani: Fabrizio Violati con la sua splendida Ferrari P2 ha infatti spiccato l'assoluto davanti a un altro italiano, Alfonso Merendino, meglio noto come «Apache». Violati ha corso anche in GTS con la Ferrari SWB e probabilmente il fatto di essere stato in questo caso battuto dalla Jaguar E di Gay non deve averlo toccato molto: la sua macchina era stata infatti schierata in versione «carreggiate larghe», in virtù di una decisione della sotto-commissione della Fisa presa nei giorni precedenti la gara. Violati sembra avere dunque vinto una battaglia tecnica che da un pezzo lo opponeva alle istituzioni sportive. Per il resto va segnalata la presenza di oltre venti piloti italiani con exploit di Brigato in GTS e di Cupellini, 2° nella gara sport-monoposto, con la sua Ferrari 156 F.1. In GTS, oltre al 2° posto di Violati, non va dimenticata la prestazione di De Gaetano, 4° con la sua Ferrari GTL, certamente ben sviluppata ma ovviamente inferiore alle SWB. Nella stessa corsa c'era anche Sage, l'ex-d.s. Renault.

## GP AGE D'OR

Monthlery, 26 Giugno 1988

**Valido per il campionato europeo**

### Le classifiche

**TURISMO:** 1. Andre Bailly (Ford Cortina) 18'25"73 media 110.859 Km/h; 2. Chillet (AR Giulia) 18'43"77; 3. Benakila (Austin Cooper) 19'04"47; 4. Bizet (Ford Cortina) 19'08"09; 5. Aumonier (Austin Cooper) 19'11"29; 6. Chiavelli (AR Giulia) 19'12"53; 7. De Suzzoni (Morris Cooper) 19'12"99; 8. Maurel (Ford Cortina) 19'14"94; 9. Million (BMC Cooper S) 19'16"79; 10. Saint Laurens (Austin Cooper) 19'20"86; 11. Ingwiller (Morris Cooper) 19'30"41; 12. Ripamonti (AR Giulia) 19'58"81; 13. Renault (Renault 8 Gordini) 19'59"50; 14. Plotard (Austin Cooper) 20'01"18; 15. Puntì (Morris

Cooper) 20'04"70; 16. Lepron (Volvo 122S) 20'07"42; 17. Fini (Fiat 2300 S) 20'09"93.

**GTS 1961:** 1. Andre Bailly (Lotus Elite) 21'50"48 media 112,246 Km/h; 2. Hugenoltz (Lotus Elite) 22'23"37; 3. Aeply (AR Giulietta) 23'11"10; 4. Du Toy Van Hees (Lotus Elite) 23'23"54; 5. Raimondi (AR Spider) 22'09"68; 6. Iseli (AR Giulietta) 22'13"01; 7. Koreman

Romeo) 21'32"24; 9. Imberti (AR Giulietta) 21'37"43; 10. Massimi (Porsche 356) 22'03"08.

### GTS 1965

**Classi fino a 2000:** 1. Plinio Haas (Lotus Elan) 20'31"31 media 119,463 Km/h; 2. Brigato (Alfa Romeo Tz1) 20'51"86; 3. Laborde (Alfa Romeo Tz1) 21'03"76; 4. Oettli (Lotus Elan) 21'20"39; 5. Obkirchner (Lotus Elan)

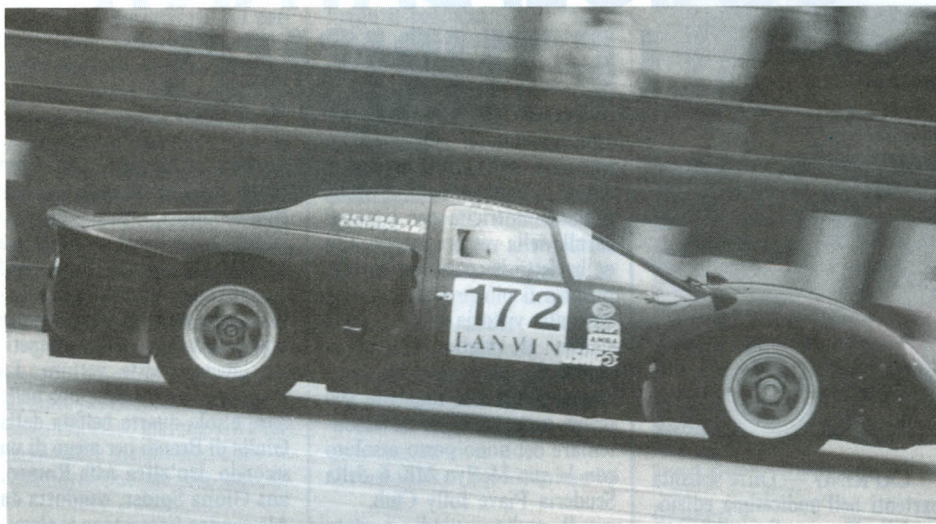


Foto DPT

*Al volante della Ferrari P2, Fabrizio Violati è stato primo assoluto al Gp Age d'Or di Monthlery*

(Austin Healey) 22'13"64; 8. Runggalier (AR Giulietta) 22'29"96; 9. Sauter (AR Giulietta) 22'48"98; 10. Guenet (Panhard CD) 23'08"57; 11. Stueken (Lancia Aurelia) 23'16"02; 12. Benakila (MG Midget) 23'18"77; 13. Faure (AR Giulietta) 23'22"38; 14. Veronesi (Lancia Aurelia) 23'47"49.

**GTS 1965:** 1. Sevin Georges (Porsche 356) 20'01"67 media 102.008 Km/h; 2. Pierre (AR Giulia) 20'20"03; 3. Colizet (Jaguar E) 20'30"51; 4. Gartner (Triumph Tr4) 20'46"94; 5. Depond (Alfa Romeo) 21'05"52; 6. Sire (Porsche 356) 21'11"17; 7. Cazala (Triumph Tr4) 21'25"74; 8. Caiani (Alfa

21'27"82; 6. Dango (Lotus Elan) 21'57"81; 7. Quiniou (Lotus Elan) 22'11"35; 8. Boothby (MG B) 20'50"37; 9. Everingham (MG B) 20'51"28; 10. Oprey (Alfa Romeo Tz1) 20'54"33; 11. Pauwels (Porsche 356B) 21'40"84; 12. Pierre (Alfa Giulia) 21'43"10; 13. Schlesinger (MG B) 21'55"68; 14. Gouraud (Alfa Romeo S) 22'01"75; 15. Govoni (Alfa Romeo) 22'08"37; 16. Claude (Lotus Elan) 22'14"73; 17. Ferretto (Alfa Romeo) 22'15"67; 18. Vogt (Alfa Romeo) 17'35"67.

### GTS '61-'65

**Classi oltre 2000:** 1. Thierry Gay (Jaguar E) 20'40"63 media 118,566

Km/h; 2. Violati (Ferrari 250) 20'47"33; 3. Young (Jaguar E) 20'51"24; 4. De Gaetano (Ferrari GTL) 20'52"69; 5. Durelli (Ferrari 250) 21'45"51; 6. Peruch (Ac Cobra) 21'51"41; 7. Bonomi (Ferrari 250) 22'08"76; 8. Imhoof (Ac Cobra) 22'31"64; 9. Aouizerate (Ferrari 250) 20'35"66; 10. Sage (Ferrari 250) 20'57"70; 11. Velch (Austin Healey) 17'34"12; 12. Sartre (Jaguar E) 19'28"21.

**SPORT 1960:** 1. Mike Freeman (Lister Jaguar) 18'31"60 media 110,273 Km/h; 2. Baber (Lister Jaguar) 18'38"53; 3. Morris (Jaguar D) 18'43"22; 4. Mussa (Lister Jaguar) 18'51"12; 5. Bonomi (Lister Jaguar) 19'05"22.

**SPORT MONOPOSTO 1961:** Mike Freeman (Jaguar Lister) 20'49"77 media 117,698 Km/h; 2. Cupellini (Ferrari 156) 21'09"70; 3. Bode (Lola Mk3) 21'26"08; 4. Weiland (Lister Jaguar) 21'03"60; 5. Brigato (Ferrari 250) 21'07"11; 6. Lumbroso (Db Panhard) 21'13"45; 7. Rufer (Elva F. Junior)

21'24"85; 8. Gawski (Db) 21'28"14; 9. Studer (Elva Junior) 21'29"13; 10. Gosset (Db) 22'33"10; 11. Gruppioni (Stanguellini) 22'51"94; 12. Needham (Cooper Mk4) 21'59"09; 13. Cravetto (Maserati 150) 21'00"05; 14. Delarue (Elva Junior) 21'10"85; 15. Iuri (Maserati 250) 21'14"98; 16. Pougenq (Db Panhard) 21'32"24; 17. Lettelier (Db) 22'36"94; 18. Bracciacoli (Alfa Romeo) 22'56"81.

**SPORT MONOPOSTO 1965:** 1. Fabrizio Violati (Ferrari P2) 19'40"87 media 124,566 Km/h; 2. Merendino (Lotus 23) 19'46"39; 3. Hugl (Lotus 22) 19'56"75; 4. Ilotte (Lotus 23) 20'00"55; 5. Baillie (Lola Mk5) 20'00"84; 6. Kumschick (Lotus 27) 20'01"88; 7. Maitre (Grossle) 20'44"00; 8. Schön (Lotus 23B) 20'53"01; 9. Paoli (Marcadier) 21'05"76; 10. Eggs (Lotus 23B) 21'19"69; 11. Hitchins (Lotus 23B) 18'01"26; 12. Klein (Lotus 22) 19'48"28; 13. Pouponnot (Terrier Mk11) 19'51"16; 14. Mondonnet (Lotus 23B) 21'02"36; 15. Dine (Ginetta) 21'24"24; 16. Cajani (Alfa Romeo) 21'31"17; 17. Eberhardt (Lotus 23) 16'32"90; 18. Ronchi (Branca) 16'54"05; 19. Kohne (Mep) 19'50"83; 20. Scotti (Brabham BT2) 15'44"60; 21. Dufaut (Bora) 20'01"13; 22. Ripamonti (Lotus 24 F1) 12'07"76.

# CLASSIC AUTO



*Restauri, elaborazioni e assistenza corse  
Scuderia storica - Vendite e permuta*

VIA CASSIA 703 - Roma - Tel. 06/3667092 - 3653897



A destra, Bertipaglia affronta una curva con la sua Mg Td. In basso, la Stanguellini di Tullio, che ha corso nella classe 1150 delle Sport (Attualfoto)



SALITA/A CAPRINO IN SESSANTA SOTTO LA PIOGGIA

# SCAIOLI DAVANTI ALLE TURISMO



**CAPRINO** — Oltre sessanta partenti nell'undicesima edizione della Caprino-Spiazzi hanno allietato gli appassionati che, sfidando una pioggia torrenziale e la bassa temperatura, hanno assistito imperterriti a una fra le più difficili edizioni della cronoscalata veronese. Non solo la quantità di vetture, ma la qualità delle stesse dimostrano l'interesse verso questa specialità nella quale, sino a qualche tempo fa, solo la curiosità faceva da padrone. Ma ammirazione e curiosità ha destato soprattutto la Ford Gt 40, che, a suo tempo, pochissimi ebbero la fortuna di vedere in Italia. Oggi è condotta in gara da Bruno Zambelli che, con tanta passione, l'ha riportata alle corse, anche se la salita, non era forse il terreno più congeniale alla famosa vettura anglo-americana.

Il tempo tuttavia è stato il vero protagonista: la pioggia ha rimescolato le carte in tavola sovvertendo tutti i pronostici. E così chi si aspettava un nuovo successo dell'inossidabile Paolo

Lado, e della sua Jaguar E celeste, è stato beffato dalla limitata motricità per i troppi cavalli della vettura inglese. Chi ne ha fatto le spese però è stato proprio il più probabile candidato alla vittoria finale almeno stando al miglior tempo in prova: lo sfortunato Moreschi che, complice una sbandata alla prima curva, si è dovuto accontentare del nono posto assoluto con la sua Merlyn MK 6 della Scuderia Piave Jolly Club.

Il podio, quindi, è stato agguantato da Andrea Scaioli che, nulla concedendo agli avversari, faceva fermare il cronometro su un ottimo 5'19"13, che corrisponde a una media di 100,172 kmh! La sua Lotus Elan ha dimostrato un ottimo assetto anche sotto la pioggia. Una grande sorpresa invece per la seconda e la terza posizione assoluta: due Turismo sul podio! Se non erriamo, è questa la prima volta che ciò avviene da quando sono state ammesse a gareggiare le vetture «turismo», e, questo, ci pare un segno oltremodo positivo per i piloti che hanno creduto nella categoria. Felicissimo, ovviamente, «Gianfy» che ha saputo sfruttare la potenza, ma soprattutto l'ottima guidabilità, della Fiat 2300 S Coupé che, alle verifiche pre-gara, sembrava proprio non potesse essere ammessa a gareggiare per non conformità: il lavoro di una notte per ripristinare alcuni particolari e poi il

successo in premio. Al terzo posto Silvano Brandi su Alfa Romeo Giulia Super, si proprio la non dimenticata «gazzella» a soli sette secondi dal vincitore ed a quattro dal secondo: onorevolissima prestazione che dimostra quanto possano essere competitive anche queste vetture. La Porsche di Baldrocchi, una bella 356, è solo quarta beffata dalla Giulia di Brandi per meno di un secondo. Un'altra Alfa Romeo, una Giulia Spider, condotta da Alessandro Fracastoro si classifica al quinto posto. Curiosando tra le classifiche di classe corre l'obbligo di segnalare Haupt, Porsche 356 B, sesto assoluto e, naturalmente, primo nella sua classe: Silvio Gozzo, già distintosi nel Trofeo Giulietta dello scorso anno, vince la classe 1300 con la fida Ss. Buon sangue non mente ed anche Vittorio Mandelli va a punti, vince la classe, con la Giulietta Sz, davanti alla Ss di Frasson. La bella Ferrari 250 di Vitali è prima davanti alla Flaminia Zagato di Colfi, ma forse la lotta era questa volta impari. È da rilevare poi che nella classifica assoluta, la prima Gt oltre 2000, la Jaguar E Type di Nacchi, sarà solo ventisettesima. Una corsa in salita infernale, oltre che invernale, che, per le pessime condizioni meteorologiche ha messo in luce l'agilità delle vetture meno potenti e, per una volta, prime.

**Giovanni Bevilacqua**

## 11. CAPRINO-SPIAZZI

Caprino, 5 giugno 1988

### Gara di velocità in salita

Prova del campionato italiano auto-storiche

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Scaioli (Lotus Elan) in 5'19"13; 2. «Gianfy» 5'22"94; 3. Brandi (Ar Giulia) 5'26"74; 4. Baldrocchi (Porsche 356) 5'27"68; 5. Fracastoro (Ar Giulia Spyder) 5'31"04; 6. Haupt (Porsche 356B) 5'32"54; 7. Cappelli (Ar Giulia Tl) 5'33"93; 8. Cattaneo (Porsche 356 B) 5'34"65; 9. Moreschi (Merlyn Mk6) 5'37"60; 10. De Pietri (Ar Giulia Tl) 5'40"00.

#### GRUPPO A

**Gt classe 1300:** 1. Bertipaglia (Mg Td) 7'47"51.

**Gts classe 1150:** Berto (Fiat 1100 Tv) 6'16"33.

**Gts classe 2000:** 1. Querini (Lancia Aurelia) 6'44"41.

**Sport classe 1150:** 1. Zaffi (Dyna Panhard) 7'27"17; 2. Gerosa (Mandarini Mm) 7'43"40.

#### GRUPPO B

**Turismo classe 1300:** 1. Raimondi (Ar Giulietta Tl) 6'08"94; 2. Dugoni (Ar Giulietta) 6'14"85.

**Gran Turismo classe 1300:** 1. Tulli 5'59"32; 2. Raimondi R. 6'01"23; 3. Del Lago 6'06"21; 4. Colosio 6'09"28; 5. Capozzo 6'33"30; 6. Allaira 6'34"33 (tutti su Giulietta S).

**Gt classe 2000:** 1. Giribaldi (Porsche 356 B) 6'06"42; 2. Vedovello (Porsche 356 B) 6'06"80.

**Gts classe 1150:** 1. Corti (Fiat Abarth R) 6'27"71.

**Gts classe 1300:** Gozzo 5'41"28; 2. Sauter 5'43"47; 3. Raimondi R. 5'49"61; 4. Wright (Lotus Elite) 6'00"83; 5. Veloci 6'21"86; 6. Treves 6'21"90 (tutti su Giulietta S).

**Gts classe 2000:** 1. Haupt (Porsche 356 B) 5'32"54; 2. Martini (Fiat Osca 1500) 5'48"00; 3. Govoni (Ar 1900 S) 5'49"13; 4. Sandri (Porsche 356) 5'59"99; 5. Ferretto (Ar 1900 S) 6'49"60.

**Gts oltre 2000:** 1. Vitali (Ferrari 250) 6'10"86; 2. Colfi (Lancia Flaminia) 6'29"64.

**Sport classe 1150:** 1. Tullio (Stanguellini) 6'56"32.

**Sport classe 1300:** 1. «Kent» (Ar Sebring) 5'58"23.

#### GRUPPO C

**Turismo classe 1300:** 1. Bizzocchi (Lancia Fulvia) 5'56"42.

**Turismo classe 2000:** 1. Brandi (Ar Giulia S) 5'26"74; 2. Cappelli (Ar Giulia Tl) 5'33"93; 3. Monini (Ar Giulia S) 5'43"62.

**Turismo oltre 2000:** 1. «Gianfy» (Fiat Abarth) 5'22"94.

**Gt classe 1300:** 1. Marongiu 5'48"99; 2. Tulli 6'03"75; 3. Barbi 7'05"92 (tutti su Ar Giulietta S).

**Gts classe 1150:** 1. Marini (Abarth Mono 1.0) 6'01"90; 2. Calabrese (Abarth Mono 1.0) 6'35"43.

**Gts classe 1300:** 1. Mandelli (Ar Giulietta S) 5'42"46; 2. Frasson (Ar Giulietta S) 5'51"95; 3. Gobbi Frattini (Lotus Elite) 5'57"60; 4. Colossi (Giulietta S) 5'59"04.

**Gts classe oltre 2000:** 1. Nacchi (Jaguar E) 5'58"35.

**Gts classe 2000:** 1. Scaioli (Lotus Elan) 5'19"13; 2. Baldrocchi (Porsche 356) 5'27"68; 3. Fracastoro (Ar Giulia Spyder) 5'31"04; 4. De Pietri (Ar Giulietta S) 5'51"95; 5. Riccardi (Porsche 356 Sc) 5'41"15; 6. Frasson (Ar Giulia Spyder) 6'01"05.

**Sport classe 2000:** 1. Moreschi (Merlyn Mk6) 5'37"60; 2. De La Vigne (Ar Giulia) 8'19"25.



GIORGIO PINCHETTI SORPRENDE TUTTI AL MONTE MADDALENA

# LARGO AL GIOVANE

**BRESCIA** — Simpatico e importante prologo della sesta cronoscalata del Monte Maddalena, valida per la Coppa Csaì di 1. Zona della Montagna, si è svolta domenica 26 giugno una gara inserita nel calendario del campionato italiano delle auto storiche, organizzata dalla scuderia Team 1.000 Miglia con in testa l'infaticabile Armando Esti. La manifestazione si è potuta svolgere nella massima regolarità, perché solo successivamente la pioggia ha infastidito l'impegno dei conduttori delle vetture «attuali».

Il successo assoluto è andato a Pinchetti «figlio», vale a dire il giovane Giorgio, che sulle orme del più conosciuto padre, Maurizio, ha condotto la sua agile e veloce Lotus Elan lungo i 5 km di percorso con encomiabile perizia, permettendosi il lusso di precedere Paolo Lado, che disponeva di una più potente Jaguar E, e il grande favorito Flaviano Pisoni, che comanda attualmente la classifica provvisoria del campionato. A dire il vero, comunque, questi tre protagonisti vanno accumulati

in uguale applauso, perché i distacchi fra loro sono stati talmente esigui da far pensare a un ideale ex-aequo, tenendo anche conto del clima di serena amicizia, che unisce tutti i concorrenti di queste competizioni e che è un po' il dato distintivo delle gare riservate ad auto veteran.

Tuttavia si devono riportare le parole di Flaviano Pisoni per darne una più corretta visione dell'andamento della gara. «**Purtroppo ho trovato sul percorso una vettura che mi ha fatto perdere almeno 2", che mi sono costati il successo. Con questo non voglio nulla togliere al giovane vincitore Giorgio Pinchetti, che va senz'altro incoraggiato, avendo dimostrato notevoli qualità di guida, nonché una straordinaria capacità di adattamento alla sua vettura, anche se la utilizza da pochissimo tempo.**

Gli altri concorrenti hanno rispettato tutti le attese, facendo fermare i cronometri su tempi di tutto rispetto, ma una citazione particolare merita senz'altro Alessandro Querini, che ha con-

dotto la sua Lancia Aurelia due litri del 1953 (la più vecchia vettura in gara) a ottenere un'inattesa quattordicesima posizione assoluta con il tempo di 4'03"04, che gli esperti e gli avversari stessi hanno definito «mostruoso». Alla manifestazione erano iscritte trentatré vetture e trentadue sono state quelle verificate. Durante le prove ufficiali di sabato sono rimasti appiedati tre concorrenti, mentre in gara solo uno si è fermato lungo il percorso.

Da registrare anche lo spettacolare testacoda di Andrea Domenicali, che proprio sul traguardo ha voluto riservare al folto pubblico presente un'emozione in più, senza comunque danneggiare la sua preziosa Lotus Elan, perché, nonostante la carreggiata fosse abbastanza stretta, non ha «toccato» e ha potuto proseguire velocemente verso il parco chiuso. Alla conclusione del campionato italiano auto storiche ora mancano solo sei gare in salita, due in pista e (forse) il Giro d'Italia, di cui però ancora si sa poco.

**Francesco Spampinato**



## SALITA M. MADDALENA

Brescia, 26 giugno 1988

### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Pinchetti G. (Lotus Elan) in 3'28"87; 2. Lado (Jaguar E) a 0"25; 3. Pisoni (Lotus Elan) a 0"26; 4. Domenicali (Lotus Elan) a 6"93; 5. Scaiola (Lotus Elan) a 13"56; 6. Riccardi (Porsche 356) a 16"29; 7. Cattaneo (Porsche 356 B) a 18"06; 8. Nacchi (Jaguar E) a 18"49; 9. Baldrocchi (Porsche 356) a 20"94; 10. Haupt (Porsche 356 B) a 21"09.

### GRUPPO A

**Gts Classe 2000:** 1. Querini (Aurelia B 20) in 4'03"04.

**Sport classe 1150:** 1. Zaffi (Dyna Panhard) in 4'44"47.

### GRUPPO B

**Gt classe 1300:** 1. Dal Lago in 4'03"09; 2. Veloci a 5"67; 3. Oriani a 12"74; 4. Bulgarini a 14"10; 5. Allaria a 18"62 (tutti su Giulietta Sprint).

**Gt classe 2000:** 1. Vedovello in 4'07"19; 2. Cividini a 3"29; 3. Camossi a 13"76 (tutti su Porsche 356).

**Gts classe 1150:** 1. Corti in 4'05"97; 2. Ramasco a 16"18 (entrambi su Abarth Zagato).

**Gts classe 1300:** 1. Gozzo (Giulietta Ss) in 3'53"37.

**Gts classe 2000:** 1. Haupt (Porsche 356 B) in 3'49"96.

**Gts classe oltre 2000:** 1. Parasiliti (Ferrari 250) in 4'03"70.

**Turismo 1300:** 1. Dugoni (Giulietta Tl) in 4'16"73.

### GRUPPO C

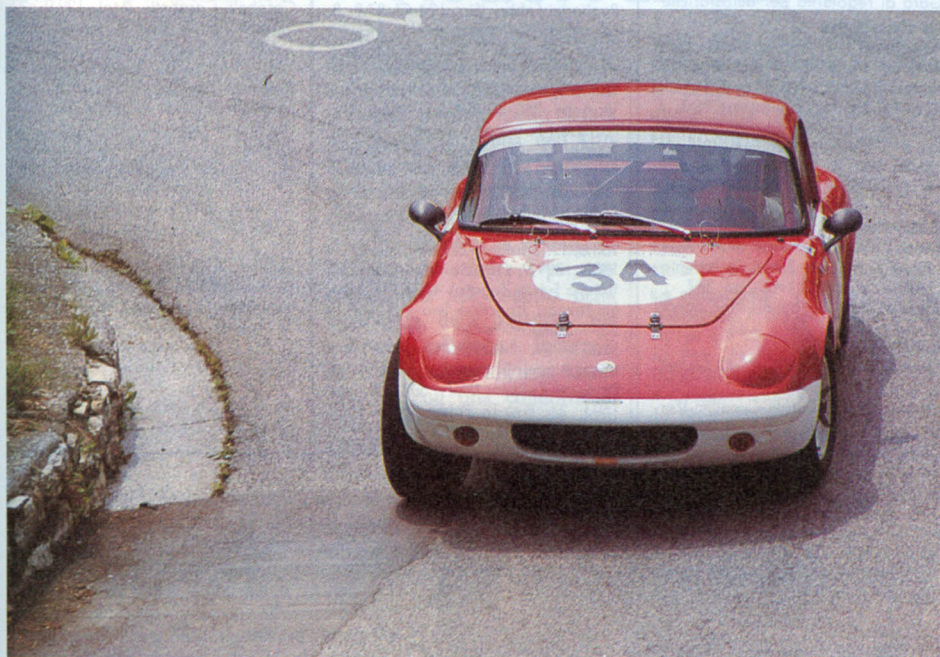
**Gt classe 2000:** 1. Domenicali (Lotus Elan) in 3'35"80; 2. Scaiola (Lotus Elan) a 6"63; 3. Riccardi (Porsche 356) a 9"36; 4. Baldrocchi (Porsche 356) a 14"01.

**Gts classe 1300:** 1. Colossi (Giulietta Ss) in 3'56"96; 2. Gobbi (Lotus Elite) 0"10.

**Gts classe 2000:** 1. Pinchetti (Lotus Elan) in 3'28"87; 2. Pisoni (Lotus Elan Gt) a 0"26; 3. Cattaneo (Porsche 356 B) a 18"06.

**Gts classe oltre 2000:** 1. Lado (Jaguar E) in 3'29"12; 2. Nacchi (Jaguar E) a 18"24.

**Turismo classe 2000:** 1. Jervolino (Alfa Giulia Sprint) in 4'20"39.



Giorgio Pinchetti su Lotus Elan, sopra, ha vinto la salita del Monte Maddalena. In alto, Zaffi (sopra) con la Dyna Panhard e Querini (sotto) con l'Aurelia (FotoBiondo)



## REGOLARITÀ/AI CASTELLI PINEROLESI BRAVO OLIVIERO

**PINEROLO** — Ecco un modo intelligente di svolgere attività sportiva: in scioltezza, divertendosi, guidando, attraverso luoghi sicuramente affascinanti, vetture che non hanno perso neppure uno dei cavalli da sempre scalpitanti sotto ai loro cofani. Questo, in sintesi, il cocktail vincente del Giro dei Castelli del Pinerolese, la manifestazione di regolarità per auto d'epoca giunta alla seconda edizione e svoltasi l'11 e 12 giugno, sfruttando percorsi sino a qualche anno fa teatro di alcuni dei più interessanti rally piemontesi.

Organizzato dalla Pinerolo Sport e appoggiato da sponsor di rango (su tutti la Caffarel, nelle cui sedi si è anche svolta una delle sei prove d'abilità in programma) il Giro dei Castelli del Pinerolese ha visto il successo di un ralista neanche tanto in età da pensione; il trentenne torinese, Paolo Oliviero.

Oliviero, in coppia con la fida Lucia Gianoglio, ha vinto al volante di una Fiat 124 Spider per i colori del neonato «Club della ruggine» di Acqui Terme.

Oltre cento i chilometri di percorso, sei le prove di abilità,



Sopra, la 356 cabriolet di Agliani a Pinerolo (Foto Remondino)

i controlli orari severissimi, oltre a due controlli a sorpresa capaci di rivoluzionare la classifica. Il tutto nel più puro stile delle gare di regolarità sprint di buona memoria e con i castelli di Miradolo, Campiglione Fienile e Macello a fare scenario di

fondo. Questa, in sintesi, la «scheda tecnica» del «Giro dei castelli».

**Sergio Remondino**

### 2. GIRO DEI CASTELLI PINEROLESI

Pinerolo, 11/12 giugno 1988

Gara di regolarità per autostoriche

#### Le classifiche

1. Oliviero-Gianoglio (Fiat 124 Spider) 16,5 penalità; 2. Pittarel-Fabiani (Fiat Zagato 8V) 18; 3. Celentano-Silvestri (Fulvia Hf 1.6) 43; 4. Re-Pace (Fiat 600) 58,3; 5. Bianchini-Bianchini (Aurelia B 24) 62,7; 6. Garbero-Montin (Renault 8 Gordini) 73,4; 7. Canavosio-Somma (Mg B 1600) 74,9; 8. Rogna-Rogna (Mg Midget Mk III) 75,6; 9. De Bernardi-Maltoni (Porsche 911 E 2.2) 85,8; 10. Grimaldi-Mannarone (Alfa Giulietta Sz) 94,5; 11. Warburg-Musso (Fiat 1500 BI 96,4; 12. Allaira-Arioli (Opel GT 1900) 97; 13. Bert-Poet (Fiat 124 Spider) 99,9; 14. Tessore-Mollica (Alfa Giulietta T) 101,5; 15. Rizzio-Gotta (Lancia Fulvia HF 1.2) 113,3; 16. Spalla-Farmento (Lancia Aurelia B24) 115,6; 17. Curto-Gargantini (Fiat 1100 E) 121,1; 18. Ferraris-Brignone (Osca 1600S) 126; 19. Cravetto-Balagna (Lancia Aurelia B20) 127,6; 20. Zanone-Tresoldi (Maserati 300 S) 128,4; 21. Carabelli-Carabelli (Mg) 129,9; 22. Vigada-Vigada (Lancia Aurelia B20) 156,8; 23. Bigatti-Canepa (Alpine A 110) 176,1; 24. Brignone-Brignone (Maserati A6 Gcs) 196,7; 25. Brignone-Brignone (Alfa Giulietta S) 198,7; 26. Allaira-Cassina (Alfa GTV) 201,2; 27. Buniva-Polliotto (Fiat 520) 202,4; 28. Bianchini-Audiberti (Alfa 1900) 247,5; 29. Ivaldi-Ivaldi (Fulvia Hf 1.6) 251,6; 30. Biffi-Siffredi (Alfa Giulietta 1.300) 259,3; 31. Genovese (Porsche 911 T 2.2) 271; 32. Messa-Gamba (Alpine A 110) 302,6; 33. Pidutti-Restivo (Mg TC) 366,2; 34. Agliani-Agliani (Porsche 356 Spyder) 394,3; 35. Arnaldi-Angelucci (Fiat Vignale 1.3 S) 487,1; 36. Novaira-Milano (Aurelia B24) 1402; 37. Lusardi-Lusardi (Lancia Aprilia) 1518; 38. Robasto-Peirretti (Aurelia B20) 1803; 39. Abrate (Lancia Fulvia 2C) 5045,6.

## RIEVOCAZIONE STORICA FRANCOIS RESCA A FERRARA

raffinatissima Lancia Flavia 1800 del preparatore locale Bettini e le veterane Fiat Balilla 508 e la Lancia Aprilia degli Anni Trenta.  
**Alessandra Giovannini**

### 1. RIEVOCAZIONE ARMANDO FRANCOIS

Ferrara, 11-12 giugno 1988

Gara di regolarità per autostoriche

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Resca-Sisti (Ar Giulietta Sp.) pen. 21,7; 2. Marinai-Bianchini (Lancia Fulvia 1.3 Hf) 88,6; 3. Durelli-Cupellini (Ferrari California) 98,3; 4. Arbizzani-Ansaloni (Morris Cooper) 226,6; 5. Sandri-Maccagnani (Porsche 356 A) 247; 6. Vitali-Vitali (Maserati A6 Gcs) 259,1; 7. Nonato-Guerra (Siata Bc 1100 Sp.) 347.

#### GRUPPO A

**Classe Sport:** 1. Vitali-Vitali (Maserati A6 Gcs) pen. 256,1; 2. Nonato-Guerra (Siata Bc 1100 Sp.) 347.

**Classe Gts:** 1. Sandri-Maccagnani (Porsche 356 A) 247.

#### GRUPPO C

**Classe Gt:** 1. Resca-Sisti (Ar Giulietta Sp.) 21,7.

**Classe Gts:** 1. Durelli-Cupellini (Ferrari California) 98,3.

Sopra, l'Appia 3. Serie di Fornasari dodicesimo nel raduno di Ferrara (Foto Bettini)

**FERRARA** — Senza ragnatele e patetici ricordi, all'ombra del Castello degli Estensi, è venuta alla luce un pezzetto di storia delle quattro ruote: la 1. rievocazione storica trofeo Armando François (consigliere dell'Ac Ferrara, pluridecorato comandante di caccia, perito nel maggio del 1955 in una gara automobilistica). Il percorso di 234 km, suddiviso in due tappe. Nella regolarità Csaì l'equipaggio Giorgio Resca (responsabile del Carlino di Ferrara)-Sisti sulla Giulietta Spider del '61 ha dominato entrambe le tappe portandosi così a casa il prestigioso Trofeo offerto dalla Banca Popolare di Milano. Tra gli amatori successo per Amadori-Mariani sull'850 spider del 1965, vincitori della seconda tappa, e solo terza la curatissima Mercedes 200 di Gessi, vincitore della prima. Da segnalare le presenze dell'elegante Mercedes 300 Sl del '54 di Nalon con sportelli a apertura verticale, la

## L'APPENNINO BOLOGNESE SI TINGE D'EPOCA



Si è disputata con pieno successo il 19 giugno scorso la 1. rievocazione storica della gara Casalecchio-Rocca di Roffeno per autovetture e moto d'epoca fino al 1960. Organizzata dall'Ac e dal Moto Club Bologna, la manifestazione ha visto al via quaranta vetture ed è passata per tutte le località dell'Appennino bolognese che la corsa toccava nei suoi anni «epici». Nell'immagine, la Sport-Bottega di Bianchini all'arrivo di Rocca di Roffeno.



## CON L'OSCA ALLA STELLA ALPINA

# PRIMI I MARIN

**TRENTO** — Una Stella Alpina con alcune interessanti novità ha archiviato la sua quarta rievocazione storica.

Nonostante il maltempo, tutto è filato liscio con oltre centoventi vetture partite, impegnate su di un tracciato che spaziava attraverso tutto il Trentino. La vittoria finale di questa quarta rievocazione, l'ultima gara «vera» si disputò nel 1955 e fu vinta da quell'Olivier Gendebien che quest'anno era lo starter ufficiale, è andata alla coppia Marin-Marin con una Osa Maserati Zagato 1600 davanti all'altra coppia Piaggio-Piaggio con la Siata 1250 Gt sempre carrozzata da Zagato.

**Giorgio Lever**

## 2. STELLA ALPINA

Trento, 2/3 luglio 1988

Gara di regolarità per auto storiche

### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Marin-Marin (Osa Maserati Zagato) p. 39; 2. Piaggio-Piaggio (Siata Zagato) p. 45; 3. Busetto-Milano (Triumph) p. 47; 4. Simonato-Pellizzari (Lancia Flaminia); Piasentin-Mazzeri (Jaguar E) e Bolzico-Cappello (Porsche 356) p. 49; 7. Valserati-Saporetti (Mercedes 300), Nicolosi-Rapisarda (Lancia Aurelia B24) p. 51; 9. Fiorese-Zane (Fiat 508) p. 55; 10. Favretto-Favan (Porsche Speedster) p. 57.

**Turismo:** 1. Agnelli-Federoco (Lotus Cortina) p. 65; 2. Colpi-Zaccaria (Lancia Flavia Sport) p. 81; 3. Gozzaldi-Zamboni (A.R. Giulietta T1) p. 92; 4. Groff-Groff (A.R. 2600) p. 93; 5. Daminato-Barro (Fiat 695 Ss) p. 96; 6. Nieri-Nieri (Abarth 1000) p. 100; 7. Rossi-Rossi (Lancia Aprilia) e (Austin Mini) p. 102; 9. Zavagli-Cantini (Fiat Abarth 850 TC) p. 105; 10. Salvetta-Salvetta (A.R. 1900 T1) p. 110; 11. Dosi-Dosi (Fiat 103 T) p. 144; 12. Brunetto-Brunetto (Jaguar Mk2) p. 164; 13. Gallina-Longhi (Jaguar Mk2) p. 186; 14. Giovannini-Bernardi (Fiat 1100) p. 222.

### CATEGORIA SPECIALI A INVITI

1. Prighel-Prighel (Opel) p. 99; 2. Endrici-Fronza (Fiat) p. 99; 3. Fronza-Fronza (A.R. Giulia) p. 110; 4. Cemin-Defrancesco (A.R. GT) p. 111; 5. Montagni-Giovanna (A.R. Giulia) p. 153; 6. Armellini-Cima (Fiat 1200) p. 176; 7. Gardumi-Finaotti (AR Giulietta) p. 252; 8. Gerosa-Moltrè (Mercedes 280 S1) p. 314; 9. Vicentini-Valduga (A.R. Giulietta) p. 876; 10. Bigoni-Pastorella (Triumph TR6) p. 1226.

### GRAN TURISMO

1. Busetto-Milano (Triumph) p. 47; 2. Piasentin-Mazzeri (Jaguar E) e Bolzico-Cappello (Porsche 356) p. 49; 4. Prati-Venturi (Daimler Sp 250) p. 50; 5. Nicolosi-Rapisarda (Lancia Aurelia) p. 51; 6. Gramito Ricci-Mojocchi (Triumph TR4) p. 58; 7. Fantozzi-Mojocchi (Mg Td) p. 64; 8. Mladovan-Baesso (AR 2000 Tsl) p. 66; 9. Astori-

Pasetti (Mercedes 190) p. 67; 10. Modena-Cavicchi (AR Giulietta) p. 72; 11. Biccato-Biccato (Porsche 356 CI) p. 75; 12. Giaretta-Ferri (AR Giulia) p. 86; 13. Fuzier-Fuzier (Mg Spyder) p. 88; 14. Grasselli-Gidoni (AR 1900) p. 95; 15. Astori-Milini (AR Giulietta) p. 96; 16. Calzolari-Gasperini (AR Giulietta) p. 98; 17. Astori G.-Mazzetti (Jaguar E) p. 100; 18. Rinaldi-Scavolini (AR Giulietta) p. 102; 19. Scalco-Marin (Fiat Abarth 750) p. 113; 20. Lucarini-Canali (Mg B) p. 117; 21. Piz-Piz (AR Giulietta) p. 136; 22. Rigato-Rigato (Daimler SP250) p. 146; 23. Marinelli-Marinelli (AR 1300) p. 146; 24. Orso-Fiocchi (Austin Healey) p. 147; 25. Salmoiraghi-Salmoiraghi (Lancia Flaminia Touring) p. 149; 26. Marchi-Tomasi (Mg Tc) p. 164; 27. Cosulich-Bortoli (Lancia Flaminia) p. 166; 28. Koppen Wallner-Prause (Austin Healey) p. 169; 29. Stiffan-Miorando (Lancia Aurelia) p. 174; 30. Rigo-Rigo (AR Giulietta) p. 184; 31. Discepolo-Bortolo (AR 1900 Ss) p. 199; 32. Lippi-Andreini (Triumph TR3/A) p. 209; 33. Lorenzini-Pirovano (Triumph TR3) p. 214; 34. Mazzola-Lombardi (Porsche 356 Sc) p. 233; 35. Afshar Oriani-Balzaretti (Lancia Aurelia) p. 306; 36. Ramello-Caiano (Triumph TR4) p. 536; 37. De Stasio-Pairetti (Lancia Aurelia B24) p. 1705; 38. Gilbertoni-Riccio (AR Giulietta Ss) p. 1971; 39. Catozzi-Catozzi (Triumph TR4) p. 2056; 40. Galasso-Lubich (Morgan Plus 4) p. 3372; 41. Binelli-Losi (AR



Sopra, Lorenzini-Pirovano alla Stella Alpina (Attualfoto)

Giulietta Spyder) p. 3747; 42. Borsieri-De Biasi (Jaguar XK) p. 5097.

### GRAN TURISMO SPECIALE

**Fino al 1954:** 1. Baulino-Prada (Jaguar Xk 120) p. 97; 2. Becagli-Paolini (Jaguar Xk 120) p. 109; 3. Gerosa-Gerosa (Fiat 110 TV) p. 115; 4. Rousseau-Taddei (AR 1900 Castagna) p. 119.

**Fino al 1960:** 1. Piaggio-Piaggio (Siata 1250 Gt) p. 45; 2. Valserati-Saporetti (Mercedes 300 S1) p. 51; 3. Favretto-Pavan (Porsche Speedster) p. 57; 4. Rousseau Colzi-Luconi (AR Giulietta) p. 88; 5. Geccelin-Ferri (Lancia Flaminia Sport) p. 94; 6. Piccinini-Tonin (Lancia Appia) p. 96; 7. Portinari (Lancia Appia Gte) p. 125; 8. Oriani-Balzaretti (AR Giulia) p. 139; 9. Tretti-Parenzan (AR Giulietta Sprint) p. 176; 10. Benoni-Di Marco (Lancia Appia Gte Zagato) p. 296. **Fino al 1965:** 1. Marin-Marin (Osa Maserati Zagato) p. 39; 2. Simonato-Pellizzari (Lancia Flaminia Sport) p. 49; 3. Scarlatti-Scarlatti (AR Giulietta) p. 80; 4. Se-

dran-Francesconi (Abarth Zagato 750 RM) p. 110; 5. Moroni-Maggi (Osa Zagato 1600 Gt2) p. 164; 6. Busetto-Angelin (Abarth Monomille) p. 178.

### SPORT ANTE 1950

**Classe fino a 1500:** 1. Fiorese-Zane (Fiat 508 S Mm) p. 55; 2. Scadiffi-Gasporella (Fiat 508 sl) p. 81; 3. Tagliaroli-Bertelli (Balilla 508) p. 340. **Classe oltre 1500:** 1. Pozzoni-Tentorio (A.R. 1750 Gs) p. 210.

**Classe fino al 1954:** 1. Pertoldi-Gasporella (Fiat 508 sl) p. 81; 2. Pietra-Pietra (Dyna Panhard) p. 77; 3. Ghidini-Vezzola (Fiat 508 Siluro); 4. Panizza-Piacentini (Renault 750 Sport) p. 120; 5. Sartoretto-Pellizzaro (Fiat 100 Sport Barchetta) p. 157; 6. Rossi-Rossi (Stanguellini 750 SC) p. 172; 7. Berton-Berton (Ermini 1100) p. 202.

**Classe fino al 1960:** 1. Asperges-Boscolo (Ac Bristol) p. 63; 2. Berton-Gasparotto (Maserati A 6 GSC) p. 191; 3. Olmi-Elisabetta (Ferrari 250 S) p. 166; 4. Grazzi-Grazzi (Maserati 6 Gsc) p. 3055.

## RALLY DELL'ALTO MONFERRATO ACQUI PER BESTA

**ACQUI TERME** — Il «Club della Ruggine», contrariamente a quanto il nome potrebbe far presagire, si è dato molto da fare per questa 1° coppa dell'Alto Monferrato. Due le tappe in programma, la prima, di 260 km con 10 c.o. e 3 prove speciali a tempo imposto, la seconda di 175 km con sempre 3 ps., per creare, pur nel rispetto della «storicità» delle vetture, una notevole selezione. Incuranti delle pessime condizioni atmosferiche, con una condotta di gara esemplare, l'equipaggio Gradi-Leonardi, su 850 Sport, concludeva con sicurezza in testa la prima frazione. Alle loro spalle si sono piazzati Marzatico-Marzatico, forti di una notevole regolarità, davanti a Besta, mentre Cabella, uno dei favoriti, era quarto con la sua Fulvia Zagato. La seconda tappa, partita con l'assenza del capoclassifica Gradi richiamato a casa da motivi familiari, era tutta cen-

trata sulla bella rimonta di Besta, che sfruttando al meglio le proprie doti rallistiche e quelle della competitiva. Fulvia Hf, si portava al comando.

### 1. RALLY DELL'ALTO MONFERRATO

Acqui Terzi, 25/26 giugno 1988

Gara di regolarità per autostoriche

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Besta-Gianesini (Fulvia Hf 1.6) in 9'02; 2. Marzatico-Marzatico (Fiat Dino Coupè 2.4) 12'21; 3. Pozzo-Barbasso (Lotus Elan S4) 13'36; 4. Camassa-Margutti (Alpine A110 1.6) 16'29; 5. Germanetti-Seia (Fulvia Hf 1.3) 18'36; 6. Rogna-Rogna (MG Midget Mk 3) 18'56; 7. Squarciafichi-Prati (Triumph TR 3A) 22'25; 8. Galatini-Muratore (Fulvia Hf 1.6) 31'29; 9. Martinetti-Roccati (Fulvia Hf 1.6) 33'99; 10. Emanuel-Emanuel (Fulvia Hf 1.6) 43'28.

#### GRUPPO A

**Gt Classe 2000:** 1. Balbi-Visconti (Aurelia B 20) 10'44'28.

#### GRUPPO B

**Gt classe 2000:** 1. Stella-Borella (Alfa 2000 Sp.T) 1'03'14; 2. Martinengo-Tommasini (Mercedes 190 S1) 18'08'33.

**Gt classe 1300:** 1. Bonomi-Espar-

ner (Giulietta 1.3) 5'40'84.

**Gts classe 2000:** 1. Squarciafichi-Prati (Triumph TR 3 A) 22'25; 2. Pittarel-Tesoro (Fiat 8V Zagato) 55'85.

**Gts classe 1150:** 1. Scalco-Fauro (Abarth 750 Spider) 1'12'79.

**TURISMO classe 1150:** 1. Marabese-Marabese (Fiat 1100 T) 10'47'44; 2. Cerutti-Zanotti (Fiat 600) 11'08'46.

#### GRUPPO C

**Gt classe OLTRE 2000:** 1. Maccario-Guglielmi (Jaguar 3.8 CI) 1'35'69.

**Gt classe 1300:** 1. Denti-Mondinelli (Giulietta 1.3) 1'30'07. **Gts classe OLTRE 2000:** 1. Bossola-Cossu (Flaminia Sport) 1'06'99.

**Gts 1300:** 1. Beltrami-Belli (Giulia Sz ct) 5'52'34.

**TURISMO classe 2000:** 1. Ricagno-Mignano (Fiat 1500 Spyder) 10'40'72; 2. Mantoan-Mantoan (Fiat Dino Coupè 1.8) 15'29'21.

#### GRUPPO D

**Gt classe OLTRE 2000:** 1. Marzatico-Marzatico (Fiat Dino C.2/4) 12'21; 2. De Bernardi-Maltoni (Porsche 911 2.2) 1'36'64.

**Gt classe 2000:** 1. Besta-Gianesini (Fulvia Hf 1.6) 9'02; 2. Pozzo-Barbasso (Lotus S4 S/E) 13'36; 3. Camassa-Margutti (Alpine A110 1.6) 16'29; 4. Galatini-Muratore (Fulvia Hf 1.6) 31'29; 5. Martinetti-Roccati (Fulvia Hf 1.6) 33'99; 6. Emanuel-Emanuel (Fulvia Hf 1.6) 43'28; 7. Marzari-Boatto (Fulvia Hf 1.6) 1'50'82.

**Gt classe 1300:** 1. Germanetti-Seia (Fulvia Hf 1.3) 18'36; 2. Rogna-Rogna (Mg Midget Mk 3) 18'56; 3. Cabella-Cabella (Fulvia ZagatoHf 1.3) 2'29'47.





IN SPAGNA E CON FINALE CORSAIOLO IL PRESTIGIOSO RADUNO

# LA LANCIA INVADE MADRID

Presente alla manifestazione anche una Hf «prototipo», che trionfò nel 1967 al Rally Costa del Sol.

La prova finale si è svolta sul circuito di Jarama e molti concorrenti hanno scatenato i cavalli

**MADRID** — Il grande Totò diceva che «Signori si nasce, non si diventa». Una massima che potrebbe essere applicata anche per i «Lancisti», stirpe automobilistica molto particolare che sa riconoscere, dal rumore di una portiera in chiusura, se la vettura in questione è un'Aprilia oppure una Ardea. Per lui la

passione per le auto storiche non è una scoperta recente, legata alla moda, tanto è vero che il «Lancia Club», patrocinato dalla stessa Casa torinese, è nato ben sedici anni fa. Ora i soci italiani sono oltre 1500 mentre 3400 sono quelli appartenenti ai Lancia Club d'Inghilterra, Sudafrica, Olanda, Germania,

Francia, Stati Uniti, Australia, Danimarca, Svizzera, Belgio e Svezia. Una grande famiglia che è costantemente seguita dalla segreteria del Club che in particolare è attiva nel fornire documentazioni utili per i restauri delle vetture. Queste ultime vanno naturalmente dall'inizio storico della Casa fino agli Anni '70-'71. Sono accettate infatti anche le Fulvia HF ma solo nella prima versione ribattezzata «Fanalone» e non le precedenti 1300 e 1216. Con le dovute eccezioni però: al raduno che quest'anno ha portato i lancisti fino a Madrid c'era anche una HF «Prototipo» derivata dalla 1300 e con motore portato a 1400 cc. Una vettura molto particolare e che il suo proprietario, Maurizio Bonelli, ha ri-

portato sui luoghi della sua infanzia. La macchina vinse infatti il Rally Costa del Sol nel 1967, guidata da Roberto Angiolini, l'attuale vulcanico presidente della Scuderia Jolly Club. Una macchina che ha fatto la sua figura soprattutto nell'ultima prova finale nell'annuale raduno che quest'anno ha appunto interessato la Spagna, facendo base a Madrid. La prova si è infatti svolta sul tracciato dell'autodromo di Jarama: i piloti dovevano percorrere cinque giri cercando di tenere un tempo medio il più possibile omogeneo ma ovviamente c'è stato chi ha «sciolto i cani», o meglio i cavalli, senza badare ai decimi. Tra questi si è fatto notare il vicepresidente del Lancia Club, nonché coordinatore della manifestazione, Vincenzo Messineo, che si è scatenato con la sua Flaminia Gt Convertibile del '62 (e con tanto di moglie a bordo!) girando costantemente sui 2'20". Più preciso di lui però è stato Nicolis con la sua ormai famosa Astura Mille Miglia che ha sbaragliato il campo. Nel Rally-Quiz Sierra de Guadarrama si è invece preso una bella soddisfazione Frascino (Aurelia B24), davanti a Bonelli (Fulvia HF Prototipo) e Leoni (Flaminia berlina).



*In alto, la Flaminia Zagato di Sarti guida una muta di consorelle, oltre alla Fulvia Hf di Fragiaco, a Jarama. Sopra, Nicolis con l'Astura Mille Miglia. A lato, le Aurelia B20 di Capellano e Ruscalla*



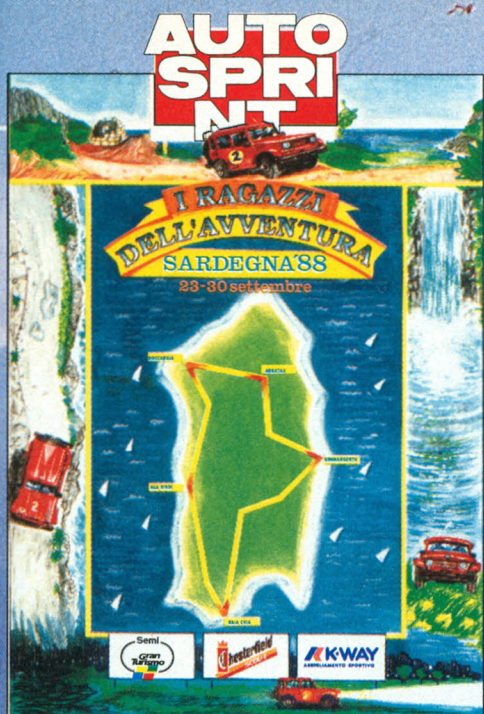


UNA GRANDE INIZIATIVA PATROCINATA DA AUTOSPRINT

# AVVENTURA SULL'ISOLA







Tutti coloro che posseggono un fuoristrada possono partecipare alla prima edizione de «I ragazzi dell'avventura», una manifestazione che si svolgerà in Sardegna dal 23 al 30 settembre. Ottanta saranno gli equipaggi ammessi ad affrontare le sei tappe del percorso. Ecco tutto ciò che si deve fare per partecipare al raid che toccherà gli angoli più segreti della seconda isola italiana. Abbinato alla manifestazione anche un concorso fotografico







**Una vettura 4x4, poca strada e molti prati. Questo sarà il panorama che accompagnerà i partecipanti al raid in Sardegna che si terrà dal 23 al 30 settembre e che coinvolgerà ben ottanta equipaggi**  
(Photo4)

**S**ETTEMBRE, andiamo, è tempo d'avventura. No, non in paesi esotici, lontani e dimenticati... A volte i grandi spazi, la natura quasi incontaminata, l'imprevisto emozionante lo si può trovare davvero poco più in là della porta di casa. Esiste un territorio, compreso nei patri confini, che ancora conserva angoli degni di contrade ben più remote. Si tratta della Sardegna, non però di quella patinata tipica della costa nord orientale dove nei vari porti turistici dondolano pigramente yacht che nelle fattezze, e nelle dimensioni ricordano il Rex mentre sciame di gommoni danno l'assalto a calette «isolate» dove la densità di bagnanti per metro quadrato è degna di quella di Riccione a Ferragosto. Protagonista de «I ragazzi dell'avventura, Sardegna '88 in fuoristrada» sarà il resto dell'Isola che all'Italia ha regalato un paio di presidenti della repubblica oltre a qualche legione di carabinieri, poliziotti e guardie di finanza. Insomma, quel territorio aspro e arcaico che pare... Africa, ma che conserva nell'aria i profumi del Mediterraneo. Così a fine settembre partirà «I ragazzi dell'avventura», una iniziativa che vuole portare ottanta equipaggi (160 persone) alla scoperta di questa terra spesso troppo trascurata da noi continentali. Lontano dai posti deputati al turismo più becero su qualsiasi vettura 4x4, di proprietà e purché omologata per la normale circolazione, la lunga carovana andrà a cercare fra mirti, querce da sughero, allori e rosmarino angoli inediti e avventurosi. In fondo non è indispensabile allontanarsi molto per trovare e provare emozioni davvero uniche. «I ragazzi dell'avventura» non è una manifestazione competitiva e lo spirito si richiama a iniziative simili che recentemente hanno avuto molto successo, sia a livello nazionale che internazionale. Uno degli elementi qualificanti de «I ragazzi dell'avventura» è quello di creare all'interno del gruppo un forte spirito di corpo e l'opportunità di passare una settimana a stretto contatto con la natura in maniera tale da conoscerla e rispettarla. E su questo punto bisognerà stare molto attenti. La carovana che si muoverà in Sarde-



## IL PROGRAMMA

### DA NORD A SUD E RITORNO

- |                      |                                                                                                                                                                                    |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>23 settembre:</b> | arrivo in Sardegna nei porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres a scelta dei partecipanti. Ritrovo, entro le ore 14.00, presso il «centro vacanze Semi» di Capo Falcone a Roccaruja. |
| <b>24 settembre:</b> | 1. tappa da Roccaruja ad Ala Bredi (Arborea), sistemazione in tenda.                                                                                                               |
| <b>25 settembre:</b> | 2. tappa da Ala Bredi a Baia Chia (Capo Spartivento), sistemazione presso il centro vacanze Semi (villaggio Baia Chia).                                                            |
| <b>26 settembre:</b> | 3. tappa da Baia Chia a Baia Chia (prove speciali e concorso fotografico).                                                                                                         |
| <b>27 settembre:</b> | 4. tappa da Baia Chia-Gennargentu, sistemazione in tenda con cena tipica (campo pastori).                                                                                          |
| <b>28 settembre:</b> | 5. tappa Gennargentu a Roccaruja, sistemazione presso il centro vacanze Semi di Capo Falcone.                                                                                      |
| <b>29 settembre:</b> | 6. tappa da Roccaruja a Roccaruja, giornata finale e premiazioni.                                                                                                                  |
| <b>30 settembre:</b> | partenza dalla Sardegna.                                                                                                                                                           |

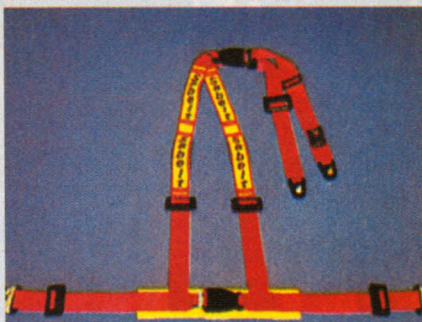




## L'EQUIPAGGIAMENTO

### TUTTO IN ECONOMIA

*Nessuna preparazione particolare per la vettura che verrà impegnata ne «I giovani dell'avventura», niente di costoso, solo la radio Cb esce dalla normale dotazione. Anche il corredo personale sarà ridotto: ai normali bagagli si aggiungeranno solo tenda e sacco a pelo.*



Cinture di sicurezza



Estintore



Radio ricetrasmittente Cb fissa o portatile

Cassetta di pronto soccorso

Due bombolette per gonfiaggio d'emergenza dei pneumatici

### È D'OBBLIGO ANCHE IL COSTUME DA BAGNO!

Una macchina fotografica  
Una torcia (pila)  
Un sacco a pelo  
Una tenda  
Giacca a vento  
Costume da bagno

gna sarà di dimensioni ragguardevoli e sarà obbligatorio per i partecipanti fare in modo che l'ambiente non risenta del passaggio delle vetture.

**SI È PUNTATO** su un numero chiuso di partecipanti, soprattutto per far sì che l'organizzazione possa, per la prima edizione, accumulare la necessaria esperienza gestendo un numero limitato di partecipanti. «I ragazzi dell'avventura», che vede anche Autosprint in prima fila fra i promotori di questa iniziativa, si articolerà su sei tappe che verranno percorse in una settimana. Il giro attraverso la Sardegna è ampio e anche impegnativo visto che verranno affrontati tratti di fuoristrada che metteranno a dura prova gli equipaggi, anche se non si tratterà di una gara di sopravvivenza o di situazioni portate artificialmente al limite. Questa iniziativa resta

nell'ambito del fuoristrada non artefatto e le difficoltà da superare saranno quelle che la natura stessa ha creato. Le coppie che formeranno gli equipaggi dovranno essere obbligatoriamente miste formate cioè da un uomo e una donna; sono altresì previste coppie solamente femminili, mentre sono escluse quelle esclusivamente maschili. Anche questa regola si richiama allo spirito di gruppo che sarà il distintivo della manifestazione. «I giovani dell'avventura» punta a diventare un appuntamento fisso e di prestigio nel panorama delle iniziative fuoristradistiche, non solo nazionali, ma anche internazionali.

**I NUMERI**, indubbiamente ci sono e manca solo il necessario rodaggio alla macchina dell'organizzazione. Le soste, tra una tappa e l'altra, sono state previste in alcuni villaggi che la Semi (uno degli

sponsor dell'iniziativa) ha in Sardegna, perché d'accordo l'avventura, ma la scomodità fine a se stessa pare proprio un assurdo. Ci saranno anche un paio di notti da passare in tenda, ma anche in questo caso il disagio sarà ridotto al limite. In definitiva un cocktail dagli ingredienti molto stimolanti che aspetta solo di essere assaggiato. Il tutto poi, al prezzo di un milione a equipaggio (esclusi i traghetti per e dalla Sardegna). Gli interessati dovranno compilare e spedire la scheda di iscrizione pubblicata a pag. 70 e spedirla a Formula Uno, piazza Conciliazione 2, 20123 Milano. L'organizzazione confermerà ufficialmente l'accettazione dell'iscrizione e solo allora dovrà essere versata la quota di partecipazione. Inoltre le cartoline per iscriversi saranno inviate ai vari club Fuoristrada che potranno

*segue*



## AVVENTURA SULL'ISOLA

segue

indicare direttamente gli equipaggi più adatti a questa manifestazione. Nessun rimborso è previsto per l'equipaggio ufficialmente iscritto che non si presenti senza preavviso (almeno 15 giorni) nella località sede di partenza. Per quanto riguarda il percorso, questo potrà subire alcune modifiche di dettaglio, tuttavia le caratteristiche salienti rimarranno le medesime così come le principali località toccate da «I ragazzi dell'avventura» non muteranno. L'assistenza, completa per i «fuoristradisti», sarà curata da specialisti di questa disciplina. □



*Durante «I ragazzi dell'avventura, Sardegna '88 in fuoristrada» ci saranno da superare i tipici ostacoli dei percorsi fuoristradistici (a sinistra l'uscita da un dosso). L'abilità di guida verrà così messa alla prova, e sarà indispensabile aiutarsi l'un l'altro (Photo 4)*

## CONCORSO FOTOGRAFICO

### UNA SETTIMANA BIANCA AL MIGLIOR «CLIC»

ABBINATO a «I ragazzi dell'avventura» ci sarà anche un concorso fotografico. I partecipanti a questa seconda iniziativa saranno gli stessi protagonisti del raid in Sardegna. Ogni equipaggio, quindi, dovrà portare con sé una macchina fotografica per realizzare delle immagini con soggetto a scelta dell'autore che abbiano come protagonista il raid e la Sardegna. Per tutti quindi occhio alla strada, ma anche allo scorcio più pittoresco o alla situazione più interessante. Le migliori foto verranno scelte da una apposita giuria. In palio, per il vincitore, c'è un soggiorno, per due persone, di una settimana in una località invernale presso uno dei centri vacanze Semi. In più la foto giudicata la migliore verrà anche pubblicata su una rivista del settore. Quest'inverno, lì dove il vincitore trascorrerà la sua vacanza sugli sci, verrà effettuata la premiazione dei migliori dieci lavori fotografici. Per coloro che saranno impegnati ne «I ragazzi dell'avventura» un impegno in più anche perché il programma prevede un giorno dove i fotografi saranno impegnati a tempo pieno alla ricerca dell'angolazione migliore e del soggetto più interessante da fissare sulla pellicola. □

## IL REGOLAMENTO/SEMPLICE E CHIARO

### SEI TAPPE PER 1300 CHILOMETRI

IL REGOLAMENTO de «I ragazzi dell'avventura, Sardegna '88 in fuoristrada» è molto semplice. Inizia dando le regole che dovranno disciplinare il comportamento dei partecipanti. Innanzi tutto la manifestazione non è agonistica. Il percorso verrà suddiviso in sei tappe e ogni frazione avrà una lunghezza oscillante fra 200 e 230 chilometri. Assoluto dovrà essere il rispetto del codice della strada da parte degli equipaggi. Non saranno ammesse, né tollerate esibizioni velocistiche. La direzione della manifestazione si riserva di escludere da «I ragazzi dell'avventura» tutti

quegli equipaggi che non dovessero essere in linea con lo spirito dell'iniziativa e delle sue norme attitudinali e di comportamento. In questo caso grande attenzione viene posta sulla conservazione e il rispetto dell'ambiente. Per cui, visto che lo spirito che ispira questa iniziativa fa capo soprattutto a un'esperienza da vivere in simbiosi con la natura, il suo rispetto rappresenta un elemento determinante per la partecipazione. Il venir meno di questo rispetto prevede anche l'esclusione dell'equipaggio della manifestazione. Per quanto riguarda la responsabilità degli organizzatori, essi declinano ogni peso per eventuali danni che dovessero verificarsi a persone, cose, mezzi o animali durante le fasi della manifestazione. Sono ammesse a «I ragazzi dell'avventura» le auto fuoristrada regolarmente immatricolate e in regola con il codice della strada. Il massimale della copertura assicurativa Rc, per il periodo della manifestazione dovrà essere esteso a un miliardo-unico. L'assistenza alle vetture partecipanti verrà assicurata da un furgone attrezzato che si troverà al termine di ogni tappa. Tre vetture «controllo», inoltre, saranno sempre con la carovana. L'assistenza sanitaria verrà assicurata da un medico che seguirà l'intera manifestazione. I collegamenti radio verranno assicurati dall'Ari. □

### DOMANDA D'ISCRIZIONE AI RAGAZZI DELL'AVVENTURA - SARDEGNA 1988

1° CONDUTTORE

cognome \_\_\_\_\_ nome \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

II° CONDUTTORE

cognome \_\_\_\_\_ nome \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Passeggeri N° \_\_\_\_\_ Vettura marca \_\_\_\_\_

Classi: A) fino 2000 cc. B. - B) oltre 2000 cc. B. - C) fino 2500 cc. D. - oltre 2500 cc. D. Le vetture turbo compresse verranno accreditate nelle classi superiori

Invia la tua adesione debitamente firmata e completa dei dati richiesti a: FORMULA UNO S.r.l. - P.za Conciliazione, 2 - 20123 - MILANO Sarai contattato al più presto per una risposta.









ANCHE IL PIKES PEAK NEL CARNET DELLA PEUGEOT 405 T16

# SEMPRE PIÙ IN ALTO

Reduce dalle vittorie nei raid africani la vettura francese non ha avuto problemi a dominare con Ari Vatanen la classica corsa in salita statunitense. Eppure l'impresa si è tinta di giallo, quando un'improvvisa bufera di neve si è abbattuta su uno dei percorsi più antichi del mondo

di André Marzoli

ARI VATANEN è appena arrivato in alto. Ha tagliato il traguardo, mollando di colpo l'acceleratore. Poi si avvia, lentamente, verso l'assistenza Peugeot. Spegne il motore, il turbo incandescente, si sfilava dall'abitacolo e accenna una smorfia di disappunto. «Quando sono arrivato all'ultimo terzo della salita — dice — ho pensato che non sarei riuscito a battere il record e ho semplicemente cercato di

guidare il meglio possibile su questo asfalto molto scivoloso». «Ari sei riuscito nell'impresa» — gli urlano felici gli uomini della Peugeot —. Hai battuto il record di 63 centesimi di secondo. Meglio di così non potevi fare». È finita così la grande avventura della Peugeot al Pikes Peak, la corsa in salita più affascinante degli Usa e probabilmente del mondo, una

*segue*

*La Peugeot 405 Turbo 16 di Ari Vatanen impegnata nella salita del Pikes Peak. Il finlandese, seppure per soli 63 centesimi di secondo, è riuscito a battere il record che apparteneva a Röhrl (Photo4)*



## SEMPRE PIÙ IN ALTO

segue

gara strana, inserita in un paesaggio lunare, in posti che farebbero la felicità di Steven Spielberg. Lassù sulle montagne del Colorado la Peugeot 405 Turbo 16 del finlandese ha rispettato in pieno le consegne: doveva vincere e c'è riuscita alla meraviglia; doveva battere il record stabilito l'anno scorso dall'Audi Quattro Sport S1 di Walter Röhrl ed ha centrato l'obiettivo, anche se per pochissimo. Ma la storia del primato non ha lasciato più di tanto l'amaro in bocca a Jean Todt e ai suoi tecnici. Un improvviso temporale ha portato pochi minuti prima della partenza di Vatanen e del suo compagno di squadra Kankkunen del nevischio sulla sede stradale, rendendo la salita un autentico inferno, nel quale i due assi della Casa transalpina hanno fatto i miracoli per districarsi. Certo la missione della Peugeot era precisa: battere il tempo di 10'47"85 detenuto da Röhrl, migliorarlo in modo da renderlo quasi eterno, a prova di eventuali attacchi futuri. La bufera di nevischio ha sovvertito il pronostico ma, in fin dei conti, l'affermazione Peugeot è stata indiscussa, riportando il sorriso a una squadra che nel 1987 le aveva buscate dai rivali tedeschi dell'Audi Sport. Per vincere al Pikes Peak Jean Todt non aveva badato a mezzi. Pur essendo molto simile esternamente alla 405 Turbo 16 che ha dominato i grandi raids africani, l'esemplare portato in gara negli Usa da Vatanen e Kankkunen è in realtà molto diverso, e non solo per le enormi appendici aerodinamiche anteriori, per l'alettonne posteriore e le generose minigonne laterali. Il peso della 405 versione Pikes, ad esempio, è stato contenuto al massimo, grazie all'ausilio della frizione in carbonio che ha permesso il montaggio di un volano con la parte centrale in alluminio. La sospensione posteriore è stata munita di un solo ammortizzatore per ruota, mentre non si è provveduto a rinforzare la parte telaistica. Il peso della 405 è stato quindi contenuto a livello di quello della 205 Turbo 16 del 1987, ovvero la vettura che aveva fallito l'obiettivo. Per risolvere i guai di sottosterzo palesati dalla 205, l'ingegnere capo del reparto corse Peugeot André De Cortanze ha adottato un sistema meccanico a quattro ruote direttrici, con la cremagliera anteriore che rimanda il movimento delle ruote ad una scatola di direzione posteriore mediante un asse di trasmissione. Il motore, infine, di questa versione è in grado di erogare 520 cavalli all'altitudine di partenza (2800 metri) con una pressione di sovralimentazione di 3 atmosfere e l'aggiunta di un sistema di polverizzazione di acqua. È per questo

segue



**Paolo Alessandrini, sopra, è stato molto sfortunato, rompendo quasi subito lo spoiler anteriore della Lancia Delta S4. L'emiliano ha dovuto correre con un assetto precario e alla fine si è classificato settimo (Foto Dppi). A lato, la bufera di neve abbattutasi sul percorso poco prima della partenza delle vetture migliori. Al Pikes Peak partecipano auto di tutte le categorie, come questa Buick di Artur Koch. Nell'altra pagina, Kankkunen battuto dal compagno di squadra Vatanen. Il campione del mondo rally si è giustificato dicendo che nella prima parte di gara ha tenuto un ritmo troppo lento (Photo4)**





## IL FUTURO

### OPERAZIONE RECUPERO

NEL 1981 gli organizzatori americani decisero di aprire le porte della Pikes Peak alle auto da rally. Il loro obiettivo era chiaro: coinvolgere i costruttori europei e i piloti del vecchio continente nella manifestazione per darle quel tocco di internazionalità che fino ad allora era mancato. Infatti la notorietà di questa gara in salita è sempre stata molto elevata negli Stati Uniti. Non per niente Pikes Peak è, per anzianità, la seconda gara degli Usa dopo la 500 Miglia di Indianapolis. Quello che mancava era proprio la partecipazione internazionale, quella che offre un riscontro e che coinvolge sempre più partecipanti. Così gli ingressi dell'Audi prima e della Peugeot dopo hanno fornito agli organizzatori un buon motivo per propagandare la loro corsa ma allo stesso tempo ha un po' spento l'interesse da parte dei piloti statunitensi. Molti di questi non vedono il senso di andare a gareggiare con le loro vetture da rally contro dei veri e propri mostri da 500 e passa cavalli come nel caso della Peugeot 405 Turbo 16. Quest'anno, poi, le iscrizioni alla Pikes Peak sono state ben al di sotto dei 300 partecipanti che si attendevano. In sostanza ad avere ancora un grande successo sono le categorie più tipicamente americane, come le «open wheel» e non a caso per il pubblico ha rivestito molto interesse l'affermazione di Bobby Unser junior più che il dominio di Vatanen e Kankkunen. È per questa ragione che le menti pensanti del Pikes Peak stanno cercando delle nuove vie d'uscita a una situazione di stallo che ormai si trascina da qualche stagione a questa parte. □







## CLUB FERRARI 28 ROSSO



PUNTO INCONTRO PER  
GLI AMANTI DELLE FERRARI

OGNI SABATO AL  
**JACKIS'O**  
DI MARINA DI PIETRASANTA  
SELEZIONE DI  
**MISS FERRARI**  
CONCORSO ABBINATO A FERRARI  
D'EPOCA E MODERNE

IL JACKIS'O È APERTO  
TUTTE LE SERE  
FINO AL 28 AGOSTO  
MUSICA AFROCUBANA  
E LE COSE PIÙ STRANE!!!  
**EVVIVA LE FERRARI!**

Per avere informazioni e partecipare al Concorso Miss Ferrari ritagliare e spedire a: CLUB FERRARI 28 ROSSO - MARINA DI PIETRASANTA (LU) - TEL. 0584/23633

Nome e Cognome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_

Città \_\_\_\_\_

*Bobby Unser junior è il figlio dell'asso di Indy che ha vinto il Pikes Peak per ben dieci volte.*

*Vero eroe dell'edizione '88 della corsa, Bobby, sopra, è giunto terzo assoluto e primo di classe (Photo4). Nemmeno lui, a destra, ha avuto vita facile, tanto che è uscito di strada con il suo strano veicolo "open wheel" (Foto Dppi). In questa corsa non è raro assistere a duelli tra moto da enduro e grossi "pick up", come si nota a destra (Foto Sipa). Nell'altra pagina in alto, una Dodge taglia il traguardo ponendo termine a una faticosa salita. Per gli americani sono questi dilettanti i protagonisti della gara (Foto Dppi). Sotto, una suggestiva immagine della corsa (Photo4)*

*Sotto, una suggestiva immagine della corsa (Photo4)*







## SEMPRE PIÙ IN ALTO

segue

che il tempo di Vatanen ha lasciato l'amaro in bocca ai tecnici della Casa. «Il valore della 405 — ha commentato De Cortanze — dovrebbe essere vicino a tempi tra i 10'30" e i 10'35"». È per questo che l'anno prossimo abbiamo intenzione di tornare. Se non ci fosse stato questo pessimo tempo avremmo colto nel segno».

IL FASCINO del Pikes Peak è irresistibile. Ed è per questo che sul percorso che s'inerpica da quota 2200 per arrivare a 4800 m se ne vedono realmente di tutti i colori. Quest'anno, ad esempio, ad inaugurare le partenze sono stati i «pick up» le vetture furgonate tipiche della campagna americana. Una categoria dove la lotta è stata acerrima e dove Glenn Harris su una grossa Mazda ha faticato parecchio per avere la meglio sugli avversari. Lo stesso Harris, autentico stakanovista della gara, ha partecipato oltre alla corsa dei pick up a quella riservata alle vetture rally derivate dalla serie e a quella dei camion. Ma non è stato l'unico: Roger Mears, fratello del più popolare Rick ed ex pilota di Formula Indy, si è iscritto sia con le stock car che con i truck, Bobby Regester nella «Open Wheel» e nella stock car. Tutti questi alla conclusione della prima fatica si precipitavano su un elicottero che li trasportava di nuovo alla partenza... Per il secondo anno consecutivo in questa corsa c'è la stata la presenza di Paolo Alessandrini al volante di una splendida Lancia Delta S4 completamente modificata sul piano aerodinamico e dotata di gomme prodotte dalla Michelin, uguali a quelle montate dalle due Peugeot. Purtroppo l'emiliano ha vissuto una giornata poco felice: è partito proprio nel momento in cui è iniziata la bufera e trovandosi su un asfalto scivoloso ha compiuto qualche confidenza di troppo, rompendo lo spiler anteriore, con il risultato che la sua Lancia non ha potuto sfruttare tutte le sue doti. Alla fine Alessandrini è arrivato settimo assoluto e al terzo di categoria, dietro a Vatanen e a Kankkunen. Alla corsa prendono parte molte delle dinastie automobilistiche statunitensi. Bobby Unser, terzo classificato, è il figlio del plurivincitore della 500 Miglia di Indianapolis e 10 volte trionfatore del Pikes Peak, oltre a essere il cugino di Al junior. La sua affermazione nella categoria «Open Wheel» è stata, per gli appassionati giunti nel Colorado, l'avvenimento degno di nota del week end motoristico. Per questa gente che ama ancora lo sport fatto di meccanici sporchi e mezzi poco sofisticati ha più valore una prestazione del genere che quella delle vetture schierate dalle grandi Case. È la stessa filosofia che muove gli organizzatori. □



## LA SAAB AL LAVORO NEL SETTORE DELLE DUE RUOTE

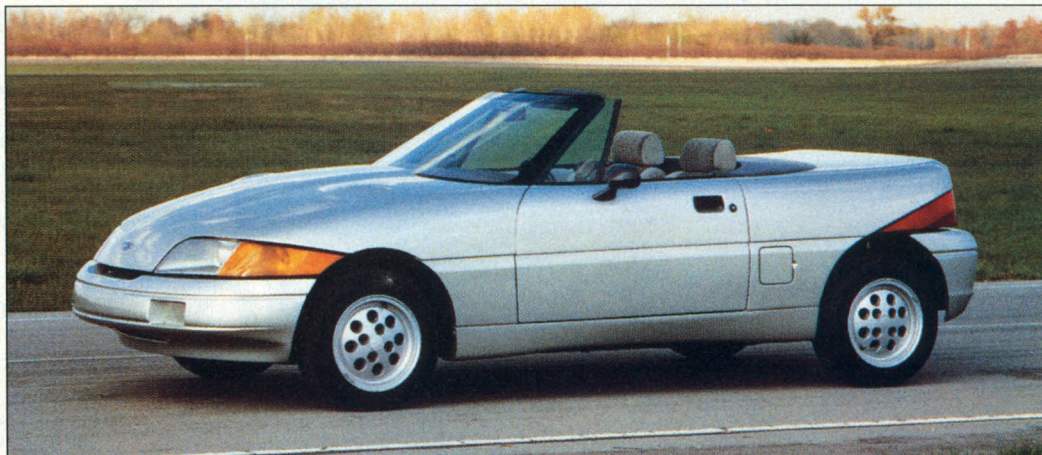
SECONDO la rivista specializzata «Motor, Reisen und Sport» la casa automobilistica svedese Saab sta avviando la produzione di veicoli a due ruote. I preparativi per la realizzazione di una moto sarebbero già a buon punto; il propulsore dovrebbe essere un V4 da 1000 cc, quattro tempi e con quattro valvole per cilindro alimentato da un sistema computerizzato a iniezione e da un turbocompressore. Secondo la stessa rivista la presentazione della moto svedese non avverrà prima dell'inizio del '90. È inoltre sicuro che questa due ruote non verrà esposta al pubblico al prossimo Salone di Colonia, in programma a settembre che costituisce una delle più importanti manifestazioni del settore. Dopo la Bmw, la Saab sarebbe la seconda casa automobilistica europea a entrare nel settore delle due ruote.

## ANCHE LA CITROËN HA ADOTTATO LA LINEA VERDE

AI NUMEROSI servizi offerti dalla Citroën Assistance si è da poco aggiunta anche una «Linea Telefonica Verde» con la quale è possibile chiamare la centrale operativa di Roma, in funzione 24 ore su 24, da qualsiasi parte d'Italia utilizzando un solo gettone telefonico. L'assistenza sarà garantita anche per tutto il periodo estivo ma, come sempre, limitatamente a coloro che avranno acquistato una vettura della casa francese di prima immatricolazione in Italia. Nel pacchetto di servizi offerti dalla Citroën ricordiamo, tra i più importanti, la possibilità di sostituire la vettura per il periodo necessario alle riparazioni oppure il traino gratuito fino alla più vicina officina autorizzata nonché il rimborso delle eventuali spese mediche.

## FORSE QUEST'ANNO LA VOLKSWAGEN PRIMA IN EUROPA

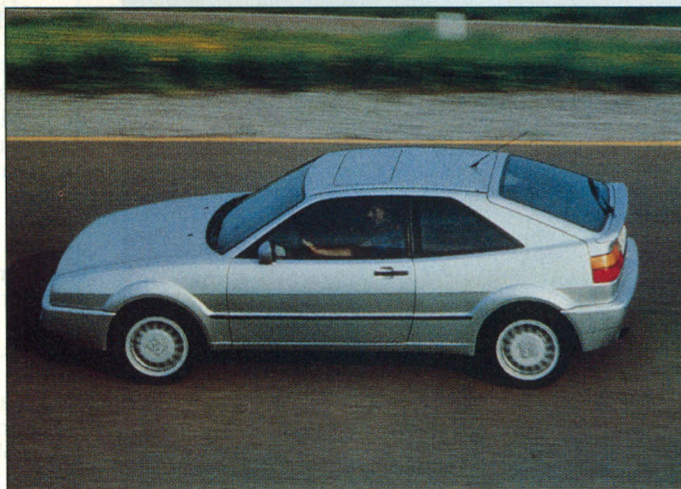
NEL CORSO dell'assemblea degli azionisti Volkswagen, svoltasi a Wolsburg, il presidente del gruppo Carl Hahn ha reso noto che nel primo semestre dell'anno la casa tedesca ha incrementato del 3% le vendite a livello mondiale. Durante la riunione il presidente ha espresso la convinzione che il gruppo Volkswagen, che comprende anche l'Audi e la Seat, sarà quest'anno il numero uno in Europa. Il fatturato del gruppo ha avuto un incremento pari a quello fatto registrare per le vendite a gli utili hanno raggiunto i 310 milioni di marchi. L'assemblea ha avuto uno svolgimento tranquillo rispetto alle turbolente riunioni degli ultimi anni ed erano presenti soltanto 3000 azionisti, nonostante la recente privatizzazione del 16% di azioni in precedenza controllate dallo Stato.



## CONCEPITA DALLA FORD PER RIDURRE I COSTI DI PRODUZIONE UNA VETTURA...IN PLASTICA

LA FORD, che da qualche tempo lavora sullo sviluppo di materiali tecnologicamente avanzati, ha mostrato alla stampa un esempio di vettura sperimentale denominata Liv (Low Investment Vehicle) realizzata con componenti in materiale composito. L'idea di costruire questo prototipo deriva da uno studio della Ghia, denominato Barchetta 1985, che portò i tecnici della Ford a considerare l'uso della plastica nella costruzione di veicoli a basso costo. Sono così nate tre vetture Liv con una spesa di circa due milioni di dollari ma solo una è rimasta integra. La prima, infatti, è stata sezionata per un esame dopo i test di durata, mentre la seconda è stata distrutta contro una barriera fissa alla velocità di 50 kmh per valutarne gli effetti. Questo

prototipo a due posti adotta un motore da 1,6 litri a 4 cilindri e cambio meccanico a cinque rapporti; con un peso di quasi 900 kg può accelerare da 0 a 100 kmh in 9 secondi. Le parti strutturali in fibra di vetro hanno una maggiore resistenza verso direzioni specifiche mentre le sezioni termoplastiche sono usate solo come coperture con una robustezza a volte superiore alle parti in metallo che sostituiscono. Inoltre i tecnici della Ford hanno sviluppato uno speciale adesivo per incollare tra di loro i materiali compositi con un risparmio economico di circa il 35% rispetto alla saldatura tradizionale. Gli studi condotti dalla Ford hanno dimostrato che l'impiego dei componenti plastici può ridurre i costi d'investimento in un rapporto di 5 a 1.



## DEBUTTO AUTUNNALE PER LA CORRADO

È PREVISTO per il prossimo autunno il debutto, prima in Germania e poi in tutta Europa, della Volkswagen Corrado che affiancherà inizialmente la Scirocco per poi sostituirla in una fase successiva. Questo coupé sportivo ha un'impostazione stilistica moderna e aggressiva e la coda alta riprende il taglio proposto con molto successo con la Golf; il frontale sarà più sfuggente e aerodinamico mentre l'ampio portellone terminerà con un piccolo spoiler. La motorizzazione prevede l'ormai collaudato propulsore di 1781 cc con testata a 2 e 4 valvole in grado di sviluppare potenze rispettivamente di 115 e 140 cv. Alla fine dell'anno dovrebbe fare il suo esordio la versione dotata del compressore volumetrico G-Lader capace di far sviluppare 160 cv e che potrà assicurare una velocità massima di circa 220 kmh. In tutti i Paesi europei, ad eccezione di Italia e Francia, questa vettura adotterà il catalizzatore per la depurazione dei gas di scarico.

## DALLA YOKOHAMA NUOVE GOMME PER LE COMPETIZIONI

SONO DISPONIBILI in Italia i nuovi pneumatici Yokohama a disegno asimmetrico «A008» distribuiti dalla Magri Gomme di Carpenedolo (Bs) che vanno ad accrescere la già vasta gamma proposta nella serie da 40 fino a 70. Queste nuove coperture, adatte ad un impiego prevalentemente sportivo, si affiancano alle versioni Avs nei tipi pioggia, intermedio e asciutto, e al modello A509 adatto a ogni impiego. Questo lavoro della casa giapponese trova conferma nell'accordo concluso di recente con la Porsche alla quale verrà fornito il primo equipaggiamento nella versione «A008P» da competizione a partire dal prossimo mese di agosto.





## L'IBIZA SI TRASFORMA IN VEICOLO COMMERCIALE DA TRASPORTO LEGGERO

L'IBIZA, il modello di punta della Seat, che nel primo semestre 1988 è stato immatricolato in 23.556 unità, viene adesso proposto in un nuovo allestimento espressamente studiato per l'utenza del trasporto leggero. Per ottenere l'omologazione come «autocarro» sono stati sostituiti i deflettori laterali posteriori con altrettanti fogli in lamiera sagomata mentre l'abitacolo è stato separato dal vano di carico tramite una semplice rete metallica. Questo mini-van che mantiene inalterati gli ingombri esterni dell'ibiza offre un piano di carico molto ampio. La motorizzazione prescelta è stata ovviamente quella diesel con il collaudato 1714 cc da 55 cv, in grado di assicurare una velocità massima di 150 kmh. Due le versioni disponibili a questi prezzi: 11 milioni e mezzo per la L mentre si superano di poco i 12 milioni per la GL. A queste cifre vanno aggiunte le spese per l'allestimento in funzione delle esigenze del cliente.



## PRONTI DUE NUOVI MOTORI PER LA PEUGEOT 205: PIU' POTENZA E MENO CONSUMO

LA GAMMA 205 siglata 1989 è stata dotata, per le versioni più piccole, di nuovi propulsori che, pur conservando le cilindrata dei motori precedenti (954 e 1124 cc), differiscono molto nella costruzione a totale vantaggio delle prestazioni. Contraddistinti dalla sigla TU, questi propulsori in lega leggera sono montati trasversalmente e inclinati in avanti di 6 gradi. Un proficuo lavoro di rifinitura ai pistoni ha consentito di diminuire la loro massa di circa 60 grammi; inoltre l'impiego di bilancieri in lega e il minor diametro degli steli delle valvole hanno ridotto del 30% l'inerzia delle masse. Un motore di questa serie ma di maggior cilindrata (1360 cc) viene già montato da circa un anno sulle 205 Gt e Sx. I due nuovi propulsori, così come altri utilizzati sulle vetture Peugeot, possono anche funzionare con benzina senza piombo Eurosuper (95 ottani).



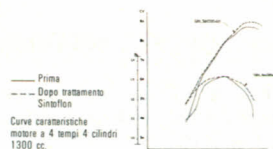
I CUSCINETTI SONO I PUNTI NEURALGICI DEL TURBO TRATTATELO CON Sintoflon



## PERCHÉ NON AVERE DI PIÙ

### PIÙ POTENZA

Da prove di laboratorio è stato accertato che in un motore di 21 l'energia assorbita per attrito è di 10-15 CV circa. Grazie al bassissimo coefficiente d'attrito delle resine di PTFE (0,01-0,02) contenute nel Sintoflon, il rendimento meccanico del motore migliora talmente che si possono ottenere degli incrementi di potenza dell'ordine del 3-5%.



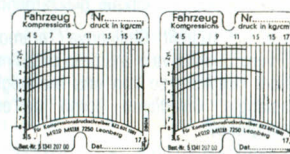
### PIÙ DURATA

Il film di PTFE riportato sui metalli col trattamento Sintoflon, tiene costantemente lubrificate le parti evitando il contatto fra le stesse. In caso di mancanza d'olio pertanto, non ci sarà immediato pericolo di grippaggio. Noi abbiamo percorso diverse centinaia di km. senz'olio e senza problemi. Il Sintoflon comunque non sostituisce l'olio, bensì gli dà una mano garantendo al motore una vita più lunga. Alcuni clienti hanno già percorso anche 300.000 km. sia con auto a gasolio o benzina ed il loro motore canta ancora bene.



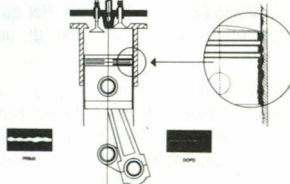
### PIÙ COMPRESSIONE

Le resine di PTFE polarizzando nelle cavità e rigature dei metalli, ne livellano le asperità riprendendo gli eventuali eccessivi giochi dovuti ad usura. La compressione così aumenta sensibilmente, con tutti i vantaggi relativi. Si pensi ad esempio, alla difficoltà di avviare dei motori diesel durante il periodo invernale, se sono un po' giù di compressione.



### PIÙ RISPARMIO

Da varie prove eseguite sia pratiche che di laboratorio, dopo il trattamento Sintoflon si è sempre verificata una diminuzione del consumo di carburante variabile dal 4 al 12% a seconda del tipo e condizione del motore. È interessante verificare anche come pure il consumo d'olio diminuisca di almeno il 50%, per effetto di un minore trafileamento attraverso i segmenti e le guide valvole.



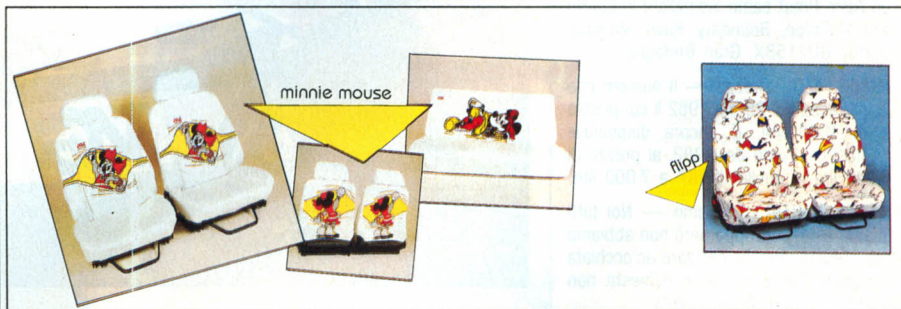
TRATTATE IL VOSTRO MOTORE CON SINTOFLON, POI CHIEDETEGLI QUELLO CHE VOLETE!

Il Sintoflon è distribuito da:  
Techim Italiana, Via Biffis, 31010 Mareno di P. (TV) - Tel. 0438/308043, Telex 410364.

ESIGETE LA QUALITA'

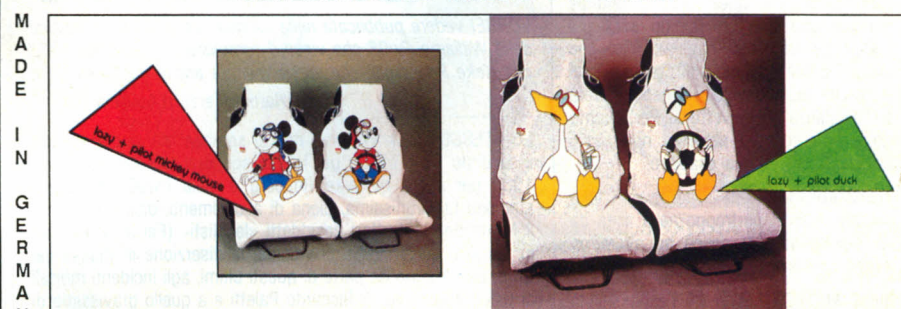
MC MONTECARLO by **AUTOLOOK ITALIA** s.r.l.

SERIE CLASSIC SET FODERE COMPLETO



Alta qualità con stampa a colori Walt Disney®, Peanuts®.  
Fodere " su misura " semiuniversali in tela di cotone 100% senza parti elasticizzate.  
Stampa a caldo ad alta resistenza: lavatrice 60°  
Qualità tedesca = garanzia

SERIE JUNIOR COPRISEDILI UNIVERSALI



Importatore esclusivo  
Autolook Italia s.r.l. Via Togliatti, 17 - Tel. 0542/640290 - Fax: 0542/640286

M A D E I N G E R M A N Y



## FERMOPOSTA

**ROCCO M.** - Foggia — Il collega Carlo Marinovich è l'inviato de «la Repubblica» per la Formula 1, i suoi giudizi sono strettamente e giustamente personali... e quindi le sue opinioni vanno considerate in questo senso.

**LORETTA LAPANDI** - Bologna — Ayrton Senna Da Silva è nato il 21 marzo 1960 a San Paolo del Brasile. Anche quest'anno per la classifica finale del mondiale F.1 saranno validi i migliori undici risultati sulle sedici gare in calendario, se verranno tutte disputate. Verranno scartati quindi i peggiori cinque piazzamenti.

**LORENZO MEDORI** - Giulianova (Teramo) — È vero: Giulianova è una bella cittadina del nord dell'Abruzzo con una meravigliosa spiaggia. Chiediamo scusa dell'errore geografico.

**PIERINA BONGIANINO** - Borgo d'Ale (Vercelli) — Grazie per le gentili parole. Per quanto riguarda il titolo... speriamo di usarlo presto.

**MICHEL PICCO** - Carpaccio (Udine) — La copertina da lei richiesta è ancora disponibile al prezzo di L. 5.000. Per il pagamento sono adottabili le medesime modalità usate per il pagamento dei numeri arretrati.

**ANTONIO PEZZUTO** - Trepuzzi (Lecce) — Per richiedere Autosprint Anno 1987 basta pagare 7.000 lire (il doppio del prezzo di copertina) o con un vaglia postale o con un versamento su conto corrente quindi inviare la richiesta con ricevuta di pagamento al nostro indirizzo.

**EMILIANO BUSCA** - Pavia — Per scrivere ad Alain Prost basta indirizzare la lettera alla McLaren, Boundary Road, Woking, Surrey GU215BX, Gran Bretagna.

**MARCO FAZZI** - Arezzo — Il numero che le interessa è il 28 del 1982 il cui prezzo è di 4000 lire. È ancora disponibile l'Autosprint Anno del 1982, al prezzo di 6.000 lire, e quello dell'87 a 7.000 lire.

**MARZIO DAMIANI** - Bergamo — Noi tutti lo speriamo, purtroppo però non abbiamo una sfera di cristallo per dare un'occhiata al futuro. Per la seconda richiesta non siamo in grado di soddisfarla.

**GIULIO DAL MONTE** - Vicenza — Sarà la pista a dire se ha ragione lei oppure Ghidella...

**KATIA PANZIERI** - Montevecchia (Como) — Visto che i motori aspirati avranno meno potenza di quelli turbo è naturale pensare che una monoposto sarà più veloce se sarà più leggera. Visto che anche il pilota è soggetto all'accelerazione di gravità, più magro sarà e meno graverà sull'efficienza della vettura. Per quanto riguarda la seconda richiesta, non siamo attrezzati per poterla esaudire.

**ALESSANDRA GIULIANO** - Viterbo — L'idea sarebbe buona, purtroppo nella zona da lei indicata non si riesce ad avere un flusso continuo e sufficiente d'aria.

**GUIDO NATALE** - Latina — Le possibilità sono tante, ma la strada è ardua, lunga e soprattutto molto dispendiosa (in termini economici).

## LA FRATTURA DI CAPELLI

*COME LETTORE della vostra rivista, sono in disaccordo con quanto scritto nell'articolo dedicato al Gp di Francia di Formula 1, dove si riporta che Ivan Capelli, colpito da frattura al piede sinistro nell'incidente occorsogli durante le prove del Gp di Detroit, è stato guarito in un solo colpo dal «mago» dottor Costa. Un intervento magico? Nossignor! Quando c'è una frattura, anche per un pilota è meglio non guidare. Meglio per lui, per gli altri piloti e anche per il pubblico. Sarebbe meglio non dare spazio a cose che, come questa, non fanno bene allo sport e sono, anzi, pericolose. L'automobilismo non ha bisogno di altre tragedie, né di personaggi che «aggiustano» i piloti. Una frattura è una frattura: meglio starsene fermi e ingessati.*

Giovanni Lenzi - Bologna

RISPONDE il dottor Claudio Costa: «Qualsiasi persona si rivolge a un medico di fiducia, e così si è comportato Ivan Capelli che, di ritorno dall'America, mi ha contattato dicendomi che avrebbe avuto piacere di essere curato da me. Io non l'ho

guarito, non gli ho fatto scomparire la frattura al quinto metatarso del piede sinistro che aveva rimediato nell'incidente: l'ho solo curato preoccupandomi, su sua richiesta, di ottimizzare la funzionalità dell'arto nel corso del processo di definitiva guarigione. Non sono stato io, quindi, a consentire a Capelli di prendere parte al Gran Premio di Francia: a prendere questa decisione sono state le autorità sanitarie di Le Castellet che, così facendo, e in considerazione anche del nono posto brillantemente conquistato in gara dal pilota, hanno confermato la validità del mio apporto. Non capisco, quindi, di cosa mi si incolpi. Mi assumo responsabilità di questo tipo, quando sono io medico di gara, come ad esempio accade a Imola, ma in questa occasione mi sono limitato a curare un pilota permettendogli, nel periodo della guarigione, di fare ciò che voleva senza imporgli ostacoli meccanici e, soprattutto, senza contribuire alla determinazione di condizioni pericolose. Guarire da una frattura non significa, quando certe condizioni lo permettono, limitare o addirittura annullare la funzionalità di un arto. Nel caso di Capelli gli ho solo consentito di potere guidare una vettura di F.1 senza essere ostacolato dal suo infortunio».

## A PINO IL GR. A DI GAMBARIE

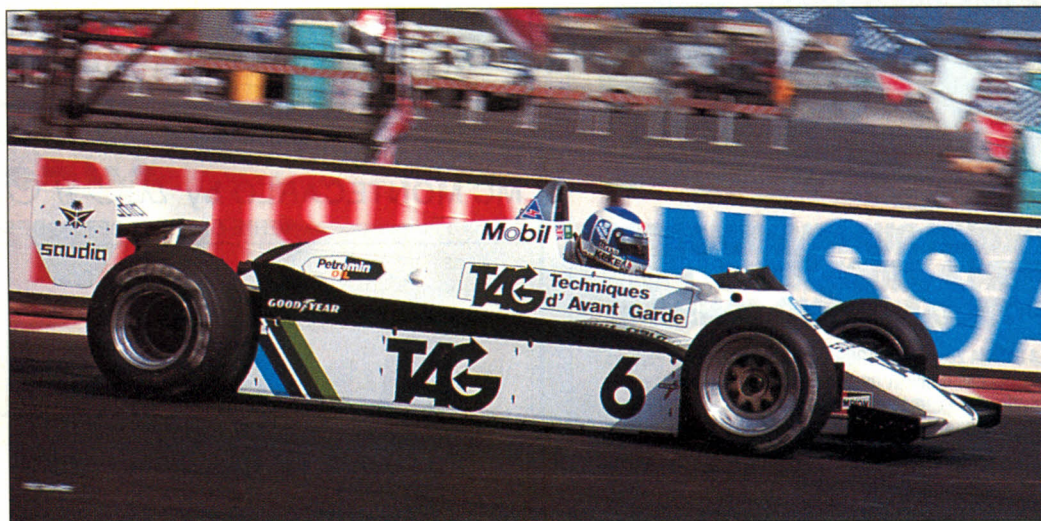
*HO NOTATO a pagina 102 del numero 26 di Autosprint una inesattezza riguardo alla gara di velocità in salita di Gambarie. Nella cronaca risultava che dopo il reclamo da me presentato contro il signor Rocco Aragona (1. classificato nella classe 2000 del Gr. A e primo di Gruppo) venivamo squalificati entrambi per irregolarità tecniche. Tengo a precisare che lo squalificato è stato solo il signor Aragona, mentre io da secondo sono stato classificato 1. di cl. 2000 Gr.A e primo di Gr.A.*

Nicola Pino - Messina

PRENDIAMO atto della precisazione del signor Pino, evidentemente le notizie non erano arrivate in modo completo.

## PERCHÉ BALESTRE CONTRO PEUGEOT

*SONO UN grande appassionato di corse e seguo con particolare attenzione Formula 1, rally e raid. Vorrei sapere come*



## LA FOTO

# UNA FW08 PER L'IRIDE

*VORREI vedere pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine della Williams Fw08 che vinse il campionato del mondo 1982 con Keke Rosberg e che venne guidata anche da Derek Daly.*

Marco Nardon-Terzo d'Aquileia (Udine)

LO STESSO Frank Williams non si sarebbe mai aspettato che il secondo titolo iridato per la sua squadra sarebbe giunto nel 1982 per opera di Keke Rosberg e della Fw08. Ma quella stagione fu stranissima, piena di accadimenti, dalla rottura tra il fronte dei costruttori cosiddetti «legalisti» (Ferrari e Renault in testa) e quelli inglesi che causò la diserzione in massa del Gp di San Marino da parte di questi ultimi, agli incidenti mortali di Gilles Villeneuve, di Riccardo Paletti e a quello gravissimo di Didier Pironi. Rosberg e la Fw08, comunque, non furono soltanto fortunati. La vettura, infatti, si comportò ottimamente fin dalle prime gare della stagione, tanto che dopo il Gp di Long Beach,

seconda corsa dell'anno, Rosberg si trovò al comando della classifica iridata. La Fw08 era derivata dalla gloriosa FwC7C che aveva dominato il mondiale 1981, perso proprio all'ultima prova, e usata da Carlos Reutemann e da Alan Jones. Dotata di un telaio monoscocca in honeycomb d'alluminio e di una efficace linea aerodinamica, la Williams sfruttava un Cosworth Dfy preparato da John Judd. Rosberg vinse il Gp di Svizzera, disputato a Digione (Francia) raccogliendo punti un po' dappertutto, come un secondo posto in Austria, in Belgio, a Long Beach, un terzo in Olanda e Germania. Keke fu protagonista di un incandescente finale di stagione con Watson, allora pilota della McLaren, che grazie a una strepitosa rimonta corse il rischio di superare in extremis il finlandese, laureatosi campione a Las Vegas (nella foto Colombo). Per quanto riguarda Daly, che ora corre in F. Indy, c'è da segnalare che l'irlandese conquistò solo 8 punti contro i... 44 del compagno di squadra.



funziona il meccanismo di scarto dei punteggi nel mondiale. F. 1. La mia seconda richiesta riguarda la Peugeot: cos'ha fatto la Casa francese per garantirsi l'odio del presidente Balestre?

Anna Gaudenzi - Piacenza

La RISPOSTA data alla prima domanda è la stessa data alla lettrice Lapandi, di Bologna, nel Fermoposta pubblicato a lato. A fine campionato saranno validi 11 dei 16 risultati possibili in F. 1: questo valore è dato dal regolamento Fisa che prescrive come numero massimo di risultati utili la metà più dei punteggi in programma. Per quanto riguarda la Peugeot, non pensiamo sia giusto parlare di odio. Certamente fra la Casa francese e il presidente della Fisa non corre buon sangue, ciò in seguito a un fatto successo alla fine del 1986. Quando, infatti, la Fisa cancellò il Gruppo B dai rally, sostituendolo con il Gruppo A in virtù di ragioni definite di sicurezza, la Peugeot, che aveva nella 205 Turbo 16 una vettura vincente in Gr. B ma non aveva alcuna valida Gr. A con la quale sostituirla, fece causa all'autorità sportiva citandola non solo davanti al Tribunale del settore, ma anche davanti alla giustizia ordinaria. Da

allora, i rapporti fra Balestre e il team di Jean Todt non sono più stati molto tranquilli. E anche oggi, con la Peugeot dichiarata perdente dalla giustizia ordinaria, la situazione, pur «raffreddata», non può dirsi serena.

## LA FERRARI SENZA HIS

VORREI esprimere il mio parere sul divorzio fra la Ferrari e l'ingegner His, da tutti, o quasi, considerato un «mago» dei motori. Ho letto che in seguito alla sua partenza verso la Renault, a Maranello non sarà più possibile sviluppare il motore 12 cilindri aspirato da lui realizzato. Personalmente ritengo che questa non sia per la Ferrari una grave perdita: i motori del Cavallino sono sempre stati molto potenti e molto parchi nel consumo, mentre oggi il turbo della vettura di Maranello ha sì trovato i cavalli, ma certo non si risparmia nel «bere». I piloti sono così costretti a rallentare l'andatura e a non potere disputare un Gran Premio onorevole, proprio come succedeva alla Renault con i propulsori di His. Causa di grande rammarico è oggi la liquidazione,



quattro anni fa, di Mauro Forghieri, che motoristicamente non era secondo a nessuno. Non sono un nostalgico, ma mi spiace constatare come, da qualche tempo, in Ferrari quasi tutte le scelte tecniche siano state dettate da esterofilia, quando l'esperienza Lancia (vedi Bionni) insegna che le soluzioni buone si trovano anche in casa nostra.

Nicola Livi - Pistoia

SIAMO perfettamente d'accordo con lei: soluzioni ottime se ne trovano, eccome, anche in Italia. Ma ciò non toglie che la partenza di His dalla Ferrari abbia senza dubbio privato il team di Maranello di un tecnico di prim'ordine. Non bisogna dimenticare che il tecnico francese fu autore, lo scorso anno, delle modifiche di motore che portarono la Ferrari a riguada-

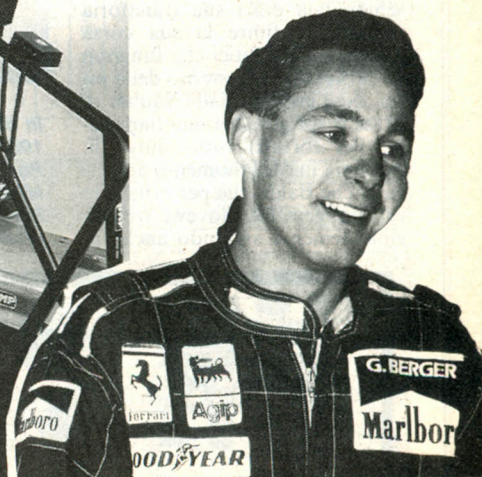
gnare, in questo settore, lo svantaggio accusato nei confronti della Honda, anche se non si possono dimenticare i grandi miglioramenti operati sul corpo vettura. Quest'anno, con la pressione di sovralimentazione abbassata da 4 a 2,5 atmosfere, la Honda si è presentata in pista con propulsori praticamente nuovi, o quantomeno modificati molto profondamente e diversificati a seconda delle diverse esigenze incontrate di gara in gara. Al contrario, la Ferrari e His hanno avuto tempo — e uomini, e mezzi — soltanto per operare sul 6 cilindri turbo, modifiche molto meno radicali e, una volta rivelatasi una carenza di cavalli nei confronti dell'Honda, non è stato possibile correggerla se non rendendo ipercritico il fattore-consumi. E stia tranquillo: il 12 cilindri aspirato sarà sviluppato anche senza His.

OMOLOGATE  
NUOVE NORME



16162 Genova Bolzaneto (ITALY)  
Via Albisola 48-50 Telefax (010) 720358  
Tel. (010) 720331-720337-720355  
Telex 286527 OMPRAC I

- ① art. 716 tuta JUNIOR 2  
2 strati omologata karting
- ② art. 715 tuta JUNIOR 1  
1 strato omologata karting
- ③ art. 708 tuta MASTER 3  
3 strati omologata nuove norme
- ④ art. 697 tuta LEADER 3  
3 strati omologata nuove norme  
5 colori
- ⑤ art. 709 MASTER 3 COLOUR  
9 colori omologata nuove norme
- ⑥ art. 669 GRAND PRIX  
scocca in kevlar-carbonio 5 fori
- ⑦ art. 661 SANREMO 87  
telaio acciaio più robusto 5 fori
- ⑧ art. 657 WALDEGARD  
scocca in vetroresina 5 fori
- ⑨ art. 668 SANREMO reclinabile  
nuova registrazione 5 fori



**ANCHE GERHARD BERGER  
HA SCELTO LA TUTA OMP  
MASTER 3**



## A BRANDS HATCH LA JAGUAR ANCORA PRIMA

# POKERISSIMO

### La Casa inglese, sulla pista amica, mette a segno il quinto centro stagionale. Ottima seconda la Porsche di Ludwig-Wollek

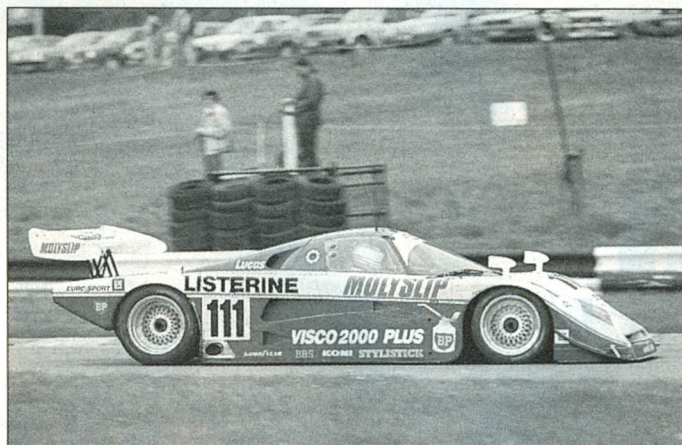
**BRANDS HATCH** — I sogni della Sauber Mercedes nati a Brno sono svaniti nella verde Inghilterra. Sulla pista di casa le Jaguar non hanno fallito mettendo davanti a tutti la biposta pilotata da Brundle-Nielsen-Wallace. Con questa vittoria Brundle avvicina pericolosamente Schlesser nella classifica riservata ai piloti. Sulla pista di Brands Hatch si è anche assistito alla rinascita della Porsche con la 962 C del team Joest seconda assoluta e nettamente davanti all'unica Sauber Mercedes al traguardo, quella di Baldi Schlesser. La gara è partita con pista asciutta, le prove invece erano state a lungo disturbate dalla pioggia. Trentamila sono gli spettatori accorsi sul circuito, mentre solamente ventitré vetture formano la griglia di partenza. Al via scatta bene Ludwig, dalla seconda fila, seguito dalle Sauber, che avevano monopolizzato la prima, e dalle Jaguar. Il primo brivido della corsa arriva al settimo giro, quando alla curva Clearways, quella che immette sul rettilineo d'arrivo, Ludwig doppia la Tiga di Hynes. Quest'ultimo finisce in testa coda. La C2, nella piroetta, va a colpire la sopraggiungente Sauber di Mass. La vettura del pilota tedesco schizza via dalla sua traiettoria andando a finire la sua corsa contro i pneumatici che fungono da protezione all'esterno della pista. Nell'impatto dalla Sauber di Mass si sprigionava una fiammata. Per fortuna tutto finiva lì. Tuttavia in quel momento arrivava anche Baldi, che per evitare la vettura gemella, doveva frenare violentemente andando anche in

testa coda. Usciva così anche la «pace-car» (è la prima volta durante questa stagione). Il risultato di tutto questo parapiglia era il ritiro della vettura di Mass, concitata veramente male, mentre il pilota non riportava fortunatamente nessun danno fisico. Baldi inoltre era costretto ai box per la sostituzione dei pneumatici e del musetto, perdendo così due giri. Rientrata la «pace-car» era ancora Ludwig che comandava la danza seguito dalle Jaguar di Nielsen, Lammers e Watson nell'ordine. Grande la prova dell'inglese Watson che portava in corsa il nuovo motore a quattro valvole per cilindro; «Wattie» sca-

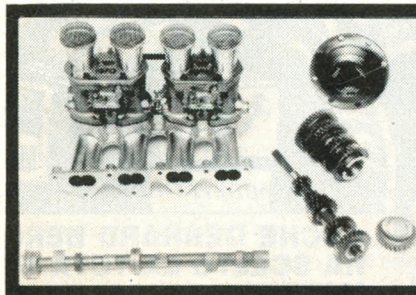
valcava Lammers, in crisi per un forte sovrasterzo della sua vettura, portandosi così in terza posizione. Nel frattempo Nielsen forava e perdeva tempo perché doveva percorrere quasi tre quarti di giro su tre ruote. Poco dopo la sosta per il primo cambio si doveva ritirare la Jaguar con il propulsore a 48 valvole per la rottura di questa unità motrice. Al 97. giro incominciava a cadere la pioggia. L'acqua cadrà per quindici giri. Incominciavano così le soste ai box per i cambi di pneumatici. Quasi tutti sostituivano le gomme da asciutto con le intermedie, soltanto Ludwig e Lammers continuavano con gli slick. Durante i

giri «bagnati» arrivavano altri problemi per la Sauber Mercedes superstite. Schlesser, nel tentativo di passare Lammers, andava in testa coda alla curva Druids. Incapace di riprendere la marcia il francese perdeva molto tempo fino a che i commissari, con una spinta non lo facevano ripartire. In testa le Jaguar lottavano con la Porsche di Ludwig. Nelle ultime fasi della corsa passava decisamente a condurre la Jaguar di Nielsen-Wallace-Brundle che allungava. Alle spalle di questa vettura restavano a lottare la Porsche di Ludwig-Wollek e la Jaguar di Lammers-Dumfries. Il duello era molto appassionante. La battaglia terminava allorché la biposta inglese doveva abbandonare la tenzone per un principio d'incendio che metteva fuori uso l'impianto elettrico. John Nielsen così riusciva a bissare la vittoria ottenuta qui già un anno fa e a salutare nel migliore dei modi la squadra della Jaguar visto che nelle restanti prove correrà sempre Cheever. La Sauber si consolava con il terzo posto, alle spalle della Porsche 962 C di Ludwig-Wollek, che, vista la malasorte che l'ha accompagnata per tutta la gara, può essere considerato positivo. Nella classe C2 ennesimo successo della coppia britannica Spice-Bellm che, con la vittoria di Brands Hatch, si assicurano, con largo anticipo, il titolo mondiale 1988 di questa categoria. Adesso il campionato mondiale Sport prototipi si prende un lungo periodo di ferie. Queste vetture torneranno in pista, infatti, il 4 settembre, al Nurburgring.

**Thomas M. Imhof**



*In alto, la Jaguar di Brundle, Nielsen e Wallace che ha vinto la 1000 Km di Brands Hatch. Al centro, nella pagina a fianco, la Porsche di Ludwig-Wollek che ha colto un bel secondo posto. Molta sfortuna per la Sauber Mercedes, solo terza con Baldi e Schlesser (sotto). Sopra, Spice e Bellm hanno conquistato il titolo mondiale per la C2 (FotoStudio '83)*



## CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI  
SPECIALI PER AUTO

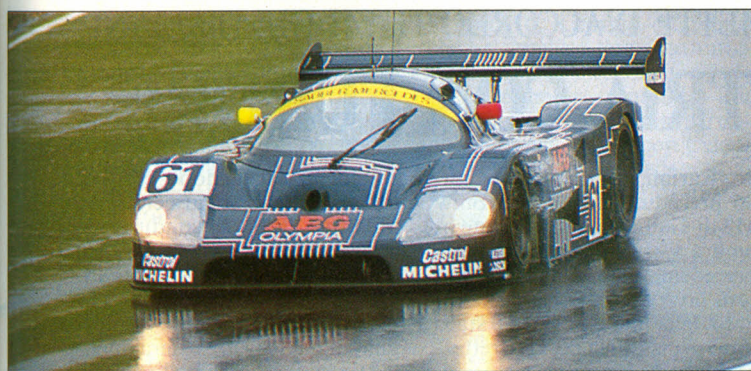
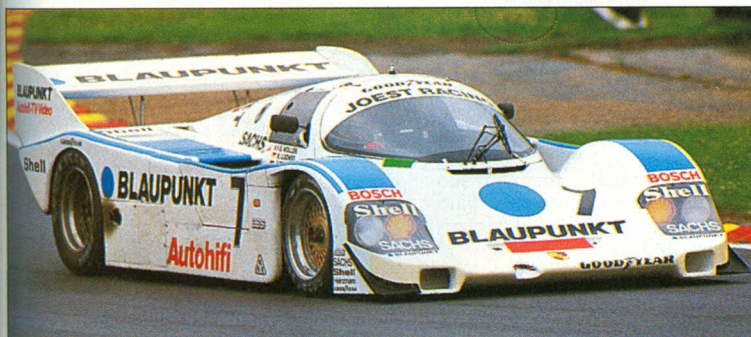
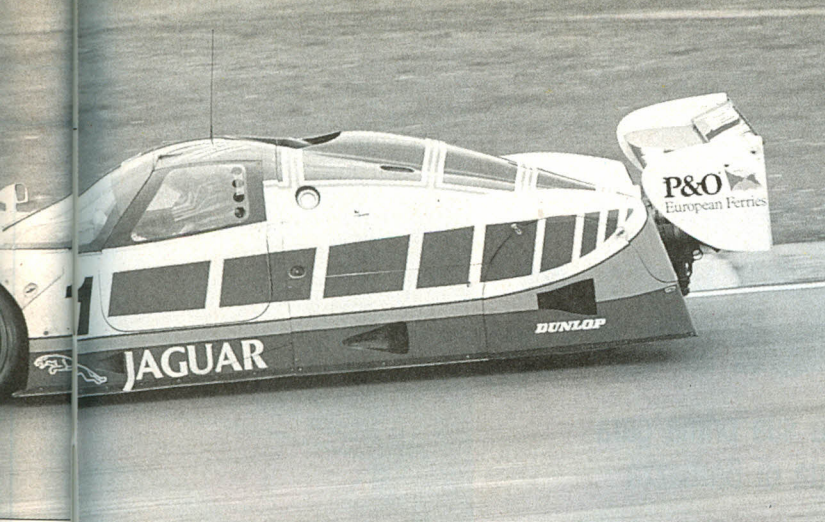
26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372 20450-410398

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

Novità materiale per Lancia Delta 4WD e integrale.







## 1000 KM DI BRANDS HATCH

7. prova del campionato mondiale Sport Prototipi  
Brands Hatch (Gran Bretagna), 24 luglio 1988

### Così (in 23) al via e (in 12) al traguardo

<b>Sauber-Mercedes C9</b> (Baldi-Weaver) 1'14"17	<b>Sauber-Mercedes</b> (Schlesser-Mass) 1'15"06
<b>Porsche 962 C</b> (Wollek-Ludwig) 1'16"36	<b>Jaguar Xjr-9</b> (Lammers-Dumfries) 1'17"68
<b>Porsche 962 C</b> (Jelinski-«Winter» 1'17"95	<b>Jaguar Xjr-9</b> (Brundle-Nielsen-Wallace) 1'18"49
<b>Spice Sa 88 Cosworth</b> (Spice-Bellm) 1'19"51	<b>Jaguar Xjr-9</b> (Watson-Jones) 1'19"58
<b>Spice Sa 88 Cosworth</b> (Coppelli-Thyrring) 1'19"86	<b>Spice Sa 87 Cosworth</b> (Los-Taylor) 1'20"06
<b>Argo JM 19C Cosworth</b> (Schanche-Hoy) 1'21"57	<b>Ada Cosworth</b> (Sheldon-Chauvet-Lee-Davey) 1'23"28
<b>Porsche 962 C</b> (Salamin-Deletraz) 1'23"77	<b>Spice SE 88 Cosworth</b> (Ricci-Ballot Lena) 1'24"14
<b>Argo JM 19C Cosworth</b> (Piper-Jacobelli) 1'24"41	<b>Sauber-Mercedes C 8</b> (Santal-Regout-Del Bello) 1'25"47
<b>Tiga Gc 287 Porsche Turbo</b> (Harvey-Hodgetts-Donovan) 1'26"43	<b>Tiga Gc 287 Cosworth</b> (Walker-Stott-Flux) 1'27"74
<b>Tiga Gc 288 Cosworth</b> (Cellini-Randaccio-Veninata) 1'30"85	<b>Tiga Gc 85 Cosworth</b> (Ferrarini-Lacaud) 1'33"23
<b>Spice SE 86 Hart Turbo</b> (Adams-Birrane) 1'34"75	<b>Tiga Gc 288 Cosworth</b> (Hynes-Bartlett-Olivar) 1'35"19
<b>Ald-Bmw</b> (Lateste-Tremblay-Bennet) 1'36"09	

- Jaguar Xjr-9**  
(Brundle-Nielsen-Wallace)  
240 giri in 5.33'23"08 alla media di 180,74 kmh
- Porsche 962 C** a 1 giro (Wollek-Ludwig)
- Sauber C9 Mercedes** a 5 giri (Baldi-Schlesser)
- Spice Sa88 Cosworth** a 16 giri (Spice-Bellm)
- Spice Sa88 Cosworth** a 16 giri (Coppelli-Thyrring)
- Spice Sa87 Cosworth** a 21 giri (Los-Taylor)
- Porsche 962 C** a 23 giri (Salamin-Deletraz)
- Spice Sa88 Cosworth** a 29 giri (Ricci-Ballot Lena)
- Tiga Gc288 Cosworth** a 34 giri (Gellini-Randacci)
- Argo Jm 19 C Cosworth** a 35 giri (Schanche-Hoy)
- Argo Jm 19 C Cosworth** a 48 giri (Piper-Jacobelli)
- Tiga Gc 287 Porsche Turbo** a 54 giri (Harvey-Hodgetts)

□ Giro più veloce: Schlesser in 1'15"82 alla media di 198,63 kmh

## LE PROVE/PRIMA FILA SAUBER BALDI IN POLE

**BRANDS HATCH** — Le prove si sono svolte sotto un cielo tipicamente inglese con violenti scrosci di pioggia alternati al sole. Riuscire a trovare il momento buono per fare il tempo così è diventato un vero gioco d'azzardo. Nonostante ciò Mauro Baldi e Jean-Louis Schlesser sono riusciti a portare le loro Sauber-Mercedes in prima fila con l'italiano in pole position che così riusciva a strappare questa posizione, per la prima volta in questa stagione, al collega francese. Sull'asciutto le Sauber Mercedes si sono dimostrate nettamente superiori alle Jaguar che, sui saliscendi della pista inglese, non si sono trovate a loro agio. Quando l'asfalto diventava umido per la pioggia, allora, il discorso cambiava completamente, con le biposto del team Twr che navigavano sicure sull'acqua e le vetture con la stella costretta ad arrancare. Sulla griglia, alle spalle delle due Sauber, si è installata la rinata, grazie al sistema Bosch M1.7 Motronic, Porsche 962 C del team Joest affidata a Wollek-Ludwig. Ludwig si lamentava di una scelta errata di gomme durante le qualifiche che ha impedito ai due della vettura tedesca di fare ancora meglio. Solo quarto tempo per la prima Jaguar, quella di Lammers-Dumfries, che qui era equipaggiata con un impianto frenante Brembo. La novità tecnica più interessante invece è apparsa sulla terza Jaguar, quella di Watson-Jones. Qui la vettura era spinta dal nuovo propulsore con testata a quattro valvole per cilindro e 750 cv. □

### La classifica dopo la 7. prova

MONDIALE SPORT PROTOTIPI	JEREZ 6/3	JARAMA 13/3	MONZA 10/4	SILVERSTONE 8/5	LE MANS 11-12/6	BRNO 10/7	BRANDS HATCH 24/7	NURBURGRING 4/9	SPA 18/9	FUJII 9/10	SANDOWN 20/10	TOTALE PUNTI
--------------------------	-----------	-------------	------------	-----------------	-----------------	-----------	-------------------	-----------------	----------	------------	---------------	--------------

#### PILOTI

1. Schlesser	40	15	30	30	—	20	24	—	—	—	—	159
2. Brundle	—	20	40	40	—	15	40	—	—	—	—	155
3. Baldi	40	15	30	24	—	10	24	—	—	—	—	143
4. Wallace	30	—	—	66	60	—	40	—	—	—	—	130
5. Ludwig	24	—	16	—	45	—	30	—	—	—	—	115
6. Cheever	—	20	40	40	—	—	—	—	—	—	—	100
7. Wollek	24	—	16	20	—	8	30	—	—	—	—	98
8. «Winter»	—	3	20	16	30	8	—	—	—	—	—	77

#### TEAM

1. Silk Cut Jaguar	30	20	40	40	60	15	40	—	—	—	—	245
2. Sauber Mercedes	40	15	30	30	—	20	24	—	—	—	—	159
3. Porsche Joest	24	3	20	20	36	8	30	—	—	—	—	141
4. Brun Motorsport	12	10	24	—	12	4	—	—	—	—	—	58
5. Spice Engineering	8	4	6	12	—	4	20	—	—	—	—	54
6. Porsche AG	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	45
7. Kremer Racing	—	8	12	—	9	—	—	—	—	—	—	29
8. Lloyd	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20



A MISANO FINALMENTE IL VENETO A SEGNO

## BERTAGGIA CHOC

Con l'Alfa 75 Turbo il pilota di Noale ha vinto la sua prima gara del Civt disputata in notturna. Rabbiosa rimonta di Barbazza

MISANO — Finalmente anche per Enrico Bertaggia è giunta la vittoria in una gara del Civt, dopo alcune partecipazioni abbastanza sfortunate. Sin dalle prove ufficiali si era notato che all'Alfa Corse, lavorando sodo (adottando dei motori ai vari circuiti e prove di gomme), il margine di vantaggio sugli avversari, ai quali questa volta almeno in prova si sono aggiunte perentoriamente le Maserati, era nuovamente ritornato quello di inizio stagione. Di questa situazione si sono avvantaggiati Bertaggia e Barbazza, schierati in prima fila per un soffio davanti a Francia che, oltre a giocare le sue legittime carte doveva cercare di contenere i minacciosi Ricci e Naddeo che precedevano sulla griglia il solito Brancatelli, primo della A/2. Al via Barbazza parte piano e alla curva dopo i box, nascosta agli occhi dei più, viene tamponato e si inverte la marcia transitando addirittura penultimo al primo giro, che vede Bertaggia saldamente al comando seguito da Francia, Ricci, Naddeo, Brancatelli, Gasparri con la seconda Maserati, Serattini, Drovandi e Soli. Presto Naddeo in difficoltà di motore viene via via superato da una decina di avversari, mentre Russo con la Sierra è costretto al ritiro. Due giri dopo Barbazza, in rimonta furiosa ed efficace, fa segnare il giro più veloce e proseguendo di questo passo riuscirà ad agguantare addirittura la quarta posizione. La gara prosegue senza grossi colpi di scena, con Bertaggia intento a controllare Francia, il quale si è liberato rapidamente dal pericolo Ricci. In classe A/2 Brancatelli ancora una volta primo tiene a bada Livio e Drovandi, mentre Serattini e Soli chiudono il gruppo delle 75 Evoluzioni, Gasparri vede vanificare un discreto piazzamento a causa del dechappamento di una gomma proprio sul finale di gara che viene movimentato da un velocissimo Francia che tenta in tutti i modi, complici spettacolarmente anche due doppiati proprio all'ultima curva, di acciuffare la prima piazza. Ma sul traguardo Bertaggia mantiene la posizione e vince con appena 4

decimi di secondo. Si prevedeva il consueto svolgimento nella gara dei gruppi A «minori», poiché Raffaelli (Golf Gti classe 3) e Nocchi (Ritmo Abarth classe 4) ancora una volta erano schierati in prima fila, ma invece al semaforo verde va in testa Viglione con l'Alfa 75 Twin Spark anche perché dalla curva Cattolica, dopo nemmeno mezzo chilometro dal via, non escono più né Raffaelli né Nocchi. Viglione conduce con sicurezza sulla Golf di Civitelli e sulla Toyota Corolla di Ognio,

mentre già dalla sesta fila dove era schierato risale come una furia Ugo Merzario alla sua prima e forse unica partecipazione nel Civt. Al quarto giro Viglione transita improvvisamente quarto dietro a Civitelli, Merzario e Ognio, con Garavini e Fantilli a inseguire. Merzario corona il suo splendido inseguimento un paio di giri dopo portandosi al comando che non lascerà più sino al termine, davanti a Viglione, Garavini, Civitelli, Fantilli e Ognio.

**Roberto Argenti**



## GRUPPO N/ TREML METTE D'ACCORDO TUTTI GLI ITALIANI DALL'AUSTRIA CON FURORE

MISANO — Nella sarabanda della classe 1 del Gruppo N, solitamente un quasi monomarca Ford Sierra, in questa circostanza è stato l'austriaco Wolfgang Tremel, ventiquattrenne vincitore del Campionato austriaco Turismo nelle ultime due stagioni e con mire di Formula 3 italiana, a dominare prove e gara alla sua terza partecipazione. Dietro lui si sono dati battaglia inizialmente «Pedol», in testa anche per un giro, Cipolli costretto ai box a pochi chilometri dal termine quando era saldamente secon-

do, Carlini, Comegna che hanno preceduto la solitaria Bmw M3 di Galluzzo, leggermente in ombra a Misano dopo che nella precedente gara di Pergusa pareva invece aver trovato il bandolo della matassa e che è stato tolto di classifica per scorrettezze. Nella N 2, sempre povera di partecipanti, vittoria di Amerigo Califano. Con le Renault 5 Gt Turbo a farla da padrone, la classe 3 del Gruppo N è ancora una volta risultata copia conforme della più celebre Coppa Renault 5. Questa volta a conquistare il primo posto assoluto

è stato «Assia», dopo che per buoni due terzi di gara era stato Massimo Poli a condurre le danze. Dietro al toscano un terzetto formato da Montanari, «Assia» e Marchiol aveva ben presto staccato gli inseguitori guidati da Sebastia Scalera, mentre Curcio con una delle rarissime Peugeot 205 si difendeva al decimo posto. La lotta fra i primi quattro per il comando diventava incandescente a tre giri dal termine quando invece Marchiol abbandonava la compagnia capottando alla curva Rimini lasciando i gradini del podio a «Assia», Poli e Montanari nell'ordine. Abituale copione nella classe N 4, una categoria che potrebbe risultare determinante ai fini dell'assegnazione del titolo assoluto. Infatti Naddeo e Brancatelli qui sono alla ricerca di punti importanti, ma ad ogni gara devono fare i conti con l'efficace Toyota di Milla e con la Ritmo di Pilastrì. È proprio quest'ultimo che prende il comando dal via per metà gara quando, con una decisissima staccata alla curva Rimini (ex Brutapela), Naddeo si porta al comando trascinandosi appresso Milla. Anche Brancatelli sul finire rie-







**Enrico Bertaggia (a sinistra) nella notte di Misano ha colto la sua prima vittoria stagionale nel Civt al volante di una Alfa Romeo 75 Turbo**  
**Evoluzione della squadra ufficiale. Rea, in basso, abituale dominatore tra le piccole del Gruppo N, sull'Adriatico si è dovuto accontentare del secondo posto di classe alle spalle di Celentano**  
 (FotoStudio '83)

sce a superare Pilastrini in difficoltà con l'assetto che, comunque, mantiene la quarta posizione davanti alla Uno Turbo di Buffoli. Nella gara riservata alle classi 5 e 6 del Gruppo N, la nuovissima Peugeot 205 Rallye 1.3 si è rivelata subito temibile: tre vetture nei primi sei con Marco Magri a dominare prove e gare nettamente. Passato al comando sin dal primo giro il pilota-giornalista non è stato più ripreso, mentre dietro a lui Saccetti con Citroën Ax ha difeso con i denti la seconda posizione dai tentativi dell'altra

Peugeot di Giorgio Marchiol che ha concluso terzo davanti a Rossetti e a «Poker» in una gara tutto sommato tranquilla. Più combattuta, invece, il raggruppamento delle A112 con Celentano che riesce a precedere Rea, consueto dominatore di questa classe.

#### TURISMO

Misano (FO), 24 luglio 1988

#### 6. prova del campionato velocità turismo

Le classifiche GRUPPO N

**Classi N1-N2:** 1. Treme 15 giri in 23'29"14 alla media di 133,665 kmh; 2. «Pedol» a

1'82"; 3. Carlini a 11'88"; 4. Comegna a 34"72; 5. Greco Masumeci a 42"80; 6. Poli a 46"67; 7. Fassi a 1'02"17; 8. Cormidi a 1'03"58; 9. Califano (Renault 21 Turbo) a 1'09"33; 10. Tommasi (Renault 21 Turbo) a 1'21"36; 11. Gorla a 1'25"86; 12. Vitale (Renault 21 Turbo) a 2'28"31; 13. Cipolli a 1 giro; 14. Gallucci a 1 giro; 15. Moro a 2 giri; 16. Oliviero a 2 giri; 17. Corsini a 6 giri; 18. Caramatti a 6 giri (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

□ Giro più veloce: «Pedol» in 1'31"68 alla media di 136,963 kmh.

**Classe N3:** 1. «Assia» 15 giri in 24'46"87 alla media di 126,677 kmh; 2. Poli a 0'69"; 3. Boccia a 1'30"; 4. Raimondi a 9'81; 5. Lazzari a 16"86; 6. Sebastì Scalera a 19"66; 7. Curcio (Peugeot 205 Gti) a 23"36; 8. Bove (Peugeot 205 Gti) a 32"63; 9. Marangone a 39"39; 10. Mascia a 44"31; 11. Dondelli a 50"37; 12. Bergamaschi a 54"21; 13. Fiordelisi a 1'02"94; 14. Errani a 1'07"94; 15. Fortunato a 1'19"92; 16. De Luca a 1'35"81; 17. Ceccotti a 1'49"79; 18. Marchiol a 3 giri; 19. Lancellotto (Peugeot 205 Gti) a 4 giri; 20. Ruggieri a 4 giri; 21. Raimondi a 6 giri; 22. Trodella (Peugeot 205 Gti) a 6 giri (gli altri su R5 Gt Turbo).

□ Giro più veloce: «Assia» in 1'37"77 alla media di 128,432 kmh.

**Classe N4:** 1. Naddeo (Peugeot 205 Gti 1.6) 15 giri in 25'10"48 alla media di 124,697 kmh; 2. Milla (Toyota Corolla) a 0'49; 3. Brancatelli (Alfa 33 1.7) a 6"40; 4. Pilastrini (Fiat Ritmo 130) a 21"21; 5. Buffoli (Fiat Uno Turbo) a 28"73; 6. Sangelli (Peugeot 205 Gti) a 32"10; 7. Landolina (Fiat Uno Turbo) a 38"45; 8. Schembari (Fiat Uno Turbo) a 43"70; 9. Braga (Ford Escort R 21) a 44"44; 10. Buccolo (Fiat Ritmo 130) a 45"59; 11. Cerqui (Peugeot 205 Gti 1.6) a 47"63; 12. Araldi (Peugeot 205 Gti) a 58"75; 13. Brandi (Fiat Ritmo 130) a 1'10"02; 14. Cossio (Peugeot 205 Gti) a 1'13"58; 15. Capaccioli (Toyota Corolla) a 1'16"41; 16. Polato (Peugeot 205) a 1'19"00; 17. Balliva a 1'20"48; 18. Carboni (Alfa Romeo 33 G.V.) a 1 giro; 19. Lorenzi (Fiat Uno Turbo) a 5 giri.

□ Giro più veloce: Milla in 1'39"37 alla media di 126,364 kmh.

**Classi N5-N6:** 1. Magri (Peugeot 205 Rally) 15 giri in 26'11"80 alla media di 119,832 kmh; 2. Saccetti (Citroën Ax Sport) a 11"47; 3. Marchiol (Peugeot 205 Rally) a 11"93; 4. Rossetti (Citroën Ax Sport) a 40"62; 5. «Poker» (Peugeot 205 Rally) a

41"69; 6. Brogi (Suzuki Swift) a 45"11; 7. Ricci Lucchi (Alfa Romeo Alfasud) a 50"00; 8. Maggiore (Ford Escort XR3) a 50"35; 9. Rinaldi (Alfa Romeo Alfasud) a 1'08"70; 10. Celentano a 1'49"34; 11. Rea a 1 giro; 12. Ramacci a 1 giro; 13. Sinisi a 1 giro; 14. Bachiocchi a 1 giro; 15. Merluzzi a 1 giro; 16. Arata (Fiat Uno) a 2 giri; 17. Rossetti a 5 giri; 18. Pietrzela a 6 giri; 19. Ruffini a 6 giri; 20. Sandroni a 7 giri; (gli altri su A112).

□ Giro più veloce: Magri in 1'43"07 alla media di 121,828 kmh.

#### GRUPPO A

**Classi A1-A2:** 1. Bertaggia (Alfa Romeo 75 Turbo Ev.) 15 giri in 21'23"75 alla media di 146,720 kmh; 2. Francia (Alfa 75 Turbo Ev.) a 0"40; 3. Ricci (Bmw M3) a 22"22; 4. Barbazza (Alfa Romeo 75 Turbo Ev.) a 26"79; 5. Brancatelli (Alfa Romeo 75 Turbo) a 30"97; 6. Sivio (Alfa Romeo 75 Turbo) a 32"73; 7. Serattini (Alfa Romeo 75 Turbo Ev.) a 45"65; 8. Drovandi (Alfa Romeo 75 Turbo) a 53"36; 9. Soli (Alfa Romeo 75 Turbo Ev.) a 54"98; 10. Lovato (Alfa Romeo 75 Turbo) a 57"45; 11. Giudici (Bmw 635 Csi) a 1'00"06; 12. Naddeo (Maserati Biturbo) a 1'01"10; 13. D'Amore (Alfa Romeo 75 Turbo) a 1'12"65; 14. Micangeli (Bmw 635 Csi) a 1'22"07; 15. Nastasi (Alfa Romeo 75 Turbo) a 1'30"00; 16. Vitale (Alfa Romeo 75 Turbo) a 1 giro; 17. Gasparri (Maserati Biturbo) a 1 giro; 18. Raimondi (Bmw 635 Csi) a 1 giro; 19. Russo (Ford Sierra Cosworth) a 6 giri.

□ Giro più veloce: Barbazza in 1'24"58 alla media di 148,461 kmh.

**Classi A3-A4-A5-A6:** 1. Merzario (Vw Golf Gti 1.8) 15 giri in 23'51"08 alla media di 131,61 kmh; 2. Viglione (Alfa Romeo 75 Ts) a 16"43; 3. Garavini (Lancia Delta HF) a 21"32; 4. Civitelli (Vw Golf 1.8) a 45"25; 5. Fantilli (Alfa Romeo 33 G.V. 1.5) a 45"95; 6. Genio (Toyota Corolla) a 54"34; 7. Silvestro (Toyota Corolla) a 1'06"52; 8. Bonetti (Fiat Ritmo 130) a 1'07"58; 9. Sellitti (Alfa Romeo 33 Qu. 1.5) a 1'23"95; 10. Castellana (Alfa Sud Sprint) a 1'41"45; 11. Bigliuzzi (Alfa Romeo 33 4x4) a 1 giro; 12. Dan (Vw Golf Gti) a 1 giro; 13. Tito Manlio (Austin Metro Mg) a 1 giro; 14. Aldrighetti (Alfasud 5) a 1 giro; 15. Pazzi (Citroën AX Sport) a 1 giro; 16. Marciano (Lancia Delta HF) a 1 giro; 17. Stefani (A.R. Alfetta Gtv) a 2 giri; 18. Leonori (Talbot Samba Rally) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Merzario in 1'34"00 alla media di 133,583 kmh.

## IL LETTORE DI AUTOSPRINT

# CARBONI ARDENTE

**MISANO** — L'avventura di Massimo Carboni, il lettore di Autosprint che ha vinto, per sorteggio, la possibilità di effettuare una gara del Civt al volante dell'Alfa 33 della Salerno Corse, non era cominciata bene. Infatti, un anticipo dell'orario delle prove ufficiali, disputatesi mentre lui, ignaro, era assente dall'autodromo, lo ha costretto a partire senza tempo in ultima fila. Ventuno anni appena compiuti, nativo di Città di Castello in provincia di Perugia, il nostro lettore, perito meccanico in una azienda di S. Giustino, si è comunque difeso in gara con onore nonostante una foratura. Carboni non è assolutamente digiuno di piste, in quanto gareggia in kart nella 125 Nazionale con discreti risultati: «Anche se provare qui per la prima volta, di notte, quando ho fatto le prove libere — precisa — è tutt'altra cosa, con gli occhi più negli specchietti che davanti!»... Quando può preferisce andare a vedere i rally: «perché sono più spettacolari della F. 1, ma — e conclude con un sospiro che è tutto un programma — nel cuore ho solo la Ferrari!».



# NOTIZIARIO CSAI

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

## MODIFICHE ALL'APPENDICE DEL CAPITOLO II DELLA N.S. 16

Estratto dell'allegato H al cod. pubblicato sull'annuario Csaì 1988 (2. volume)

### Par. 3.1 Bandiere Bandiera rossa

Il testo è modificato come segue: «Deve essere esposta immobile e soltanto dal Direttore di Gara. Informa tutti i piloti che devono immediatamente cessare di correre e arrestarsi al loro box o nel sito previsto dal Regolamento Particolare di gara, usando estrema prudenza e pronti a fermarsi se necessario. Nello stesso momento ogni posto di percorso del circuito esporrà una bandiera nera che avrà lo stesso significato per i piloti. La bandiera rossa può essere usata anche per la chiusura del percorso (vedi 2.3 c).».

### Bandiera nera

Il testo è modificato come segue: «a) Esposta immobile insieme ad un numero bianco su pannello nero. Informa il conduttore della cui vettura viene mostrato il numero che deve fermarsi al suo box al giro successivo».

N.B.: la decisione di esporre le ultime tre bandiere sopradescritte è di competenza dei commissari sportivi. Tuttavia in caso di urgenza la decisione di esporre la bandiera rossa potrà essere presa dal Direttore di Gara.

«b) Esposta ad ogni postazione dei Commissari di percorso non appena il Direttore di gara avrà deciso di arrestare la gara esponendo la bandiera rossa, segnala l'arresto della gara. I conduttori devono cessare immediatamente di gareggiare e devono precedere verso i box o il luogo previsto dal regolamento particolare usando estrema prudenza, pronti a fermarsi se necessario. Non appena è stata presa la decisione di fermare un pilota, il suo box deve esserne informato per metterlo in grado di esporre il relativo segnale di arresto».

N.B.: può essere autorizzata l'esposizione delle suddette ultime tre bandiere in punti diversi dal traguardo se ciò è consigliato dalla visibilità, lunghezza del circuito o dalla velocità delle vetture».

## COME VARIA IL SERVIZIO MEDICO PER LE GARE IN SALITA

Modifiche alla parte 3. della N.S. 16 pubblicata sull'annuario Csaì 1988 (2. volume)

L'art. 2 è modificato come segue: «La direzione del servizio è affidata ad un Medico-Capo che agisce sotto l'autorità del Direttore di Gara. Il servizio deve essere composto obbligatoriamente da almeno: un veicolo d'intervento rapido; due ambulanze. Questi tre veicoli saranno equipaggiati per la rianimazione. Su ciascuna ambulanza dovrà essere presente un medico ed un medico specializzato in rianimazione prenderà posto normalmente sul veicolo d'intervento rapido. Inoltre, il Direttore di gara, in accordo con il Medico-Capo, potrà avere a disposizione delle ambulanze normali previste in funzione della lunghezza e delle natura del percorso. È raccomandato di dislocare i veicoli d'intervento rapido e le ambulanze all'inizio del percorso (partenza)».

## VARIAZIONI DI CALENDARIO

### Settore autostoriche

18/9: AC Piacenza - Riedizione circuito città di Piacenza - Regolarità - Nuova iscrizione

### Settore velocità in salita

24 luglio: Scuderia Saint Paul - 7. Scordia Militello - (spostata al 9 ottobre)  
7 agosto: A.C. Viterbo - Corsa in salita Lago Montefiascone - (annullata)  
18 settembre: Boschi Racing Team - 2. Vergato Cereglio - (spostata al 9 ottobre)

## NORME TECNICHE ENDURANCE FUORISTRADA

- a) Si ricorda che in caso di sovralimentazione la cilindrata nominale sarà aumentata dal coefficiente 1,4 e la vettura sarà riclassificata nella classe che corrisponde al volume fittizio risultante da questa moltiplicazione. Si ribadisce che la classe indicata sulla scheda tecnica si riferisce soltanto al modello base.  
b) Si ribadisce che così come prescritto dal N.S. 15 non sono ammesse modifiche al telaio; tuttavia, dato l'uso esasperato del mezzo, è considerato ammissibile il montaggio di ammortizzatori supplementari.

## PROVEDIMENTI DISCIPLINARI GIUDICE SPORTIVO CSAI

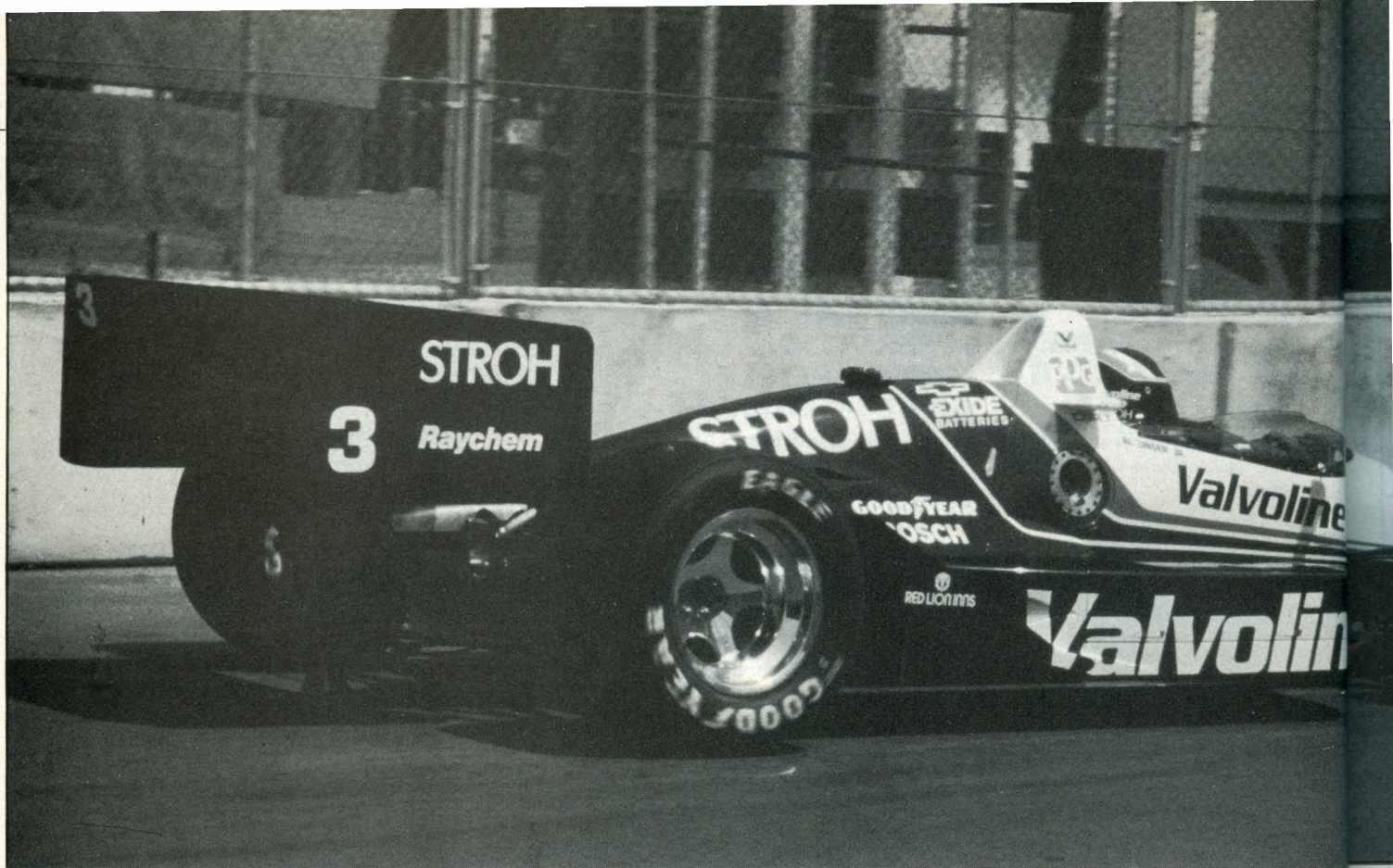
Giudice sportivo Csaì - Sentenza n. 14/88: 4x4 Alghero Adventure 6-7-8 maggio 1988: AMMONIZIONE CON DIFFIDA E 200 MILA LIRE DI AMMENDA PER VIOLAZIONE DELL'ARTICOLO 6 COMMA 3° DEL REGOLAMENTO NAZIONALE SPORTIVO A: M. Elisabetta Garau; Marcello Lembo; Marilisa Pischetta; Roberto Portoghese; Giancarlo Massa; Roberto Cocca.

## CONTRIBUTI AGLI ORGANIZZATORI DELLE GARE 1988

TIPO DI COMPETIZIONE	CONTRIBUTI 1988	NUMERO COMPETIZIONI	AUTOMOBILE CLUB	ENTI DIVERSI
GARE CSAI				
<b>Camp. Italiano F.3:</b>				
Magione - Varano	7.000.000	2 (2 ED)	—	14.000.000
Misano - Vallelunga	8.000.000	4 (4 ED)	—	32.000.000
Monza - Mugello - Pergusa - Imola	9.000.000	6 (2 ED+4 AC)	36.000.000	1 8.000.000
<b>Camp. It. Sport. Nazionale:</b>				
Magione - Varano	5.000.000	2 (2 ED)	—	10.000.000
Misano - Vallelunga	6.000.000	3 (3 ED)	—	18.000.000
Monza - Mugello - Pergusa - Imola	7.000.000	7 (3 ED+4 AC)	28.000.000	21.000.000
<b>Camp. It. Velocità Turismo:</b>				
(gr. A, N 1987)				
Magione - Varano	3.500.000	4 (4 ED)	—	14.000.000
Misano - Vallelunga	4.500.000	3 (3 ED)	—	13.500.000
Monza - Mugello - Pergusa - Imola	5.000.000	5 (3ED+2 AC)	10.000.000	15.000.000
<b>Trofeo Naz. F/Panda Monza</b>	800.000	12 (12 ED)	—	9.600.000
<b>Camp. Italiano Montagna</b>	4.500.000	16 (8 ED+8 AC)	36.000.000	36.000.000
<b>Coppa CSAI Montagna</b>	3.500.000	34 (20 ED+14 AC)	49.000.000	70.000.000
<b>Camp. Italiano Rally</b>	7.000.000	25 (11 ED+14 AC)	98.000.000	77.000.000
<b>Trofeo Rally Nazionali</b>	7.000.000	1 (1 ED)	—	7.000.000
<b>Coppa Italia Rally</b>	4.500.000	61 (42 ED+19 AC)	85.500.000	189.000.000
<b>Camp. Italiano Autostoriche</b>	1.200.000	20 (15 ED+5 AC)	6.000.000	18.000.000
<b>Camp. Italiano Autocross</b>	2.000.000	9 (9 ED)	—	18.000.000
<b>Camp. Italiano Slalom</b>	1.300.000	12 (11 ED+1 AC)	1.300.000	14.300.000
<b>Coppa Italia Slalom</b>	700.000	57 (53 ED+4 AC)	2.800.000	37.100.000
<b>Camp. It. Fuoristrada</b>	1.600.000	8 (8 ED)	—	12.800.000
<b>Trofeo Endurance</b>	900.000	8 (8 ED)	—	7.200.000
<b>Giro d'Italia</b>	10.000.000	1 (1 ED)	—	10.000.000
<b>FEDERAZIONE ITALIANA FUORISTRADA</b>				10.000.000
(Trial, Endurance, fuoristrada)				
<b>MOTOR CLUB DELLA POLIZIA ITALIANA</b>		1 (1 ED)		12.000.000

LEGGENDA: ED = Enti Diversi - AC = Automobile Club





A MEADOWLANDS DOMINA FITTIPALDI MA VINCE AL UNSER JR

# SEMPRE PIÙ FORTE

Il pilota della March ha conquistato il successo nella gara del New Jersey superando di forza il brasiliano bicampione del mondo in un posto «impossibile» - Ottima anche la prova di Mario Andretti

**MEADOWLANDS** — Per oltre metà del Gp di Meadowlands, il circuito del New Jersey a due passi dalla Grande Mela (New York city), l'impressione è stata quella di assistere ad un Gp di F.1. Una vettura bianca e rossa sponsorizzata Marlboro, infatti, stava conducendo la corsa senza problemi. Solo che, anziché essere la McLaren di Senna o di Prost, era la Lola 8800 di Emerson Fittipaldi. Poi alla 111. tornata un colpo di scena ha cambiato il volto alla gara, riconducendo lo scenario dalla F.1 alla F. Indy. Al Unser jr. che era riuscito ad accodarsi ad Emerson Fittipaldi, in testa alla corsa, grazie ad una bandiera gialla (esposta per rimuovere la vettura di Rocky Moran incidentata) ha attaccato il due volte campione del mondo. Lo ha fatto fra la 4. e la 5. curva del circuito, una esse abbastanza stretta e, senza tanti complimenti, si è infilato all'interno della traiettoria del brasiliano. Ritardando al massimo la staccata il giovane Unser è riuscito ad affiancare il più





## GP DI MEADOWLANDS

East Rutherford (New Jersey), 24 luglio 1988  
8. prova del campionato di F. Indy

### Così (in 25) al via e (in 8) al traguardo

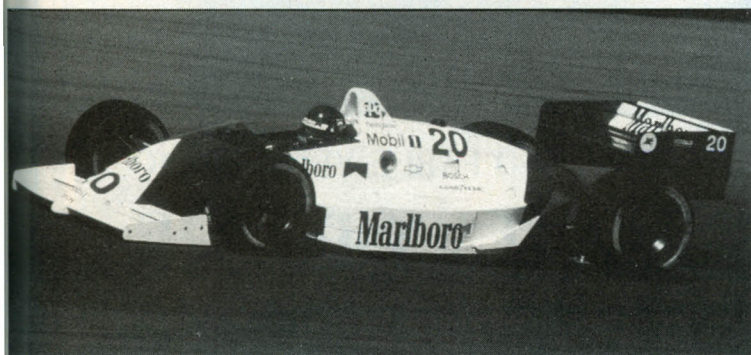
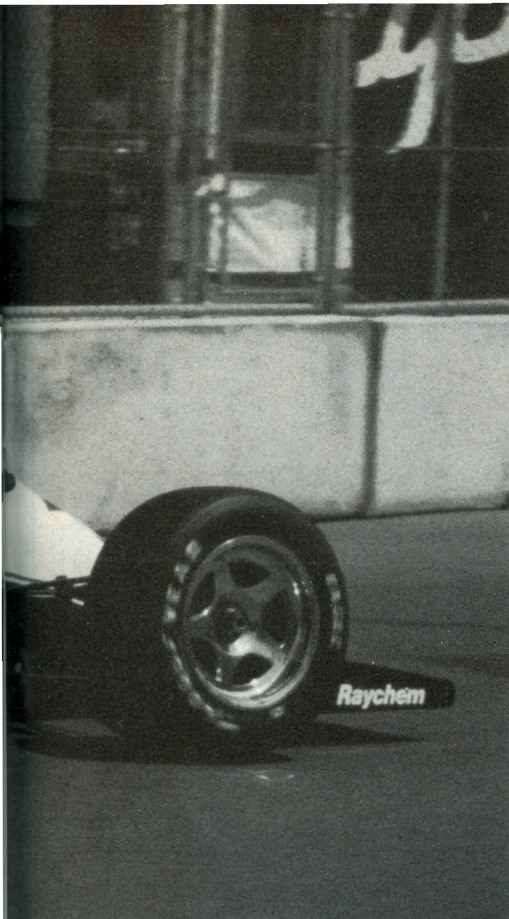
<b>Emerson Fittipaldi</b> (Lola T8800 Chevy) 38"556	<b>Mario Andretti</b> (Lola T8800 Chevy) 38"576
<b>Teo Fabi</b> (March Porsche 88C) 38"620	<b>Danny Sullivan</b> (Penske Pc17-Chevy) 38"692
<b>Rick Mears</b> (Penske Pc17-Chevy) 38"719	<b>Al Unser Jr.</b> (March 88C Chevy) 38"792
<b>Raul Boesel</b> (Lola T8800 Cosworth) 39"075	<b>Didier Theys</b> (Lola T8800 Cosworth) 39"078
<b>Michael Andretti Jr.</b> (March 88C Cosworth) 39"096	<b>Bobby Rahal</b> (Lola T8800 Judd) 39"325
<b>Arie Luyendyk</b> (Lola T8700 Cosworth) 39"358	<b>Derek Daly</b> (Lola T8800 Cosworth) 39"457
<b>Howdy Holmes</b> (March 88C Cosworth) 39"785	<b>John Andretti</b> (Lola T8800 Cosworth) 40"065
<b>A. J. Foyt</b> (Lola T8800 Cosworth) 40"101	<b>Scott Pruett</b> (March 87C Cosworth) 40"301
<b>Al Unser sr.</b> (March 87C Cosworth) 40"324	<b>Scott Atchison</b> (March 86C Cosworth) 40"335
<b>John Jones</b> (March 88C Cosworth) 40"402	<b>Scott Brayton</b> (Lola T8800 Judd) 40"507
<b>Ludwig Helmuth</b> (Lola T8800 Cosworth) 40"514	<b>Rocky Moran</b> (March 87C Cosworth) 41"044
<b>Randy Lewis</b> (Lola T8800 Cosworth) 41"543	<b>Tony Bettenhausen</b> (March 86C Cosworth) 41"732
<b>Dale Coyne</b> (March 86C Chevy Sb) 41"926	

Coyne è stato ammesso su opzione degli organizzatori

1. **Al Unser Jr.**  
(March 88C Chevy) 150 giri in 1.50"14"680 alla media di 159,857 kmh.
2. **Mario Andretti**  
(Lola T8800 Chevy) a 1 giro
3. **Rick Mears**  
(Penske Pc17 Chevy) a 1 giro
4. **Danny Sullivan**  
(Penske Pc17 Chevy) a 2 giri
5. **Bobby Rahal**  
(Lola T8800 Judd) a 4 giri
6. **Michael Andretti**  
(March 88C Cosworth) a 5 giri
7. **John Jones**  
(March 88C Cosworth) a 9 giri
8. **Tony Bettenhausen**  
(March 86C Cosworth) a 10 giri

La classifica del campionato dopo 8 gare: 1. Al Unser jr. punti 86; 2. Danny Sullivan 84; 3. Rick Mears 78; 4. Bobby Rahal 71; 5. Mario Andretti 67; 6. Michael Andretti 63; 7. Raul Boesel 59; 8. Emerson Fittipaldi 58; 9. Arie Luyendyk 27; 10. A. J. Foyt 26.

**Al Unser Jr. (a sinistra, FotoCse) ha messo a segno il suo terzo successo stagionale, secondo consecutivo, a Meadowlands. Grande prova di Emerson Fittipaldi (sotto, FotoSipaPress), il brasiliano per più di metà gara è stato in testa fin quando Unser non lo ha costretto a uscire di pista. In basso (FotoCse), Mario Andretti si è classificato secondo nonostante la rottura del semiasse.**



esperto avversario. Quest'ultimo non appena ha cercato di nuovo la corda, per impostare la curva successiva, si è trovato nel fianco Unser jr. ed è stato costretto ad allargare sino a finire sulle gomme poste all'esterno della curva. Così la corsa per Fittipaldi, iniziata in gloria con una pole stepitosa e una condotta di gara alla «McLaren», è finita in amarezza.

**IL BRASILIANO**, decisamente infuriato con il suo tanto giovane quanto disinvolto avversario, non ha avuto peli sulla lingua nel commentare l'incidente: «Unser ha cercato di superarmi in un punto impossibile. Non potevo certo prevedere di ritrovarmelo di fianco in quella esse. Mi ha praticamente costretto ad andare a sbattere dall'altra parte. Ho veramente un diavolo per capello se penso che potevo vincere facilmente e che, invece, ho rischiato di finire all'ospedale». Le emozioni a Meadowlands, in ogni caso, non sono finite qui. Infatti nel prosieguo della

segue

## MINI INDY

### LA PRIMA VOLTA DI BEEKHUIS

**MEADOWLANDS** — La mini-Indy non riesce ad esprimere un vero favorito per il successo finale. Infatti ben sei vincitori diversi hanno caratterizzato le sei gare sin qui disputate. In questa occasione è toccato a Jon Beekhuis iscriverne il suo nome nell'albo d'oro di questa serie. Una soddisfazione che il pilota californiano non era ancora riuscito a togliersi, e che è giunta a coronamento di un week-end veramente positivo per lui: era stato anche il più veloce delle prove ottenendo la pole davanti a Juan Manuel Fangio jr. In ogni caso la gara di Beekhuis è stata perfetta. In testa per tutti i 58 giri della corsa ha dovuto solo rintuzzare gli attacchi di Fangio jr. sino a quando questi, nel corso del 40. giro, è finito contro il muro lasciando al rivale via libera. Sul traguardo Beekhuis ha precedu-

to Dave Simpson che con i punti della seconda piazza è salito a quota 72 punti nella classifica del campionato e ora la comanda con 9 lunghezze proprio su Beekhuis e 11 su Calvin Fish, solo 5. a Meadowlands. Per Daccò, partito in 7. posizione della griglia, una testa coda alla 15. tornata, poi una gara tutta in rimonta e conclusa, per altro, con un dignitoso 6. posto ottenuto recuperando ben nove posizioni. □

La classifica: 1. John Beekhuis, 58 giri, in 44"47"940, alla media di 152,110 kmh; 2. Dave Simpson 9"193; 3. Tommy Burne; 4. Ted Prappas; 5. Calvin Fish; 6. Guido Daccò; 7. Gary Rubbio; 8. Wally Dallenbach; 9. Mike Snow; 10. Jimmi Vasser; 11. Steve Barclay.  
La classifica del campionato: 1. Dave Simpson 81; 2. Beekhuis 73; 3. Fish 70; 4. Byrne 62; 5. Daccò 51; 6. Pappas 46; 7. Fangio jr. 39; 8. Tracy 35; 9. Rubio 26; 10. Dallenbach 20.



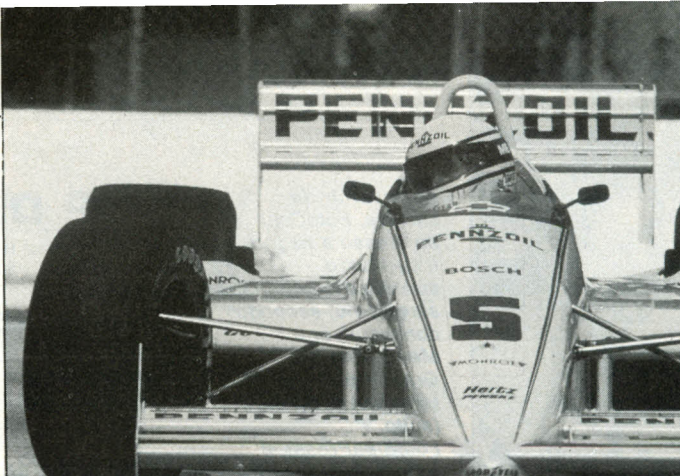
## SEMPRE PIÙ FORTE

segue

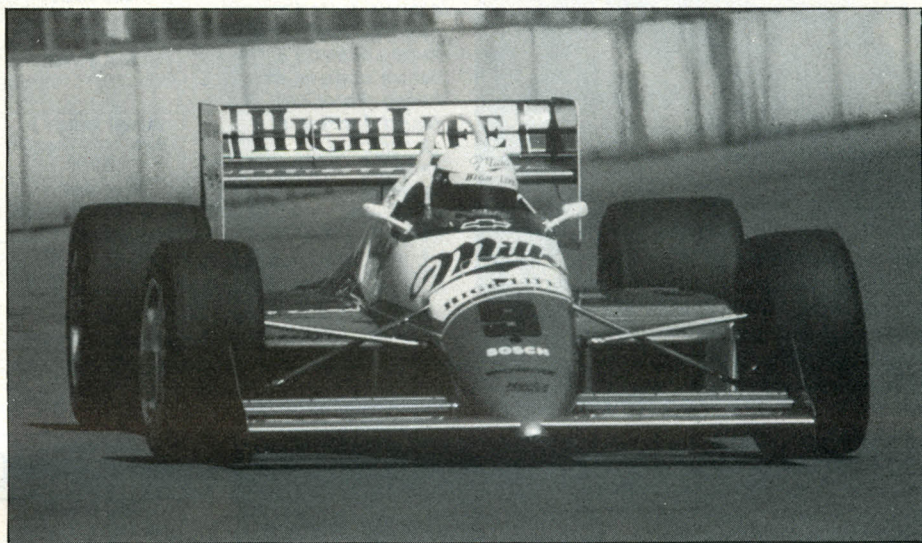
corsa Al Unser jr. è stato oggetto di un serrato inseguimento da parte di Mario Andretti deciso, evidentemente a superare con la grinta i problemi emersi nel corso del week-end sulla sua vettura. Tanto ha fatto il vecchio «Piedone» che al 138. giro è riuscito a passare in testa. Da quel momento per lui la corsa non è diventata rose e viole, ma il suo successo non pareva in discussione, anche se a Stewart e al commentatore della Nbc (il network che riprendeva l'avvenimento) era sfuggito l'avvenuto sorpasso. Quando ormai i giochi parevano fatti il patatrac. A 1 giro dal termine sulla Lola del team Haas-Newman cedeva un semiasse e per Andretti senior null'altro da fare se non mettersi da parte e lasciar via libera all'avversario, che otteneva così il suo terzo successo stagionale, secondo consecutivo. Per Andretti una sola consolazione quella di aver conservato il secondo posto finale, nonostante lo stop, grazie al grande vantaggio accumulato in precedenza su Mears, terzo sotto la bandiera a scacchi, Sullivan, quarto, e Rahal quinto.

**MEADOWLANDS** con il suo succedersi di colpi di scena ha in ogni caso confermato due cose. La prima è che in F. Indy nessun vantaggio è sufficiente a metterti al riparo da una... bandiera gialla. La seconda invece, è che i circuiti cittadini (anche Meadowlands, rifatto quest'anno per soddisfare le esigenze degli spettatori, sostanzialmente è un percorso di questo tipo, con tanto di muretto a delimitarne il perimetro) si addicono ad Al Unser jr. Evidentemente la grinta e l'aggressività del padre è stata ereditata dal «figliolo» in maniera integrale. Per quello che riguarda il campionato Unser jr. è passato in testa con 86 punti, due in più di Sullivan e nove di Mears. Quest'ultimo, però ha di che consolarsi avendo vinto a questo punto della stagione più di un milione di dollari: vale a dire oltre un miliardo e trecentocinquanta milioni di lire italiane. Qualche buona notizia, ma di certo anche molta delusione per un Teo Fabi in gran spolvero grazie al terzo posto sulla griglia e al miglior tempo nelle prove di venerdì. In corsa, dopo aver lottato per agguantare la terza piazza, ha visto andare in fumo tutti i suoi sogni a causa di una perdita d'acqua che gli ha inondato il motore costringendolo al ritiro. Questa settimana Teo, con lo staff Porsche al completo (una ventina di meccanici sono arrivati dalla Germania) si recherà a Memphis per una serie di test. L'ingegner Flegel, che si è assunto la responsabilità dello sviluppo della Porsche evidentemente non ha intenzione di perdere tempo in attesa che arrivi da Stoccarda il nuovo telaio, quello della riscossa.

Diego Forti

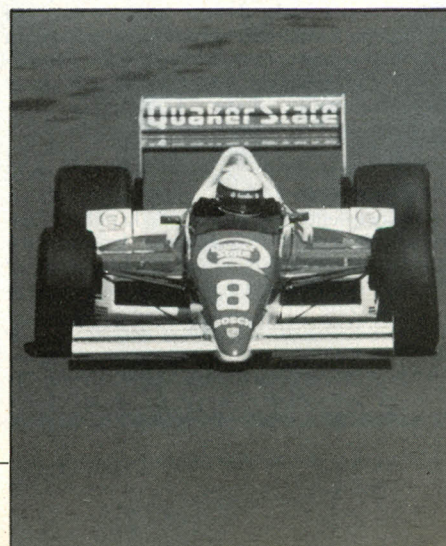


Mears (a sinistra, FotoSipaPress) è salito sul podio di Meadowlands conquistando il terzo posto. Sotto, Sullivan che si è piazzato quarto. In basso, Fabi poleman venerdì (FotoCse)



## LE PROVE/VENERDÌ TEO FABI È VELOCISSIMO MIGLIORA IL PORSCHE

**MEADOWLANDS** — Quattro piloti con precedenti di prestigio in F.1 nelle prime quattro piazze della griglia di partenza del Gp di Meadowlands, ovvero la gara F.Indy della città di New York. Emerson Fittipaldi, due volte campione del mondo F.1, in pole, Mario Andretti, un titolo iridato, al suo fianco, e subito dietro, Teo Fabi e Danny Sullivan. La sorpresa più gradita, in ogni caso, è venuta dal nostro Fabi, che nella giornata di venerdì è addirittura risultato il più veloce, aggiudican-



dosi la pole temporanea. Un fatto inatteso che ha suscitato molto interesse e aggiunto un pizzico di thrilling a questa serie, in cui i motori Chevrolet la stanno facendo da padroni. Il propulsore Porsche fa paura e la grande tradizione vincente della Casa di Stoccarda è tale da mettere in apprensione anche agli impassibili americani. Comunque, in attesa che arrivi il nuovo telaio (Porsche) gli aggiustamenti fatti sulla vettura mista (March-Porsche) cominciano a dare i primi risultati. Lo ha spiegato lo stesso Fabi subito dopo il «colpaccio» di venerdì. «**Si, la vettura è più equilibrata e il suo rendimento soddisfacente. Mettiamo meglio i cavalli a terra e, nel complesso, anche l'affidabilità che abbiamo raggiunto è soddisfacente.**» Infatti anche se sabato Fittipaldi e Andretti sono riusciti a battere il suo tempo di venerdì (Fabi invece non si è migliorato) i ritmi sui quali il nostro Teo ha girato sono stati sempre molto elevati. Minimi in ogni caso i distacchi, complice la brevità del circuito, ridotto quest'anno a 1930 metri di lunghezza. Da segnalare infine, che al via del Gp si è presentato Scott Pruett campione TransAm in sostituzione di Kevin Cogan infortunatosi a Toronto. Con la March Cosworth'87 messaggi a disposizione da Dick Simon si è però dovuto accontentare della 16. piazza, davanti a Al Unser sr. che, anche a Meadowlands, ha sostituito Guerrero. □



AL DEUTSCHLAND SUCCESSO DELLA FORD

# DROOGMANS LO STRANIERO

Con la vittoria in Germania, ottenuta davanti ai tedeschi Holzer e Schwarz, il belga passa al comando del campionato

**ST. WENDEL** — Se ne è stato fino a tarda ora appoggiato a un pilastro della locale stazione dei pompieri, fumando nervosamente una sigaretta dopo l'altra, in attesa che la sua Ford Sierra, sulla quale pesava il sospetto di passaruota irregolari, passasse lo scoglio delle verifiche post-gara. Robert Droogmans, 34enne belga, ha così dovuto attendere l'alba per festeggiarsi vincitore del rally Deutschland e, soprattutto, nuovo capoclassifica di un campionato d'Europa ancora tutto da decidere. La «chiacchierata» Sierra veniva giudicata regolare dai commissari sportivi e nulla, ai vertici, mutava. Droogmans, quindi, «über alles», sopra ogni cosa. Il tedesco Holzer si accontentava così di un secondo posto che, visto il modo con cui è stato ottenuto, per lui valeva quasi il successo e Schwarz del terzo, entrambi però con la malcelata amarezza di essersi fatti battere proprio sulle strade di casa da uno che tedesco non è. Il rally di Germania non è stato né facile né scontato per nessuno. Non lo è stato per Tabaton, ancora una volta costretto a una battuta a vuoto. E non lo è stato neppure per gli abituali frequentatori del mondiale, Eriksson, Blomqvist, Weber, che qui, nel Saarland, per un motivo o per l'altro hanno dovuto alzare bandiera bianca. Protagonista per appena due prove speciali, Eriksson ha lasciato la corsa nella terza; Blomqvist ha resistito di più ma è stato fermato quando pareva lanciato verso la prima posizione. Allo svedese resta la consolazione di aver ben figurato su un percorso dove l'asfalto l'ha fatto da padrone, di fronte agli specialisti di questo fondo. Weber ha tenuto quasi due giorni di gara con una Bmw M3 per la quale si è improvvisato collaudatore. Una indiolata rimonta, dopo uno svarione iniziale, lo aveva anche portato a ridosso di Droogmans, ma poi è arrivato il ritiro. A quel punto il belga rimaneva davvero solo e non mancava di centrare il secondo successo stagionale (dopo quello di Ypres), unico ad aver ottenuto due affermazioni nelle 6 prove dell'europeo fin qui disputate.

Certamente una mano a Droogmans l'ha data quella foratura che ha fatto precipitare indietro Holzer il quale, a dispetto dei tanti cavalli della Sierra del rivale, per un giorno e mezzo è stato davanti a tutti, pur con distacchi minimi, che poi sono stati la costante di questa gara nelle prime fasi, dal belga della Ford. L'affannosa rincorsa alla quale il pilota della Lancia Delta Integrale è stato costretto, l'ha comunque portato sugli scudi: terminare a poco più di un minuto e mezzo, dopo averne persi quasi tre e con 390 chilometri di prove speciali alle spalle, è indubbiamente un bell'andare. Di altro il rally di Germania ha detto che per



Tabaton il campionato è ancora tutto in salita e alla fine il genovese se lo aggiudicherà anche, ma mai come quest'anno lo avrà sudato. E ha detto anche come Arletti sia davvero un elemento interessante. Al Deutschland il modenese è apparso: sicuro e veloce in ogni situazione, non si è fatto prendere da timori reverenziali nei confronti di nessuno, arrivando a occupare un quarto posto che, se conservato fino al traguardo, gli avrebbe fatto balenare davanti agli occhi una qualche speranza «europea». Ma è giovane e ha tutto il tempo di rifarsi.

**Maurizio Ravaglia**







**Il tedesco Holzer, sopra con la Lancia Delta Integrale allestita dall'Abarth, dopo aver concluso al comando la prima tappa del rally Deutschland causa una foratura è precipitato in dodicesima posizione. Con una rabbiosa rimonta è comunque arrivato secondo alle spalle della Ford Sierra Cosworth di Droogmans, sotto, che in Germania ha destato qualche dubbio, poi rientrato, sulle dimensioni dei passaruota. Il belga è al secondo successo stagionale e adesso precede Tabaton di cento punti in classifica europea. A lato, la potente ma poco maneggevole Audi 200 Quattro ex-Casa del campione tedesco '87 Armin Schwarz, terzo assoluto (Photo4)**



RITIRATI ERIKSSON E BLOMQVIST

## LA CADUTA DEGLI DEI

**ST. WENDEL** - È un percorso nella quasi totalità su asfalto quello del rally di Germania, ma la prova speciale d'apertura, ricavata all'interno di una cava poco fuori l'abitato di St. Wendel, si disputa su terra. Eriksson, venuto nel Saarland con la Toyota Celica ufficiale, ottiene il miglior tempo rifilando, in poco più di quattro chilometri, cinque secondi alla sorprendente Susanna Kottulinsky (Audi 200 Quattro). Indietro le vetture a due ruote motrici: Blomqvist, con la Ford Sierra allestita dalla Mike Little, è solo 16. mentre Weber, che porta al debutto la Bmw M3 preparata da Hartge, è 27. a 37" da Eriksson. Il tedesco, inoltre, ha anche clamorosamente sbagliato strada e nell'inserire la retromarcia gli si è spento il motore: risultato, una ventina di secondi persi. Il primo colpo di

scena arriva con il ritiro di Tabaton, dopo appena due speciali. Una frazione dopo è fuori gara anche Eriksson: sulla Toyota dello svedese ha ceduto il cambio. Le strade collinari della prima tappa mettono in evidenza il belga van de Wauwer (Ford Sierra) che dopo quattro speciali è secondo a soli 4" da Holzer, al comando. Arletti ha lamentato una foratura nella ps 3 che gli è costata una cinquantina di secondi. Alla fine della prima tappa Holzer ha solamente un secondo su Droogmans, 11" su van de Wauwer 13" su Blomqvist e 29" su Weber. Risultato ancora apertissimo quando il rally riparte da St. Wendel per la seconda giornata di gara, in direzione nord. Nella seconda speciale Weber abbassa di 20" il tempo ottenuto da Haider nel-

segue





Arletti, a sinistra, è stato costretto al ritiro per la rottura del cambio mentre Tabaton, a destra, si è fermato dopo due sole speciali per il cedimento del motore, lo stesso motivo che ha indotto all'abbandono la Ford Sierra di Blomqvist, sotto a sinistra. Cambio k.o. anche per la Toyota Celica ufficiale di Eriksson, sotto. In basso, la Volkswagen Golf di Kleint, quarto assoluto (Photo4)

## LA CADUTA DEGLI DEI

segue

l'87. Altro cambiamento al vertice: Holzer fora nella ps 11 e al comando passa così Droogmans con Blomqvist a 21". Ma per lo svedese della Ford la doccia fredda arriva una speciale più avanti sotto forma di rottura del motore. Droogmans adesso ha 40" su Weber mentre Arletti è risalito all'8. posto e promette di fare meglio. Proprio sul finire di tappa arrivano in rapida successione quattro ritiri che mutano la classifica: Weber rompe un ammortizzatore anteriore e gli si piega una sospensione e Demuth, con la Mercedes 190E ufficiale, è fermo con il motore k.o. Il terzo abbandono è quello di Arletti (cambio), avvenuto proprio quando si stava preparando ad attaccare il terzo posto di Kleint. Fuori gara anche il belga van de Wauwer per il cedimento del propulsore della sua Sierra. Così, alla conclusione della seconda giornata, Droogmans è tranquillo al comando con Holzer secondo ma staccato ormai di oltre 2 minuti. Haider, in gara con la Opel Kadett ufficiale, fa quello che può con una vettura in debito e di trazione e di potenza e chiude la seconda tappa in quinta posizione. In Gruppo N il primato provvisorio è del belga Saelens (Ford Sierra) mentre Canini è sesto preceduto dal finlandese Lindholm. L'ultima tappa del rally di Germania non porta sconvolgimenti alla classifica: Droogmans ha in mano la gara e si limita a controllare Holzer, che da parte sua rinuncia ad attaccare il belga. □



## FINNICI JUNIORES

IL DEUTSCHLAND era anche valido quale ultima prova della Coppa Fia riservata agli Junior team nazionali. Ad aggiudicarsi il titolo 1988 è stata la squadra della Finlandia che, con un totale di 99 punti conseguiti nelle quattro gare in cui si è disputato il trofeo, ha preceduto le rappresentative della Danimarca (85 punti), Svezia (52), Gran Bretagna (48), Germania (46) e Norvegia (22). Il risultato della «nazionale» finlandese, che ha Simo Lampinen, uno degli assi dei rally negli Anni '60, direttore sportivo, è arrivato grazie al 15. posto assoluto ottenuto da «Sebi» Lindholm con una Lancia Delta Integrale Gr. N.

■ **FORD.** La Sierra Cosworth preparata dalla Ras Sport con la quale Droogmans si è imposto in Germania, era in allestimento specifico «Tour de Corse», vale a dire con scocca alleggerita.

■ **REGOLE.** I commissari sportivi hanno sottoposto le vetture alla prova fonometrica: chi non è stato trovato in regola ha dovuto provvedere a farlo, anche con mezzi di fortuna. È stato così che alla Grifone hanno risolto il problema avvolgendo lo scarico della Delta Integrale di Tabaton con paglia di ferro, la stessa usata per pulire le pentole.





## SUBITO FUORI GARA TABATON ITALIANI K.O.

**ST. WENDEL** — Per i bellunesi che gestiscono le gelaterie Cortina e Venezia di St. Wendel, l'interesse è durato solo due prove speciali. Una volta fuori gara Tabaton sono ritornati a confezionare gelati. Si sono riaffacciati quando Arletti si era portato a ridosso dei primi. Altra delusione: anche il modenese era costretto ad abbandonare per la rottura del cambio. A quel punto per gli italiani di questa cittadina il rally non offriva più nulla. A tradire Tabaton è stato un tappo del motore della Lancia Delta Integrale che, «saltato» nel bel mezzo della speciale, con conseguente perdita di tutta l'acqua, ha determinato la bruciatura della guarnizione della testata. La giornata-no della Grifone ha poi visto il forfait di Liatti, con la Delta Gr. N, che alla fine della prima tappa ha preferito non continuare per evitare una possibile rottura del propulsore, visto che una fascia elastica si era danneggiata. Poca strada anche per gli altri equipaggi italiani: Anselmi, che stava disputando una gara generosa, è stato messo k.o. dal cambio mentre Panontin, con la Delta della Tre Gazzelle ha lamentato il cedimento del differenziale. Unico superstite della pattuglia tricolore è stato quindi il regolare Canini, 23. assoluto e 10. del Gruppo N. □



### TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

#### PS 1. - St. Wendel (km 4,53)

1. Eriksson in 3'12"; 2. Kottulinsky a 5"; 3. Hero a 6"; 4. Schwarz, Holzer e Nielsen a 7".

#### PS 2. - Kuseler Land 1 (km 7,47)

1. Droogmans in 3'43"; 2. Holzer e van de Wauwer a 2"; 4. Weber e Demuth a 4"; 6. Blomqvist a 6".

#### PS 3. - Baumholder 1 (km 14,00)

1. Weber in 8'27"; 2. Blomqvist a 1"; 3. van de Wauwer a 5"; 4. Droogmans a 7"; 5. Demuth a 10"; 6. Holzer a 11".

#### PS 4. - Auf der Heide (km 6,80)

1. Holzer in 4'11"; 2. Droogmans a 3"; 3. Weber e van de Wauwer a 5"; 5. Blomqvist e Demuth a 6".

#### PS 5. - Hoof (km 4,90)

1. Droogmans in 3'28"; 2. Weber e Demuth a 3"; 4. Blomqvist e Holzer a 5".

#### PS 6. - St. Wendel 2 (km 4,53)

1. Holzer in 3'13"; 2. Schwarz, Haider e Kottulinsky a 2"; 5. Hack a 3"; 6. van de Wauwer e Hero a 4".

#### PS 7. - Kuseler Land 2 (km 7,47)

1. Weber e Droogmans in 3'41"; 3. Blomqvist a 1"; 4. Holzer e van de Wauwer a 4"; 6. Schwarz, Kleint e Hahn a 7".

#### PS 8. - Bliessen 1 (km 7,00)

1. Holzer in 4'48"; 2. Schwarz a 3"; 3. Demuth, e Hero a 7"; 5. Weber e Kleint a 11".

#### PS 9. - Branshausen 1 (km 9,80)

1. Weber in 6'00"; 2. Blomqvist e van de Wauwer a 1"; 4. Droogmans, Holzer e Demuth a 3".

#### PS 10. - Mitlosheim (km 8,50)

1. Holzer in 5'15"; 2. Droogmans a 4"; 3. Kleint a 8"; 4. Grundel a 9"; 5. Hahn a 10"; 6. Schwarz a 11".

#### PS 11. - Losheimer Platte 1 (km 12,72)

1. Droogmans in 7'58"; 2. Blomqvist a 2"; 3. Schwarz a 3"; 4. Weber a 4"; 5. Demuth a 5"; 6. Arletti a 9".

#### PS 12. - Drehschelbe 1 (km 8,00)

1. Weber in 4'21"; 2. Droogmans a 3"; 3. Holzer, Demuth e van de Wauwer a 5"; 6. Arletti a 8".

#### PS 13. - Oberemmel 1 (km 6,75)

1. Droogmans, Holzer e van de Wauwer in 4'36"; 4. Demuth a 2"; 5. Schwarz a 3"; 6. Weber, Hahn e Arletti a 4".

#### PS 14. - Konzer Tälchen 1 (km 12,85)

1. Holzer in 7'58"; 2. Weber e Droogmans a 6"; 4. Schwarz a 7"; 5. Arletti a 8"; 6. Demuth a 11".

#### PS 15. - Ruwertal 1 (km 17,00)

1. Weber in 10'11"; 2. Holzer a 8"; 3. Droogmans a 9"; 4. Demuth a 12"; 5. Arletti a 14"; 6. van de Wauwer a 15".

#### PS 16. - Vulkaneifel (km 14,00)

1. Weber in 8'03"; 2. Hahn a 5"; 3. van de Wauwer a 9"; 4. Droogmans a 10"; 5. Schwarz a 12"; 6. Holzer a 18".

#### PS 17. - Blienengarten 1 (km 6,68)

1. Schwarz in 5'11"; 2. Holzer e Kleint a 2"; 4. Haider a 5"; 5. Droogmans a 7"; 6. Arletti a 9".

#### PS 18. - Cochem 1 (km 11,15)

1. Droogmans in 6'16"; 2. van de Wauwer a 6"; 3. Holzer a 10"; 4. Schwarz a 11"; 5. Arletti a 14"; 6. Haider a 15".

#### PS 19. - Hunsrücköhen 1 (km 6,51)

1. Holzer in 3'49"; 2. Schwarz a 1"; 3. Droogmans a 2"; 4. Kleint e Arletti a 3"; 6. Hahn a 6".

#### PS 20. - Soonwald 1 (km 8,19)

1. Droogmans in 4'29"; 2. Holzer a 3"; 3. Hahn a 4"; 4. Schwarz a 7"; 5. Haider a 9"; 6. Arletti a 10".

#### PS 21. - Pferdsfeld 1 (km 17,36)

1. Holzer in 11'30"; 2. Droogmans a 7"; 3. Arletti a 11"; 4. Kleint a 16"; 5. Hahn a 22"; 6. Haider a 24".

#### PS 22. - Musikantenland 1 (km 9,13)

1. Droogmans in 5'30"; 2. Holzer e Hahn a 3"; 4. Schwarz e Kleint a 7"; 6. Haider a 11".

#### PS 23. - Baumholder 2 (km 14,00)

1. Holzer in 8'30"; 2. Droogmans a 3"; 3. Hahn a 4"; 4. Schwarz a 5"; 5. Kleint a 14"; 6. Kottulinsky a 16".

#### PS 24. - Bliessen 2 (km 7,00)

1. Holzer in 4'45"; 2. Schwarz a 4"; 3. Kleint a 12"; 4. Hahn a 13"; 5. Droogmans a 14"; 6. Haider a 16".

#### PS 25. - Braunshausen 2 (km 9,80)

1. Hahn in 6'12"; 2. Schwarz a 1"; 3. Holzer a 2"; 4. Droogmans e Haider a 6"; 6. Kleint a 7".

#### PS 26. - Mitlosheim 2 (km 8,50)

1. Holzer in 5'13"; 2. Droogmans e Kleint a 6"; 4. Schwarz a 7"; 5. Haider e Hahn a 14".

#### PS 27. - Losheimer Platte 2 (km 12,72)

1. Schwarz in 7'59"; 2. Holzer a 2"; 3. Droogmans a 4"; 4. Kleint a 9"; 5. Haider a 11"; 6. Canini e Hahn a 13".

#### PS 28. - Drehschelbe 2 (km 8,00)

1. Holzer in 4'24"; 2. Droogmans a 2"; 3. Schwarz a 6"; 4. Haider a 12"; 5. Kleint a 14"; 6. Kottulinsky e Hack 17".

#### PS 29. - Oberemmel 2 (km 6,75)

1. Droogmans in 4'35"; 2. Schwarz a 5"; 3. Holzer e Haider a 6"; 5. Hahn a 9"; 6. Kleint a 11".

#### PS 30. - Konzer Tälchen 2 (km 12,85)

1. Holzer in 7'58"; 2. Schwarz a 4"; 3. Droogmans a 5"; 4. Haider a 14"; 5. Hahn e Hack a 16".

#### PS 31. - Ruwertal 2 (km 17,00)

1. Droogmans in 10'16"; 2. Schwarz a 5"; 3. Holzer a 6"; 4. Kleint a 11"; 5. Hahn a 17"; 6. Haider a 18".

#### PS 32. - Vulkaneifel 2 (km 14,00)

1. Schwarz e Hahn in 8'10"; 3. Droogmans a 2"; 4. Holzer a 4"; 5. Haider a 7"; 6. Kleint a 9".

#### PS 33. - Blienengarten 2 (km 6,68)

1. Holzer in 5'06"; 2. Haider e Kleint a 6"; 4. Hahn a 14"; 5. Droogmans a 16"; 6. Kottulinsky e Stoeklein a 23".

#### PS 34. - Cochem 2 (km 11,15)

1. Droogmans in 6'21"; 2. Schwarz a 2"; 3. Holzer a 3"; 4. Hahn a 7"; 5. Haider a 9"; 6. Hack a 13".

#### PS 35. - Hunsrückhöhen 2 (km 6,51)

1. Droogmans e Holzer in 3'45"; 3. Schwarz a 2"; 4. Hahn a 4"; 5. Haider a 7"; 6. Kleint a 9".

#### PS 36. - Soonwald 2 (km 8,19)

1. Droogmans e Holzer in 4'31"; 3. Schwarz a 2"; 4. Haider e Hahn a 5"; 6. Hack a 6".

#### PS 37. - Pferdsfeld 2 (km 17,36)

1. Droogmans in 11'19"; 2. Schwarz a 11"; 3. Holzer a 12"; 4. Haider a 15"; 5. Kleint e Hahn a 25".

#### PS 38. - Musikantenland 2 (km 9,13)

1. Schwarz in 5'28"; 2. Holzer a 4"; 3. Droogmans e Kleint a 7"; 5. Kottulinsky a 9"; 6. Haider a 10".

#### PS 39. - Baumholder 3 (km 14,00)

1. Holzer in 8'38"; 2. Schwarz a 1"; 3. Kottulinsky a 3"; 4. Hahn a 11"; 5. Kleint a 14"; 6. Droogmans a 15".

#### EUORALLY

St. Wendel (D), 22-24 luglio 1988

#### 7. Rally Deutschland

Gara valida per il campionato europeo (coeff. 20)

**La classifica:** 1. Droogmans-Joosten (Ford Sierra Cosworth) in 4.01'57"; 2. Holzer-Wendel (Lancia Delta Integrale) a 1'43"; 3. Schwarz-Wicha (Audi 200 Quattro) a 3'36"; 4. Kleint-Hiemer (Volkswagen Golf 16V) a 4'54"; 5. Haider-Hinterleitner (Opel Kadett Gsi) a 5'55"; 6. Hahn-Birk (Ford Sierra Cosworth) a 7'38"; 7. Hack-Hack (Lancia Delta 4Wd) a 9'06"; 8. Beck-Seiter (Peugeot 205 Gti 1.9) a 14'28"; 9. Kottulinsky-Thoerner (Audi 200 Quattro) a 14'34"; 10. Saelens-Breyne (Ford Sierra Cosworth) a 20'24"; 1. Gr. N.

**Così il campionato** (dopo 27 prove di cui 6 a coeff. 20): 1. Droogmans punti 840; 2. Tabaton 740; 3. Rayneri 700; 4. Arletti 676; 5. Snijers 580; 6. De Martini 520; 7. Chatriot 430; 8. Alen e Saby 400; 10. Holzer 364.



A cura di **Maurizio Ravaglia**

■ **MAZDA.** Ancora un successo in Kenya per il Mazda Rallye Team Italia. Il keniano David Green, con una 323 4Wd della scuderia italiana, si è infatti aggiudicato la classifica del Gruppo N al rally Serena 500, prova del campionato nazionale. Con questa affermazione, la seconda in Kenya, il Mazda Team e Green sono al comando del Gruppo N.

■ **OFF ROAD.** Dopo il brillante risultato conseguito al raid Baja Aragon, in Spagna, dove è giunto 15. assoluto e secondo degli italiani, Gianni Lanza sarà al via della gara «off road» del Ciocco, che si disputerà a settembre, con una Mitsubishi Pajero dell'Ivrea Fuoristrada.

■ **GRAN BRETAGNA.** George Donaldson, 30enne scozzese vincitore del Gruppo N al Rac'87, è al comando con una Ford Sierra Cosworth Gr.N del campionato nazionale Cellnet, del quale si sono disputate 4 delle 8 prove in programma. Donaldson precede Grierson (Opel Kadett, Gr.S) e Shorth (Ford Escort Gr.B).

■ **RAID.** Il rally-raid del Descubrioento (Spagna) è stato vinto dalla Range Rover dell'equipaggio Arbelaz-Juventeny. Il secondo, terzo e quarto posto della classifica assoluta sono stati occupati dalle Nissan Patrol.

■ **SPAGNA.** Carlos Sainz, il pilota madrilen del team ufficiale Ford per il mondiale, si è aggiudicato al volante della Ford Rs200 il rally de Avilles, prova del campionato spagnolo rally su terra (al quale sono ammesse le vetture Gruppo B). Sainz ha preceduto di 23 secondi la Lancia Delta S4 dell'uruguayano Trelles. Al comando della serie iberica si trova sempre J.M.Servià con la Seat Ibiza «bimotore».

■ **MALESIA.** Al Lucky Strike Rally, che si disputerà in Malesia dal 24 al 27 settembre e valido quale seconda prova del campionato Fia Asia-Pacífico 1988, sarà presente anche lo svedese Per Eklund che avrà a disposizione una Nissan March Turbo. Tra gli altri iscritti, il neozelandese «Possum» Bourne (Subaru Rx Turbo) e il giapponese Kenjiro Shinozuka, con la Mitsubishi Galant Vr4 a trazione integrale e sterzo sulle quattro ruote che ha preso parte, senza troppa fortuna, al rally di Nuova Zelanda.

■ **ASIA.** Con la vittoria in Nuova Zelanda, prima gara della serie Asia-Pacífico, l'austriaco Sepp Haider è leader del campionato. Per tale ragione il pilota della Opel adesso ha intenzione di disputare anche l'Himalayan Rally, sempre con la Opel Kadett Gsi, allo scopo di rafforzare la propria posizione in questo campionato Fia alla sua prima edizione.

■ **BOSSINI.** Il bresciano Giacomo Bossini, sfortunato protagonista al recente rally della Lana, prenderà parte ad altre 3 gare (più una quarta da definire) con la Lancia Delta Integrale della Raceday: si tratta di Piancavallo, Sanremo, Due Valli.

Hanno collaborato: **Gianni Cogni, Martin Holmes, Grahame Ward, Hugh Bishop.**

## PRIMI TEST PER LA INTEGRALE 4 VALVOLE

# BIASION SAGGIA LA SUPER DELTA

LA NUOVA Lancia Delta Integrale con motore dotato di testata a 4 valvole per cilindro, destinata al mondiale rally '89 (la si vedrà nella seconda metà della stagione), la scorsa settimana ha effettuato i primi test al di fuori della pista privata della Mandria. Le strade scelte per i collaudi sono state quelle dell'entroterra ligure, in particolare il percorso della classica prova speciale del Sanremo Rezzo-Pieve dei Passi, Incaricati delle prove sono stati Miki Biasion (nella foto Dpp) e Lele Pinto, che ha sostituito il pilota veneto in partenza per il rally di Argentina. Da martedì a giovedì, quindi, la nuova arma della Lancia ha preso confidenza con le prove speciali. I tecnici della Casa torinese, diretti dall'ingegnere Roberti, hanno comunque negato che la Delta Integrale portata in Liguria avesse novità meccaniche. A tradire la presenza del motore a 16 valvole è stata ad ogni modo il vistoso rigonfiamento, un vero e proprio rialzo, del cofano anteriore, necessario per ospitare la nuova unità motrice che ha dimensioni maggiori per via appunto della testata a 4 valvole per cilindro. I tempi ottenuti dalla Delta Integrale 16V



sono stati quanto mai interessanti tanto da entusiasmare Miki Biasion. L'ultima giornata dei test è stata dedicata alla sperimentazione di diverse soluzioni per quanto riguarda i differenziali (la maggiore potenza della Integrale 16V rispetto alla attuale equipaggiata con motore 2 valvole necessita di organi di trasmissione più robusti). Sono stati rilevati i dati relativi a tutto il sistema di trasmissione.

## NO ALL'OMOLOGAZIONE DELLA KADETT 16V

AL 1000 Laghi di fine agosto non si vedrà la Opel Kadetti Gsi con testata a 16 valvole. La vettura infatti non è stata ancora costruita nei 5 mila esemplari necessari per ottenere l'omologazione in Gruppo A e, visto che la prossima scadenza per farlo è quella del 1. agosto,

la Kadett Gsi 16V non sarà omologata che il 1. gennaio 1989. La conseguenza della non avvenuta omologazione della nuova Kadett è la revisione dei programmi '88 del team ufficiale EuroSport che aveva preventivato, oltre alla gara finlandese anche i rally di Sanremo e Rac.

## UN 1000 LAGHI TUTTO DA SEGUIRE

PER GLI appassionati di rally, il 1000 Laghi rappresenta una delle prove più interessanti del calendario internazionale. Anche quest'anno la Finnair, compagnia di bandiera finlandese, ha realizzato un pacchetto di iniziative per gli sportivi italiani che vogliono seguire la «grande corsa di Jyväskylä». Si tratta dei viaggi «tutto compreso» che prevedono diverse formule: con vettura a noleggio, oppure con camper. Il programma Finnair relativo al 1000 Laghi '88 va dal 22 al 29 agosto (la partenza del rally è il 24 agosto e l'arrivo il 28). Le quote individuali di partecipazione comprendono: volo Milano-Helsinki-Milano; pernottamento in hotel in camera doppia con servizi privati; Carta vantaggi per ristoranti; «pass» per accedere alle prove speciali; mappe stradali; assicurazione Europ Assistance; borsa da viaggio, vettura o camper Inter-Rent a noleggio (per auto il chilometraggio è illimitato). Ecco di seguito le quote Finnair per il 1000 Laghi '88.

Con auto	
2 persone per auto	L. 1.680.000
3 persone per auto	L. 1.570.000
4 persone per auto	L. 1.516.000

Con camper	
2 persone per camper	L. 1.620.000
3 persone per camper	L. 1.357.000
4 persone per camper	L. 1.225.000
5 persone per camper	L. 1.146.000

Le quote si intendono con partenza da Milano (supplemento di L. 90.000 per partenze da Roma). La Finnair-Rally ha sede a Roma, tel. 06/4745839-4745817 (signori Cerrone e Minelli).



## NIENTE MADEIRA PER RAYNERI E DE MARTINI

DOPO la rinuncia al Deutschland Rally, l'Audi Sport Europa Team di Emilio Radaelli non sarà presente neppure al rally di Madeira, settima prova a coefficiente 20 del campionato europeo. La squadra italiana, che schiera le Audi Coupé Quattro di Rayneri (nell'immagine Photo4) e la 90 Quattro di Paola De Martini, ha ritenuto che le caratteristiche della gara di Madeira (percorso tutto su asfalto) non erano certamente favorevoli alle trazioni integrali tedesche. Rayneri e la De Martini saranno invece al via dell'Halkidiki (europeo coeff.20), che si disputerà in Grecia a fine agosto, dove la totale presenza di terra concede buone possibilità alle Audi.

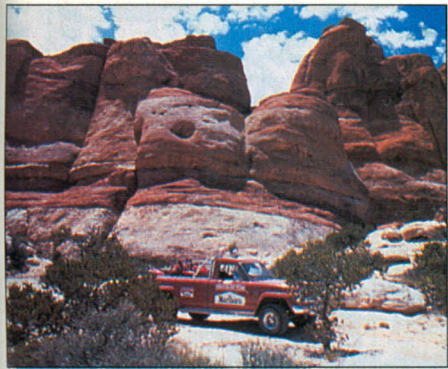
## BMW SPORTPOKAL VALIDA ANCHE LA COPPA ITALIA

VISTO il successo che sta riscuotendo il Bmw Italia Sportpokal, «torneo» riservato ai piloti privati che gareggiano con vetture Gr.A e N della Casa bavarese, la filiale italiana ha deciso di estendere la partecipazione anche ai piloti che prendono parte alla Coppa Italia. L'assegnazione dei punti avviene per le sette zone in cui è suddivisa la Coppa: valgono tutti i risultati moltiplicati per il coefficiente 0,15. Inoltre, se i primi tre del Gr.N si classificano anche nei primi dieci dell'assoluto, prendono punti supplementari nella classifica di divisione secondo il seguente schema: 20 punti, 15,12, sempre moltiplicati per il coefficiente del rally e per quello 0,15.

## IN MAROCCO DOPPIETTA DELLA OPEL

LA 23. edizione del rally del Marocco, gara candidata a entrare nel calendario del mondiale '89, ha visto il successo della Opel che ha piazzato due Manta 400 nei primi due posti della classifica assoluta finale. La vittoria è andata al francese, ma residente a Casablanca, Paul-Emile Decamps che ha preceduto di oltre 20 minuti Patrick Borne. Il rally del Marocco si è disputato su un percorso di 2238 chilometri in tre tappe con 39 settori.





## AI TEDESCHI IL TROFEO MARLBORO ADVENTURE QUARTI GLI ITALIANI

SI È CONCLUSA in America la quinta edizione (terza a carattere internazionale) del Marlboro Adventure Team (nell'immagine, un momento della competizione). La manifestazione si è disputata in Arizona e nello Utah e ha visto il successo dell'equipaggio tedesco formato dal 29enne Bergmiller (di professione pompiere) e dal 24enne Heini, studente. L'equipaggio italiano Bruno-Fiorillo ha concluso al quarto posto. Il Marlboro Adventure '88 ha visto i concorrenti impegnati in undici giorni di gare: 2000 km di percorso e prove effettuate con fuoristrada, barche, «trike» (motociclette a tre ruote) e anche a cavallo. Al Marlboro Adventure Team, che ha preso il via da Phoenix, hanno preso parte sette squadre: 5 della Germania, una dell'Italia e una del Belgio. Al termine, per qualcuno, forse un poco di delusione, appagata in ogni caso dalla splendida avventura vissuta.

## IN AGOSTO UN SAFARI PER IL BICENTENARIO DELL'AUSTRALIA

TRA le iniziative promosse per festeggiare il Bicentenario dell'Australia c'è anche il «Wynn's Safari», raid riservato alle auto e alle moto che si svolgerà dal 21 agosto al 4 settembre prossimo. La gara prevede un percorso di oltre 10 mila chilometri attraverso il Continente, con partenza da Alice Springs e arrivo a Sydney. Tra le squadre iscritte, la Mitsubishi Ralliart con un fuoristrada Pajero e la francese Sonauto che schiererà tre Mitsubishi Pajero. Al via del «Wynn's Safari» anche, direttamente dalla Russia, 6 Lada Niva 4x4.

## CORNEGLIANO D'ALBA PREMIA CERRATO CITTADINO BENEMERITO

CAPOCLASSIFICA del Cir '88 con quattro affermazioni, l'ultima delle quali al rally della Lana, Dario Cerrato (nell'immagine Photo4) riceverà venerdì 12 agosto nel corso di una festa in suo onore, il riconoscimento di cittadino benemerito di Cornegliano d'Alba, la città del cuneese dove il pilota del Jolly Club è nato trentasette anni fa e nella quale risiede. Il premio vuole così sottolineare non solo i meriti sportivi di Cerrato, ma anche quelli di «ambasciatore» di Cornegliano.



AS  
NOME  
COGNOME  
VIA  
CAP  
CITTA  
Per ricevere gratuitamente un catalogo dei prodotti TREVI compila e spedisce questo tagliando a LISA s.r.l. Via Sassonia 22 - 47037 Rimini (FO)



# ELETREVIZZATEVI!



XR 6870

RADIO RIPRODUTTORE CASSETTE STEREO AUTOREVERSE CON EQUALIZZATORE

- High power 30W + 30W
- Letture Nastro Metal
- Sintonia Automatica con Seek
- Pre-Out
- Sintonia Manuale Up/Down
- Completo di Plancia Estraibile ISO Norm



DIO AUTORADIO AU  
RADIO AUTORADIO  
AUTORADIO AUTOF  
IO AUTORADIO AU  
RADIO AUTORADIO  
AUTORADIO AUTOF  
IO AUTORADIO AU  
RADIO AUTORADIO  
AUTORADIO AUTOF  
IO AUTORADIO AU  
RADIO AUTORADIO  
AUTORADIO AUTOF  
IO AUTORADIO AU  
RADIO AUTORADIO  
AUTORADIO AUTOF



VELOCITÀ/Sport Nazionale

## PRIOGLIO SENZA STORIA

MISANO — Alessandro Prioglio ha vinto, dominandola fin dal 1. giro, l'8. gara del campionato Sport Nazionale. Alle sue spalle troviamo un regolare Boffa, mentre Arturo Merzario è giunto al 3. al termine di una bella rimonta. Sfortunati.

Misano Adriatico (Fo), 24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Prioglio (Lucchini Sn 88) 28'51"88; 2. Boffa (Lucchini Sn 86) a 10"86; 3. Merzario A. (Symbol) a 13"07; 4. Betti (Bogani) a 21"81; 5. Micangeli (Lucchini Sn 86) a 24"00; 6. Martinello E. (Lucchini Sn 88) a 30"10; 7. Sanesi (Lucchini Sn 88) a 36"64; 8. «Apache» (Lucchini Sn 86) a 38"54; 9. Galo (Lucchini Sn 87) a 48"46; 10. «Boga» (Lucchini Sn 86) a 53"81.

SALITA/Gubbio

## BRACONI NON PERDONA

GUBBIO — Spettacolare prestazione dell'aretino Mauro Braconi che, con una 2. manche da cardiopalma, è andato a recuperare ben 3" rispetto al suo primo crono, superando di soli 61 centesimi l'esterrefatto Caliceti, ormai sicuro della vittoria. Ritirati per rottura dei giunti Magliona e Paganucci.

Gubbio (Pg), 24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Braconi (Osella Pa/9) 3'40"51; 2. Caliceti (Osella Pa/9) a 61; 3. Curatolo (Osella Pa/12) a 4"57; 4. Peroni (Osella Bmw) a 8"21; 5. Scola C. (Osella Pa/6) a 10"34; 6. Canneori (Osella Pa/9) a 10"65; 7. Scola D. (Osella Pa/12) a 14"19; 8. Poponi (Lola Sport) a 17"10; 9. Dal Ben (Osella Bmw) a 28"89; 10. Alcidi (March) a 41"65.

RALLY 1. SERIE/Lucca

## LENCI SU TUTTI

LUCCA — Lenci e Buscioni, su Peugeot 205 Gti Gr.A preparata dall'Italtecnica, si sono aggiudicati la 23. edizione della Coppa Città di Lucca. Mattia, 7. assoluto, ha conquistato la testa della classifica parziale di zona.

Lucca, 23-24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Lenci-Buscioni (Peugeot 205 Gti) 1.41'39"; 2. Turri-Bimbi (Opel Kadett Gsi) a 43"; 3. Braccini-Bartolozzi (Peugeot 205 Gti) a 2'34"; 4. Grassini-Jacuzzi (Ford Sierra Cos.) a 2'54"; 5. Berretta-Pozzi (Lancia Integrale) a 3'26"; 6. Pierotti-Bertolacci (R5 Gt Turbo) a 4'10"; 7. Mattia-Bonizio (Ford Escort Rs Turbo) a 4'12"; 8. Baldacci-De Angelis (Fiat Ritmo 130 Ab.) a 5'31"; 9. Lucchesi-Tracogna (Golf Gti) a 6'10"; 10. Galli-Galli (R5 Gt Turbo) a 6'11".

SLALOM/Chiavari

## PANESI FA CENTRO

CHIVARI — Pierluigi Panesi, un pilota figure, ha messo a punto il suo primo successo assoluto, vincendo uno slalom di casa. 2. posto e gran rientro in gara per Aldo Rivera, al suo esordio stagionale, su Porsche. Terzo nella classifica assoluta Strata (Opel Kadett).

Chiavari (Ge), 24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Panesi (Fiat X 1/c) 181,88; 2. Rivera (Porsche) 186,39; 3. Strata (Opel Kadett) 187,42; 4. Tabacco (A112 Abarth) 187,95; 5. Perini (Fiat X 1/9 PiK) 188,38; 6. Zunino (A11 Abarth) 188,75; 7. Alboreto (Peugeot 205) 188,97; 8. Borra M.

VELOCITÀ/F. 2000

## DOMINA LUSUARDI

MISANO — In un caldo torrido Dino Lusuardi, su Ralt, ha vinto controllando abbastanza agevolmente il ritorno di Aloï; in 3. posizione De Tomaso davanti a Chionni e Marostica. Poco fortunate le prove di Padrone, costretto a partire in ultima fila, dopo aver fatto il 2. tempo nelle prove ufficiali.

Misano Adriatico (Fo), 24 Luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Lusuardi 40'56"94; 2. Aloï a 1"10; 3. De Tommaso a 5"39; 4. Chionni a 5"96; 5. Marostica a 9"27; 6. Prodan a 9"68; 7. Belluzzi (Dallara 386) a 42"47; 8. Gentilini a 52"68; 9. Caprotti a 54"03; 10. Valentino a 55"45. Tutti gli altri su Ralt Rt3.

RALLY 1. SERIE/Torino

## PRIMI GLI SVIZZERI A TORINO

TORINO — I coniugi elvetici Jaquillard, su Sierra Cosworth, si sono aggiudicati il 3. Rally Internazionale Città di Torino ed anche, con questa vittoria, il campionato svizzero. Rispettivamente 2. e 3. Bertone e Rosselli.

Torino, 23-24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Jaquillard-Jaquillard (Ford Sierra Cos.) 1.45'22; 2. Bertone-Chiappone (Lancia Delta Integrale) 1.45'42; 3. Rosselli-Ercole (Lancia Delta 4 Wd) 1.47'17; 4. Roux-Gorthaj (Ford Sierra Cos.) 1.50'09; 5. Oguej-Indermuhle (Mazda 323 4 Wd) 1.51'10; 6. Chersenda-Larcher (Vw Golf Gti) 1.53'27; 7. Muller-Spalato (Ford Sierra Cosworth) 1.54'24; 8. Minella-Castelli (Lancia Delta Integrale) 1.55'05; 9. Congiu-«Enrico» (Bmw M3) 1.55'11; 10. Cortese-Facchino (Lancia Delta Integrale) 1.55'36".

RALLY 1. SERIE/Nebrodi

## STAGNO SALE SUL PODIO

BROLO — Il palermitano Stagno, in coppia con Gattuccio, è tornato alla vittoria, su di una Ford Sierra Cosworth Gr.A, nel rally dei Nebrodi. Al 2. posto sono giunti, staccati di 1'38", Caruso-Guccione, su Ford Sierra.

Brolo (Me), 23-24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Stagno-Gattuccio (Ford Sierra Cos.) 1.25'07"; 2. Caruso-Gattuccio (Ford Sierra Cos.) a 1'38"; 3. «Apy»-Alfano (Ford Sierra Cos.) a 1'55"; 4. Galipò-Palmieri (Rà Gt Turbo) a 2'05"; 5. Caccia-«Sagj» (Lancia Delta Integrale) a 2'15"; 6. Denaro-Brocchio (R5 Gt Turbo) a 1'21"; 7. Tumino-Noto (Ford Sierra Cos.) a 2'29"; 8. Giacobbe-Ballotta (Ford Sierra Cos.) a 2'32"; 9. Campochiaro-Gigante (R5 Gt Turbo) a 2'41"; 10. Profeta-Palmeri (Lancia Delta Integrale) a 3'01".

SLALOM/Portiolo

## MASSOLA IL PIU VELOCE

PORTIOLO — Il pilota mantovano Leonardo Massola, con una Fiat X 1/9 prototipo, ha vinto la 2. edizione dello slalom di Portiolo, precedendo, al termine delle 2. manche in programma, l'altro grande favorito, il veronese Faustino Zandonà. 3. al traguardo Rizzi, su Dallara.

Portiolo (Mn), 24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Massola (Fiat X 1/9) 73,86; 2. Zandonà (Fiat 850) 74,80; 3. Rizzi (Dallara) 79,07; 4. Cordioli (Fiat 850) 74,14; 5. Zorzi (A112 Ab.) 81,38; 6. Draghetti.

SLALOM/Roccamorfina

## ARDUINI NON DELUDE

RACCAMORFINA — Vittoria di Leonello Arduini, su Porsche 914, nella 4. Coppa Città di Roccamorfina, gara valida per la Coppa Csaì 4. zona. Il pontino ha preceduto il concittadino Eugenio Diveroli (Porsche 911) di 2"1. Sul terzo gradino del podio è salita Laurenza (Simca R2).

Roccamorfina (Ce), 24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Arduini (Porsche 914) 122,79; 2. Diveroli (Porsche 911) 124,80; 3. Laurenza (Simca R2) 127,05; 4. De Luca (Porsche 911) 128,64; 5. Rossi.

SALITA/Cesana-Sestriere

## MAURO NESTI TORNA AL SESTRIERE

SESTRIERE — La 21. edizione della Cesana-Sestriere, 7. prova dell'europeo della montagna, è stata vinta da Mauro Nesti. Il Toscano ha avuto ragione su Giulio Regosa e Ezio Baribbi, giunti nell'ordine. Ma chi più di tutti ha da recriminare è Villarinho, solo nono.

Sestriere (To), 24 agosto 1988

**Classifica assoluta:** 1. Nesti (Osella Bmw) 4'41"09; 2. Regosa (Osella Pa/9) 4'45"00; 3. Baribbi (Osella Pa/9) 4'45"45; 4. Darbellay (Lucchini S 288) 4'46"93; 5. Casasola (Osella Pa/9) 4'51"51; 6. Stenger (Stenger Sacs) 4'53"21; 7. Bormolini (Osella Pa/9) 5'03"19; 8. Roasio (Osella Pa/12) 5'06"65; 9. Villarinho (Lola Bmw) 5'08"08; 10. Parlamento (March) 5'11"07.

RALLY 1. SERIE/Majano

## ZORDAN VINCE IL FESTIVAL

MAJANO DEL FRIULI — Rally festival alla 3. edizione in un anno che sarà ricordato per selettività, unita ad altrettanta spettacolarità. A spuntarla contro tutti è stato il bravissimo Zordan. Secondo il giovane Tondello.

Majano del Friuli (Ud), 22-23-24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Zordan-Marchetti (Ford Sierra Cosworth) in 2.04'54"; 2. Tondello-Segalla (Peugeot 205 Gti) a 2'57"; 3. Manfrinato-Maniero (Sierra Cosworth) a 3'17"; 4. Muner-Gaiotti (Delta Integrale) a 4'06"; 5. Soppa-Nalli (Renault 5 Gt Turbo) a 4'09"; 6. Venica-Candoni (idem) a 4'29"; 7. De Cecco-Gincerotto (Sierra Cosworth) a 5'33"; 8. Del Negro-Paulitti (Peugeot 205 Gti) a 7'31"; 9. Cenedese-Carnielli (Peugeot 205 Gti) a 7'35"; 10. Nicola-Nicola (Peugeot 205 Gti) a 7'44".

RALLYSPRINT/Monti Dauni

## MANZOLI VINCE SENZA PROBLEMI

CASALNUOVO MONTEROTARO — Dieci prove vinte su tredici disputate hanno sancito il dominio dei cremonesi Manzoli-Bolchi e della loro Sierra Cosworth Gr. A nella 6. edizione del Rally dei Monti Dauni. I locali De Salvia-Rignanese si sono ritirati.

Casalnuovo Monterotaro (Fg), 24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Manzoli-Bolchi (Ford Sierra Cos.) 1.12'10"; 2. Scolaro-De Piero (Opel Manta) a 1'34"; 3. Ruggiero-Ferrara (Peugeot 309 Gti) a 3'26"; 4. Maruotti-Fasano (R5 Gt Turbo) a 4'21"; 5. Lattanzio-Abruzzese (A 112 Ab.) a 9'25"; 6. Ippolito-Gravina (Opel Corsa Gt) a 9'55"; 7. Grosso-Bosco (A 112 Ab.) a 9'58"; 8. Pacifico-Cianpi (Alfasud) a 10'42"; 9. Compierchio-Balena (Opel Corsa) a 11'04; 10. Vecchione-Pizzo (A 112 Ab.) a 11'05".

AUTOCROSS/Ceccano

## ROSELLA DA COPIONE

CECCANO — Pubblico e piloti protagonisti della 3. prova del Trofeo Corvi e vittoria assoluta del campione Giambattista Rosella che, nonostante abbia corso nella classe 1500, ha avuto la meglio anche delle vetture della classe maggiore. Ottimo 2. posto per Braga.

Ceccano (Fr), 24 luglio 1988

**Classifica assoluta:** 1. Rosella (Fiat X 1/9) 6'50"5; 2. Braga (Lancia Beta Montecarlo) 6'51"4; 3. Sardelli (Fiat X 1/9) 6'51"5; 4. Azzoli (Fiat X 1/9) 7'00"4; 5. Bacilligieri.



F. ALFA BOXER/ HANNO DECISO LE SCIE

# A PERGUSA SEGNA SAVOLDI

**PERGUSA** — Con un acume tattico notevole, Mirko Savoldi è riuscito a vincere, dopo una bella serie di secondi posti, la sua prima gara della stagione. Il pilota del team Vergani, conscio dell'estrema importanza delle scie, ha seguito come un'ombra Giampaolo Pace studiandolo attentamente per poi piazzare la stoccata vincente proprio nel corso dell'ultimo giro. Infatti alla staccata della variante che precede i box, Savoldi è uscito velocissimo dalla scia del viterbese che, impotente, ha dovuto accontentarsi del secondo posto. Al via Pace, partito molto bene, riesce ad affiancare il poleman Regis, ma all'ingresso della prima variante lo stesso Pace è protagonista di una manovra non molto ortodossa. Il pilota del Sanremo Racing, con una paio di ruotate costringe Regis alla resa con il... consenso dei commissari che non ritengono nemmeno di richiamare Pace. Preso il comando della gara Pace conduce in testa fino al sesto giro con Savoldi che lo controlla. Dietro, Regis sfila quarto alle spalle di Gilardi. Segue un guizzo di Regis che momentaneamente riaggancia la terza posizione, ma il motore fa le bizze e il leader del campionato deve riacciocarsi in quarta posizione. Intanto nel corso della settima tornata Savoldi supera Pace all'uscita del curvone, ma al giro successivo preferisce riacciocarsi in attesa delle ultime battute della gara. Intanto sono costretti alla resa Ballabio per un uscita di strada, De Luca, per un testa-coda alla variante dopo i box — per non tamponare Montoni — e ancora Napoli, Cesarini e Melgrati per guai meccanici. La seconda metà della gara in testa vive del duello tra Pace e Savoldi; il primo cerca in ogni modo di scrollarsi dalla scia l'avversario che comunque non molla l'osso e proprio prima della staccata che precede la variante dei box tenta il sorpasso riuscendo a superare Pace con una manovra ineccepibile che lo stesso battistrada non può contrastare. Proprio in quest'ultimo giro anche Regis riesce a coronare il suo rabbioso inseguimento e



così agguanta un bel terzo posto a spese di Gilardi che gli consente di mantenere saldamente la testa della classifica del campionato. Nelle posizioni di rincalzo Angelelli è protagonista di un bell'inseguimento e alla fine il quinto posto è suo, mentre Miani, causa la rottura di un collettore di scarico finisce solo al settimo posto preceduto anche da uno spento Montani.

**Maurizio Masini**

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (EN), 17 luglio 1988

**Prova valida per il campionato Italiano di Formula Alfa Boxer**

**Classifica:** 1. Savoldi 14 giri in 26'32"13 alla media di 156,695; 2. Pace a 0'67; 3. Regis a 2'65; 4. Gilardi a 3'51; 5. Angelelli a 22'10; 6. Montani a 22'45; 7. Miani a 27'23; 8. Savio a 36'98; 9. Cisolla a 37'21; 10. Zampieri a 40'99; 11. Poloni a 40'99; 12. Knycz a 53'38; 13. Sabatini a 1'01'94; 14. Perego a 1'11'32; 15. Filippini a 3 giri; 16. Melgrati a 3 giri; 17. Ballabio a 5 giri.

□ Giro più veloce: Regis in 1'52'47 alla media di 158,442 kmh.

## MI È ANDATA BENE

**PERGUSA** - Felicità nel team Vergani e vittoria molto intelligente di Mirko Savoldi: «**Ho tentato — racconta il vincitore — all'ultimo giro e mi è andata bene; d'altra parte l'effetto delle scie su questo tracciato si sente in modo sensibile. Ho cercato di studiare Pace senza perdere un centimetro. La vettura era eccezionale, non si poteva non vincere.**». Giampaolo Pace, secondo tempo in prova, autore di una partenza abbastanza discutibile: «**La mia non è stata una scorrettezza, ho solo restituito a Regis quello che lui mi aveva fatto al Mugello. Nell'ultimo giro non c'è stato niente da fare, Savoldi aveva più velocità e quando è uscito dalla scia è passato grazie a quei 200 giri che si guadagnano stando dietro in questi lunghi rettilinei.**». Regis nonostante il terzo posto è tutt'altro che felice e appena sceso di macchina subito polemizza: «**In partenza ho avuto una gran bella cortesia da Pace che nonostante sia parecchi anni che corre non sa ancora quale deve essere il comportamento da tenere in pista. Io al Mugello non l'ho certo toccato, al contrario Pace mi ha dato una bella botta. Dopo, il motore per due volte si è messo a rattare e pensavo di dovermi fermare, poi ha ripreso ad andare regolarmente e ho potuto agguantare il terzo posto.**» □





F. PANDA/NIENTE DA FARE PER AGHEMIO E BAJ

# BETTINI NUOVO CADETTO DI MONZA

MONZA — Ci hanno provato in tutti i modi Alex Aghemio e Filippo Baj a contrastare Fabrizio Bettini, ma alla fine l'ha spuntata ancora il giovane varesino, vincendo la sua decima gara (su tredici) in F. Panda. Bettini così ha vinto matematicamente il titolo di Cadetto '88 e vanta, a una gara dal termine, sette punti di vantaggio su Aghemio in classifica generale, l'unica che interessasse quest'ultimo, dato che, per limiti d'età, non può concorrere al Cadetti, riservato ai minori di 23 anni. La corsa di Monza è stata la più bella di tutta la stagione e lo spettacolo visto in pista è stato

all'altezza della fama della F. Panda. Per ventidue lunghissimi e pirotecnici giri di gara, si è assistito a un continuo duellare fra Baj, Bettini e Aghemio, i quali non si sono risparmiati e tutti e tre, per un motivo o per l'altro, ci hanno «dato dentro» da matti. Infatti Bettini voleva dimostrare che il re è ancora lui, mentre Aghemio era intenzionato a chiarire che non è inferiore al varesino, mentre Baj era convinto di poter dire la sua nel discorso per la vittoria. Giro dopo giro questi tre piloti si sono sfidati superando i limiti, ma sempre restando nella correttezza. La bravura messa in mostra, nel con-

dalla fine per un problema meccanico. Un miglior congedo per le vacanze, la F. Panda non lo poteva trovare. In F. Fire ha vinto Leonardo Verrelli, che ha preceduto Marco Spiga e Giuseppe Benvisuto, al debutto in F. Fire, dopo l'abbandono della vecchia F. Panda.

**Paolo Ciccarone**

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (MI), 16 luglio 1988

### 9. gara Trofeo Cadetti Agip

#### Le classifiche

**1. Batteria:** 1. Bettini (Tatuus) 10 giri in 11'02"02 alla media di 133,228 Km/h; 2. Mercatelli (Mig) 6'61"; 3. Scialpi (Cavallini) 21"38; 4. Milazzo (Crs) 21'67"; 5. Armanini (Covir) 22"03; 6. Abergio (Maki) 25"38, 7.

In alto (FotoStudio '83), Mirko Savoldi ha centrato a Pergusa la sua prima vittoria stagionale dopo un lungo duello con Pace (a sinistra, Photo4). Al centro a sinistra (Photo4), Regis ha consolidato la sua leadership in F. Alfa Boxer con il terzo posto siciliano. Sopra, Bettini con il successo di Monza ha conquistato matematicamente il titolo di Cadetto 1988 e ora punta anche a quello nazionale. A destra, Spica che è giunto secondo nella gara riservata alle Formula Fire corsa sul tracciato brianzolo è vinta da Verrelli (FotoCiccarone)



## UNA BELLA FATICA

MONZA — Alessandro Aghemio non è molto contento. Nel giorno del compleanno della madre avrebbe voluto regalarle qualcosa di più di un terzo posto: «Inutile dire che puntavo alla vittoria — dice il milanese — ma ha vinto il più bravo, niente da dire. Peccato che i doppiaggi ci abbiano rallentato, perché era una corsa da giocarsi in volata e si poteva tentare di tutto». Anche Filippo Baj la pensa allo stesso modo: «Eravamo tutti in grado di mantenere lo stesso ritmo. I doppiaggi ci hanno creato qualche problema e Bettini se ne è andato. Io mi sono preso degli spaventi incredibili, perché la suola della scarpa si infilava sotto il pedale dell'acceleratore e non riuscivo più a toglierlo. Dovevo frenare anche con il piede sinistro. Per fortuna che è andato tutto bene». Fabrizio Bettini ha lo sguardo di chi ha appena rubato la marmellata...: «Non saprei cosa dire. Ho fatto la mia solita corsa e Baj e Aghemio sono stati molto bravi nel tenere il ritmo. È andato tutto bene, ma ho dovuto faticare parecchio per riuscire a stare davanti. Cosa farà l'anno prossimo? Ancora non lo so, perché devo finire il campionato di F. Panda Nazionale e non ci ho ancora pensato». Forza della modestia: con dieci vittorie su undici gare corse, non ha fatto nessun pensiero per il futuro... □

trollare le vetture portate sempre al limite, è stata tanta e quando, a quattro giri dal termine, sono iniziati i doppiaggi di alcuni concorrenti, Bettini è riuscito a prendere quel leggero margine di vantaggio che gli inseguitori non sono più riusciti a colmare. Ma lo spettacolo non era ancora finito, dato che Baj, con la scarpa incastrata fra acceleratore e freno, faticava nelle staccate per cui i brividi sono stati tanti e continuati. Il secondo gradino del podio premia Baj, ma anche Aghemio, terzo, avrebbe meritato la medesima soddisfazione tanto che si può affermare che mai gara fu più meritevole di avere tre piloti sul gradino più alto del podio. Nelle retrovie, con tutto quello che capitava davanti, non se la sono presa comoda e, a ridosso dei primi tre, Valori, Saleri e Corsini hanno dato spettacolo anch'essi. Peccato che dal gruppetto mancasse Mercatelli, fermo a sei giri

Mapelli (Crs) 28"96; 8. Notarnicola (Treffo) 28"98.

**2. Batteria:** 1. Aghemio (Ermolli) 10 giri in 11'08"54 alla media di 131,929 Km/h; 2. Valori (Ermolli) 4'01"; 3. Saleri (Adm) 4'26"; 4. Rigoldi (Tatuus) 4'49"; 5. Frosinini (Tatuus) 17"13; 6. Missaglia (Ermolli) 17"39; 7. Martignoni 17"76; 8. Marostica (Ellenne) 18"62.

**3. Batteria:** 1. Baj (Crs) 10 giri in 11'06"12 alla media di 132,408; 2. Corsini (Corsini) 6"10; 3. Sabbadini (Ellenne) 14"33; 4. Papis (Moschella) 15"31; 5. Lunghi (Ermolli) 23"39; 6. Sabbatini (Spike) 24"43; 7. Lama (Tatuus) 38"74; 8. Fior (Ermolli) 43"85.

**Finale:** 1. Bettini (Tatuus) 22 giri in 24'11"37 alla media di 133,694 Km/h; 2. Baj (Crs) 3'05; 3. Aghemio (Ermolli) 3'31; 4. Valori (Ermolli) 12"33; 5. Saleri (Adm) 4'43; 6. Corsini (Corsini) 14'61; 7. Sabbadini (Ellenne) 25"56; 8. Missaglia (Ermolli) 52"59; 9. Mapelli (Crs) 56"63; 10. Lunghi (Ermolli) 56"95; 11. Milazzo (Crs) 57"15; 12. Abergio (Maki) 1'07"27; 13. Papis (Moschella) 1'19"87.

□ Giro più veloce: Aghemio in 1'04"90 alla media 135,901 Km/h.

**F. Fire:** 1. Verrelli (Barrelli) 15 giri in 17'50"82 alla media di 123,550 Km/h; 2. Spiga (Corsini) 10"97; 3. Benvisuto (S. Andrea) 20"22; 4. Mollì (Serwa) 20"55; 5. Rossi (Ermolli) 21"03; 6. Pessina (Corsini) 29"10; 7. Bergamaschi (S. Andrea) 48"83; 8. Feltrin (Tatuus) 4 giri; 9. Magnani (Cavallini) 14 giri.



SALITA/AD ASCOLI BIS PER BARIBBI

# EZIO HA DISTRUTTO IL VECCHIO RECORD

ASCOLI PICENO - Ezio Baribbi ha iscritto per la seconda volta il suo nome nell'Albo d'Oro della Ascoli-Colle S. Giacomo «Coppa Paolino Teodori», giunta alla 27. edizione, con una prestazione che gli ha permesso di conquistare anche il record della salita. Il pilota bresciano ha percorso i 10.200 chilometri che da Piagge portano a Colle San Giacomo in 4'40"68 alla media di 130,82 Km/h migliorando così di 1"54 il record realizzato lo scorso anno da Mauro Nesti che quest'anno non ha partecipato alla classica marchigiana della montagna. Un forfait che non ha certo demotivato i protagonisti della gara organizzata dall'Automobile Club Ascoli Piceno, affiancato nell'occasione da Central Frigor Marconi e Carisap, e lo ha dimostrato anche Mauro Braconi pure lui con un tempo al di sotto del precedente limite che gli ha permesso di occupare il secondo posto in classifica assoluta davanti a Giulio Regosa. La gara si è disputata in condizioni ottimali dopo il gran caldo dei giorni precedenti e l'improvviso peggioramento del sabato con la pioggia ha interessato la parte conclusiva delle prove. Il percorso, caratterizzato da un dislivello di 606 metri e pendenza media del 5,53%, si è presentato in perfette condizioni per la salita dei 90 concorrenti. Alla fine hanno concluso in 78 con nessun incidente di rilievo aparte il fuoristrada di Francesco De Nicola che ha seriamente danneggiato la sua Sport Nazionale contro le rocce della parte conclusiva del tracciato. Oltre al gran spettacolo offerto dai concorrenti delle vetture Sport non sono mancati confronti assai serrati che hanno caratterizzato la gara negli altri Gruppi e soprattutto nel Gruppo N. Nella classe 1150, la più «affollata» con 20 partenti, Enrico Diletta ha confermato la sua superiorità migliorando di oltre 8" il suo primato di classe su questo tracciato. Nella 2500 lotta sul filo dei decimi tra Frabizio Torbi e Evano Betti entrambi su R5 Gt Turbo. Rimangono sempre nel Gruppo B da segnalare anche le prove di Roberto Trasarti (1330), Giovanni Di Stefano (1400), Maurizio Ciccalè (3000).

**Giancarlo Giannobile**



**Ezio Baribbi (a sinistra Attualfoto) ha vinto, per la seconda volta la salita di Ascoli abbassando anche il record del tracciato. Pure il toscano Braconi (sopra, FotoBiondo), arrivato secondo, è sceso sotto il precedente limite che apparteneva a Nesti**

## VELOCITÀ IN SALITA

Ascoli Piceno 17 luglio 1988

### 27. Coppa Paolino Teodori

Prova valida per il campionato italiano della montagna

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Baribbi (Osella Pa/9) 4'40"68; 2. Braconi (Osella Pa/9) 4'41"95; 3. Regosa (Osella Pa/9) 4'42"59; 4. Irlando (Osella Bmw) 4'43"19; 5. Canneori (Osella Pa/9) 4'51"45; 6. Bielanski (Osella Pa/9) 4'53"65; 7. Paganucci (Osella Pa/9) 5'05"76; 8. Giorgio (Lucchini) 5'15"64; 9. Temperini (Osella Pa/6) 5'18"63; 10. Nataloni (Lancia Delta S4) 5'20"40.

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Diletta (Osella Pa/9) 6'45"52; 2. Romoli (Osella Pa/9) 6'48"57; 3. Tirabassi (Osella Pa/9) 6'48"68; 4. Ruffini (Osella Pa/9) 6'52"41; 5. Cuccioloni G.

6'55"45; 7. Celaia 6'56"45; 8. Palma 6'59"80; 9. Russo 7'00"74; 10. Di Giuseppe 7'05"16; 11. Di Luigi 7'07"74; 12. Balloni 7'12"60; 13. Domanico 7'15"50; 14. Fidanza 7'15"75; 15. D'Ostilio 7'19"16; 16. Lepore 7'23"12 (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Trasatti (Peugeot 205 Rally) 6'18"41; 2. Cocchetti (Citroën Ax Sport) 6'28"65; 3. Ferrigno (Citroën Ax Sport) 6'32"70; 4. Mangani (Talbot) 6'36"68;

**Classe 1400:** 1. Di Stefano (Alfasud Ti) 6'37"09.

**Classe 1600:** 1. Brandimarte (Ford Escort Xr3) 6'57"84.

**Classe 2000:** 1. Ciancetta (Fiat Ritmo 130) 6'23"96; 2. Della Rocca (Peugeot 205 Gti) 6'26"82; 3. Beliva (Daihatsu Charade) 6'35"29; 4. Pepi (Fiat Ritmo 125) 7'01"49.

**Classe 2500:** 1. Torbi 5'53"54; 2. Butti 5'53"82; 3. Catanzariti 5'56"90; 4. Di Giuseppe (Bmw M3) 6'00"05; 5. Menegoni 6'17"46; 6. Piccioni 6'17"95; 7. Ciotti (Fiat Uno Turbo) 6'36"16; 8. D'Astolfo 6'34"74 (gli altri su R6 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Ciccalè 5'47"92; 2. Gallucci 5'53"40; 3. Gianninno 5'59"80; 4. Falcone (Ford Rs Turbo) 6'31"30 (gli altri su Ford Sierra Cosworth).

#### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Schiavone (Fiat Panda 45) 7'06"31; 2. Carriero (Fiat Uno 45) 7'11"67; 3. Ferranti (Fiat Panda 1000) 7'19"16.

**Classe 1150:** 1. Broccolini 6'22"74; 2. Savoia 6'31"79; 3. Serafini 6'37"85; 4. Forini 6'37"98; 5. Carpani 6'39"33 (tutti su A 112).

**Classe 1300:** 1. Pazzi (Citroën Ax Sport) 6'33"51.

**Classe 1400:** 1. Pancotti 6'20"35; 2. Castelli 6'25"21; 3. Delfino (Alfasud) 6'32"19; 4. Paloschi 6'44"43 (gli altri su Alfasud Sprint).

**Classe 1600:** 1. Pellegrini 6'19"05; 2. Pennesi 6'36"69; 3. Filiaggi (Alfa 33) 6'45"43 (gli altri su Alfasud Sprint Qv).

**Classe 2000:** 1. Iacovella (Alfa Romeo GTV) 5'52"60; 2. Amodeo (Golf Gti) 5'53"35; 3. «Giuseppe» (Opel Manta) 5'55"59; 4. Savini (Peugeot 309 Gti) 6'16"20; 5. Foschi (Alfetta GTV) 6'38"10.

**Classe 2500:** 1. Ronchetti (Renault 5 Gt Turbo) 7'00"39.

**Classe oltre 2500:** 1. Iacoangeli (Alfa 75) 5'36"13; 2. Tommassi (Renault 21) 6'00"76; 3. Moscone (Ford RS Turbo) 6'38"61.

#### GRUPPO B

**Classe 1600:** 1. Laudato (Fiat X 1/9) 6'06"86; 2. Mezzasalma (Fiat X 1/9) 6'12"57.

**Classe 3000:** 1. Nataloni (Lancia Delta 54) 5'20"40; 2. Tarquini (Porsche 911) 5'54"29; 3. Radici (Ferrari 308 GTB) 6'01"24.

#### SPORT

**Classe 2000:** 1. Baribbi (Osella Pa/9) 4'40"68; 2. Braconi (Osella Pa/9) 4'41"95; 3. Regosa (Osella Pa/9) 4'42"59; 4. Irlando (Osella Bmw) 4'43"19; 5. Canneori (Osella Pa/9) 4'51"45; 6. Bielanski (Osella Pa/9) 4'53"65; 7. Paganucci (Osella Pa/9) 5'05"76; 8. Temperini (Osella Pa/9) 5'18"63.

**Sport Nazionale:** 1. Giorgio (Lucchini) 5'15"64; 2. Zanini (Osella Pa/9) 5'23"27; 3. Perchinunno (Osella Pa/9) 6'07"33.

## TUTTO BENE O QUASI

ASCOLI PICENO - Grande soddisfazione per Ezio Baribbi per la vittoria e il record ottenuti ad Ascoli anche se, alla fine il pilota bresciano ha da recriminare qualche cosa: «Sinceramente è andato quasi tutto bene, sino a poche centinaia di metri dal traguardo. Sulle ultime curve mi si è bloccata la seconda marcia, un inconveniente che mi ha impedito di migliorare ulteriormente il record della salita». Insomma, ci teneva a vincere ancora meglio anche perché mancava Mauro Nesti e battere il toscano è sempre un pungolo in più per i piloti. L'assenza di Nesti, comunque, è dovuta esclusivamente a motivi personali, come ha tenuto a precisare lo stesso presidente dell'Ac Innocenzo Cenciarini: «Oltre a essere insieme nella commissione corse su strada siamo soprattutto amici e se c'erano problemi di qualsiasi natura Nesti me ne avrebbe parlato». Cenciarini, inoltre, ha voluto anche dare la giusta dimensione al malumore tra i concorrenti delle Sport a causa del pagamento della tassa d'iscrizione: «Ritengo che sia una cosa normale, in più, quello economico è un problema che ogni anno tiene in forse sino all'ultimo la manifestazione e tra le voci del bilancio c'è anche quella delle iscrizioni. Se capiterà di avere qualche sponsor un più i primi ad asserne agevolati saranno chiaramente i piloti». □



# RALLYSPRINT/PELLONI VINCE IN VOLATA PER IL MODENESE BASTA UN SECONDO

**VIADANA** — Un' appassionante sfida sul filo del secondo, un duello cominciato alla prima prova speciale e conclusosi sul traguardo dell'ottava e ultima fra due R5 Gt turbo Gruppo A e con il pilota modenese Pelloni che è riuscito a salire sul gradino più alto del podio beffando, proprio nel finale, il suo grande e acerrimo rivale, il bergamasco Fassitelli. Così è vissuta la prima edizione del Rally del Basso Mantovano-trofeo Cassa di risparmio di Reggio Emilia, disputatosi sulle strade del Viadanese, con 140 chilometri complessivi di percorso con otto prove speciali (tutte su asfalto) disegnate dagli organizzatori del Crossodromo «La Piana» per creare la giusta selezione. La disfida tra Pelloni e Fassitelli ha monopolizzato in pratica tutta la corsa, con il milanese Zavattoni (Bmw M3) piazzato al terzo posto ma mai in grado di attaccare a fondo i primi due (c'è riuscito solo nella quarta speciale, vinta d'un soffio proprio davanti alla coppia che ha dominato la corsa). Pelloni si è imposto in 3 speciali (seconda, sesta e settima), Fassitelli in una (la prima), tre volte sono finiti primi a pari merito (terza, quinta e ottava) e una secondi sempre con lo stesso tempo (nella quarta): a metà gara, prima del riordino, il bergamasco conduceva con 1" sul modenese, il quale ha lanciato il suo attacco nella seconda parte del rally, raggiungendo in testa Fassitelli nella sesta ps, sorpassandolo di 1" nella settima e resistendo al suo ritorno nell'ultima, vinta a pari merito. Un duello veramente mozzafiato, dunque, che ha premiato Pelloni proprio sul... filo di lana e che, nelle posizioni subito retrostanti, ha visto due piloti con vetture di Gruppo N (Travagin con la R5 Gt turbo e Minuti con la Kadett Gsi) piazzarsi al quarto e quinto posto e il bravissimo Remelli (Ritmo 130) al sesto, primo della folta pattuglia di mantovani in gara. Anche fra quest'ultimo e il cremonese Minuti si è sviluppata, nella seconda parte del rally, una appassionante battaglia per la quinta piazza giocata tutta sul filo del secondo, risoltasi, a favore di Romelli, alla penultima speciale (nell'ultima i due erano riusciti a spuntare lo stesso tempo).

**Umberto Tosi**

## RALLYSPRINT

Viadana (MN), 17 luglio 1988

### 1. Rally del basso Mantovano

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Pelloni-Casari (R5 Gt Turbo) in 15'05"; 2. Fassitelli-Pirovano (R5 Gt Turbo) a 1"; 3. Zavattoni-Loffi (Bmw M3) a 13"; 4. Travagin-Travagin (R5 Gt Turbo) a 26"; 5. Minuti-Marchetti (Opel Kadett Gsi) a 32"; 6. Remelli-Panizza (Fiat Ritmo 130) a 33"; 7. Stanga-Ziloli (Uno Turbo) a 39"; 8. Fiora-Bolognani (Uno Turbo) a 41"; 9. Simoni-Gavazza (Lancia Delta 4Wd) a 42"; 10. Curnis-Zambelli (Ritmo 130) a 46".

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Dallamano-Papa in 17'20"; 2. Fappani-Ragnola 19"; 3. Guerra-Guerra a 27"; 4. Trombini-Bozzetti a 39"; 5. De Nunzio-Calzolari a 42"; 6. Longo-Castioni a 44"; 7. Salomoni-Salgaro a 1"; 8. Bolzoni-Pontiggia a 1'02"; 9. Calabrese-Grazioli a 1'06"; 10. Porrini-Tosi a 1'39"; 11. Ferri-Beggi a 1'54" (tutti su A112).

**Classe 1600:** 1. Leso-Ganelli (Alfasud Sport) in 16'27"; 2. Mora-Capretti (Citroen A Sport) a 1'50"; 3. Malaggi-Cavagnoli (Opel Corsa) a 3'50".

**Classe 2000:** 1. Minuti-Marchetti (Opel Kadett Gsi) in 15'37"; 2. Boselli-Salgaro (Peugeot 205 Gti) a 57"; 3. Fratoni-Ferrari (Peugeot 309 Gti) a 1'10"; 4. Casali-Visentini (Fiat Ritmo 130) a 1'43"; 5. Carubelli-Lena (Fiat Ritmo 130) a 2'02"; 6. Siena-Sardini (Fiat Ritmo 130) a 3'12".

**Classe oltre 2000:** 1. Travagin-Travagin (R5 Gt Turbo) in 15'31"; 2. Simoni-Gavazza (Lancia Delta 4Wd) a 16"; 3. Dall'Asta-Dall'Asta (Lancia Delta Integrale) a 24"; 4. Provoletto-Maule (Lancia Delta Integrale) a 39"; 5. Cassese-Barassi (R5 Gt Turbo) a 40"; 6. Gozzi-Ponzi (R5 Gt Turbo) a 58"; 7. Ricci-Ricci (R5 Gt Turbo) a 1'05"; 8. Campelli (R5 Gt Turbo) a 1'29"; 9. Montini-Madernini (R5 Gt Turbo) a 1'55"; 10. Bietesato-Bergonzi (Lancia Integrale) a 2'04"; 11. Foti-Pernigotti (Lancia Delta Integrale) a 4'07".

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Balconi-Scazzoli in 16'52"; 2. Ciresola-Fiocco a 7"; 3. Boni-Palmiero a 8"; 4. Faccini-David a 1'05"; 5. Bonizzardi-Roncadoni a 1'16"; 6. Rigo-Ballini a 1'24"; 7. Carraro-Decaro a 1'42"; 8. Milan-Rettani a 1'44"; 9. Casini-Castoldi a 4'39" (tutti su A112).

**Classe 1300:** 1. Gozzi-Cristini (Opel Corsa) in 17'20"; 2. Vedovello-Ansaloni

(Samba Rally) a 7"; 3. Scaccabarozzi-Lombardi (Fiat Uno 70) a 1'18"; 4. Cipani-Cipani (Citroen Visa) a 1'26"; 5. Ruggeri-Tumolo (Opel Kadett) a 1'39".

**Classe 1600:** 1. Franzoni-Baroni (Alfasud Sport) in 16'19"; 2. Viviani-Bonizzi (Alfasud Sport) a 43"; 3. Dallamano-Trianti (Fiat Ritmo 105) a 46"; 4. Pozzani-Vischioni (Alfasud Sport) a 1'16"; 5. «Mandingo»-Graziani (Alfasud Sport) a 1'31"; 6. Anversa-Franzolini (Alfasud Sport) a 1'59"; 7. Bianchi-Milesi (Escort Xr3) a 3'04"; 8. Bonafede-Bonafede (Alfasud Sport) a 3'36".

**Classe oltre 2000:** 1. Pelloni-Casari (R5 Gt Turbo) in 15'05"; 2. Fassitelli-Pirovano (R5 Gt Turbo) a 1"; 3. Zavattoni-Loffi (Bmw M3) a 13"; 4. Remelli-Panizza (Fiat Ritmo 130) a 33"; 5. Stanga-Ziloli (Uno Turbo) a 39"; 6. Fiora-Bolognani (Uno Turbo) a 41"; 7. Curnis-Zambelli (Fiat Ritmo 130) a 46"; 8. Guidetti-De Giacomo (Bmw M3) a 48"; 9. Vacchelli-Valcanover (Alfa Gtv) a 1'15"; 10. Antonelli-Nuvolari (Opel Manta) a 1'16"; 11. Rocchi-Rocchi (R11 Turbo) a 1'23"; 12. Zandanel-Marino (Fiat Ritmo 130) a 1'24"; 13. Cappellari-Mondini (Uno Turbo) a 2'31"; 14. Cavallotti-Bragalini (Alfa Gtv) a 4'20"; 15. Crepaldi-Albini (Alfa Gtv) a 8'30".



PELLONI-CASARI (FotoStudio 93)

## NEW RALLYCROSS/ANCHE A MONTERIGGIONI SPUNTA CESARI AUGUSTO HA UN ALTRO IMPERO

**MONTERIGGIONI** — Augusto Cesari, negli anni passati re degli slalom italiani, si avvia decisamente a conquistare lo scettro anche nella specialità del cross. Mentre infatti domina incontrastato nel campionato europeo autocross nel new rallycross ha riaffermato la sua imbattibilità vincendo la terza gara valida per la Coppa Csa di specialità, dopo aver vinto anche le due precedenti. Il binomio Cesari-Lancia Delta S4 ha confermato il suo assoluto predominio strapazzando tutti gli avversari ed entusiasmando il pubblico accorso sul nuovissimo impianto di Valdelsa-Monteriggioni, posto a pochi chilometri da Siena, per seguire il 1. Trofeo New Rallycross organizzato dalla Squadra Corse Valdelsa. A cercare di contrastare il piemontese ci hanno provato soprattutto Giancarlo Stecca, anche lui al volante di una Lancia Delta S4, e l'ottimo Mauro Polirpo, al volante della Mazda 323 4Wd del Team Mazda Italia. Ad entrambi le vicende della gara hanno però riservato brutte sorprese. Il pri-



**Mauro Polirpo (sopra, FotoBartolini) con la Mazda 323 4Wd è arrivato secondo nonostante un capotamento**

mo, dopo aver lottato a lungo con Cesari nel corso di una manche eliminatoria, facendo accendere l'entusiasmo del pubblico per alcune acrobatiche escursioni fuori pista, si è dovuto arrendere per la rottura del cambio. Al secondo invece è andata ancora peggio per un capotamento che però non gli ha impedito di conquistare il secondo posto di raggruppamento sebbene la sua vettura fosse danneggiata. Nel raggruppamento a due ruote motrici sono stati molti ed entusia-

smanti i duelli tra i concorrenti. In una finale tutta tra Alfasud ha vinto Graziano Cioni, che ha battuto Francesco Aliquò.

**Luca Bartolini**

### NEW RALLYCROSS

Monteriggioni (SI), 17 luglio 1988

#### 1. Trofeo New Rallycross

Prova valida per la Coppa Csa

#### Le classifiche

**1. raggruppamento:** 1. Ciani (Alfasud Ti); 2. Aliquò (Alfasud Ti); 3. Ghelli (A112); 4. Lazzari (Innocenti Mini 90); 5. Chelini (Peugeot 309); 6. Turrini (Renault 5 Turbo); 7. Gomito (A112); 8. Vescovo (Lancia Stratos).

**2. raggruppamento:** 1. Cesari (Lancia Delta S4); 2. Polirpo (Mazda 323 4Wd).



# SLALOM/ IL ROMAGNOLO A SERRAMAZZONI EFFERVESCENTE TRIOSCHI

**SERRAMAZZONI** — Gianfranco Trioschi ha vinto la prima edizione dello slalom di Serramazzone, al volante della sua Fiat 850 con motore Porsche 2000. Il pilota ravennate, che sta migliorando di gara in gara, nella 2. manche, quella in cui ha ottenuto il miglior tempo, si è letteralmente scatenato. Alle sue spalle vi è stata una bella battaglia tra Zanni, Franceschetti, entrambi al volante di una R 5 Gt Turbo, Alessandrini e Cigala. I primi due, giunti nell'ordine alle piazze d'onore, sono separati soltanto da 14 centesimi e questo sta ad indicare tra loro la competizione sia stata veramente molto serrata. Orlati, al volante di un'Alfa Romeo Gt Junior e Miglioli, con una Talbot Ti, hanno avuto problemi e hanno potuto recuperare soltanto nella 2. parte della gara. Qualche problema di guidabilità per la debuttante Alfasud Turbo del locale Cavanna. Infatti nella 2. manche è uscito di strada. Pantaleoni, dopo avere lasciato da parte l'ingombrante De Tomaso Pantera, è salito su di una Porsche 911 S e questo gli ha consentito di vincere comodamente la sua classe, lasciando alle spalle, distanziato di oltre 3 secondi, un debuttante, il giovane Gozzi, su Opel Kadett.

**Alessandro Stefanini**

## SLALOM

Serramazzone (MO), 17 luglio 1988

### 1. Slalom di Serramazzone

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Trioschi (Fiat 850/2000) 132,50; 2. Zanni R5 Gt Turbo) 134,36; 3. Franceschetti R5 Gt Turbo) 134,50; 4. Alessandrini (Peugeot 205 Gti) 135,41; 5. Cigala (R5 Gt Turbo) 136,98; 6. Cappi (R5 Gt Turbo) 140,50; 7. Draghetti (A112) 140,88; 8. Zanotti (Citroën Ax Sport) 141,10; 9. Oriati (Alfa Romeo Gt Junior) 141,13; 10. Ciriello (Fiat 127/2000) 141,26.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Zanotti (Citroën Ax Sport) 141,10; 2. Corti (A 112) 148,54; 3. Bergamini (Opel Corsa 1300) 152,35; 4. Colfi (A 112) 152,66; 5. Mazzanti (A 112) 154,08.

**Classe oltre 1600:** 1. Zanni 174,36; 2. Franceschetti 134,50; 3. Cigala 136,98; 4. Cappi 140,50; 5. Imbrogno (Peugeot 205 Gti) 141,63; 6. Corni (Ritmo 130) 157,00 (gli altri su R5 Gt Turbo).

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe 1600:** 1. Orlati (Alfa Romeo Gti) 141,13; 2. Vescio (A112) 149,42; 3. Babina (Fiat X1/9) 158,00.

**Classe 2000:** 1. Pantaleoni (Porsche 911 S) 143,00; 2. Gozzi (Opel Kadett) 146,28; 3. Leone (Opel Kadett) 146,50; 4. Toajari (Opel Kadett) 172,35; 5. Cavanna (Alfasud Turbo) 173,22.

#### PROTOTIPI

**Classe oltre 1000:** 1. Trioschi (Fiat 850/2000) 132,50.



## LAGO D'ORTA SARACCO RITORNA IN SELLA

**S. MAURIZIO D'OPAGLIO** — Il torinese Lorenzo Saracco portacolori del Team Supergara dopo lo stop di Susa non ha mancato l'appuntamento con la vittoria a S. Maurizio d'Opaglio sul Lago d'Orta. Saracco ha regolato gli acerrimi rivali De Micheli, su X1/9 e Gianni Mozzone, su Gmg prototipo, mentre al quarto posto si è piazzato il velocissimo Franco Cremonesi finalmente ai piani alti della classifica. Meno brillanti le prestazioni di Edmondo, su Stratos e di Gianni Bormida, su Abarth Gioda, che in ciascuna manche è stato penalizzato dall'abbattimento di un birillo. Tra i piloti locali il migliore, come da pronostico, è risultato Walter Poletti, giunto decimo assoluto. In Gruppo N vittoria di Bonino su Renault 5 Gt Turbo davanti a Chiesa e Rovella che, sulle piccole A112, continuano a stupire a suon di risultati. Nel Gruppo A ha vinto il genovese Mario Tabacco su Peugeot 205 Gti dopo che Giordanino era stato autore di una spettacolare uscita di strada. Tabacco ha battuto Guidotti su Samba Rallye e De Martini su 205 Gti. Al via della manifestazione una settantina di piloti che hanno affrontato un tracciato assai selettivo. (m. s.)



**Gianfranco Trioschi** (sopra, Attualfoto) con la sua 850 a motore Porsche ha fatto suo lo slalom di Serramazzone dove ha esordito una singolare Alfasud con motore turbo (a sinistra, FotoStefanini). A destra (Attualfoto), Saracco che ha vinto al lago d'Orta



## SLALOM

S. Maurizio d'Opaglio (NO), 17 luglio 1988

### 2. Slalom del lago d'Orta

**Assoluta:** 1. Saracco (Alpine A110) 163,80; 2. De Micheli (Abarth X1/9) 166,69; 3. Mozzone (Gmg) 173,78; 4. Cremonesi (Abarth X1/9) 174,41; 5. Edmondo (Lancia Stratos) 175,27; 6. Minazio (Fiat X1/9) 176,47; 7. Bormida (Abarth Gioda) 176,85; 8. Lazzarino (Fiat 127 Sport) 178,05; 9. Marengo (Fiat X1/9) 179,42; 10. Poletti (Fiat X1/9) 179,76 15,96.

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Chiesa 197,87; 2. Rovella 198,08; 3. Boniscontro 199,99; 4. Gnan 200,02; 5. Bodo 201,78 (tutti su A 112).

**Classe 1300:** 1. Sarti (Samba Rallye) 207,40; 2. Mussoni (Ax Sport) 211,16.

**Classe 1600:** 1. Rocca (Peugeot 205 Gti) 202,15.

**Classe oltre 1600:** 1. Bonino (R5 Gt Turbo) 194,46; 2. Tamiotti (Ritmo Abarth) 204,65; 3. Santoro (Fiat Ritmo) 211,71.

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Felli (A112) 229,64.

**Classe 1600:** 1. Guidotti (Samba) 196,37; 2. De Martini (205 Gti) 201,07.

**Classe oltre 1600:** 1. Tabacco (Peugeot 205 Gti) 191,11; 2. Arrigoni (Kadett Gsi) 204,41; 3. Michela (Opel Manta) 209,38.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Salino (Fiat 126) 182,02; 2. Fracasso (Fiat 700) 194,68; 3. Mombellardi (Fiat 700) 198,50.

**Classe 1000:** 1. Bonamico (A112) 197,06.

**Classe 1150:** 1. Lazzarino (Fiat 127 Sport) 178,05; 2. Panaro 182,53; 3. Gugnali 183,32; 4. Trolese (Fiat 127 Sport) 184,58;

5. Sacchetto 188,38; 6. Cavaglia 194,39; 7. Viola (Fiat 127 Sport) 200,36; 8. Betti (Fiat 127 Sport) 202,57; 9. Ormea 204,40; 10. Raviola 221,25 (gli altri su A112).

**Classe 1300:** 1. Minazio 176,47; 2. Marengo 179,42; 3. Poletti 179,76 (tutti su Fiat X1/9).

**Classe 1600:** 1. Saracco (Alpine A110) 163,80; 2. De Micheli (Abarth X1/9) 166,69; 3. Cremonesi (Abarth X1/9) 174,41; 4. Patete (Abarth X1/9) 184,47; 5. Messori (Abarth X1/9) 108,46.

**Classe 2000:** 1. Dezza (Ford Escort Rs) 188,71; 2. Bonvini (Kadett Gte) 187,67; 3. Orlandi (Opel Ascona) 201,63; 4. Baccalario (Giulietta S) 211,25.

**Classe oltre 2000:** 1. Edmondo (Lancia Stratos) 175,27.

#### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Lo Bosco (Fiat 500/A112) 106,05; 2. Sandroni (Gmg S) 106,07.

**Classe oltre 1000:** 1. Mozzone (Gmg) 173,78; 2. Bormida (Abarth Gioda) 176,85.

## PETRELLA TIFERNINA

## MARIO TESTA SOSTITUISCE VINCENZO

**PETRELLA TIFERNINA** — Finale all'insegna dei reclami per la seconda edizione dello Slalom Trofeo Amministrazione Comunale di Petrella Tifernina organizzato dall'Automobile Club Campobasso. Vincenzo Testa su A112 aveva realizzato il miglior tempo concludendo la seconda manche in 2'27"69, alle sue spalle Mario Testa su Fiat X1/9 e Rossi su Porsche 911. È stato proprio il terzo classificato a inoltrare due reclami per irregolarità tecniche e per l'auto di Vincenzo Testa è stato riscontrato un difetto di peso anche se l'interpretazione di regolamenti e fiche d'omologazione è stata alquanto complessa. Alla fine squalifica per Vincenzo Testa e primo posto per l'altro Testa in gara, Mario anche lui con i colori della scuderia di Cerce Maggiore. La gara si è disputata sul collaudato percorso di 2800 metri con 10 porte e l'abituale «cornice» di pubblico che segue sempre numeroso questo genere di manifestazioni che ormai in Molise hanno preso il posto, per quanto riguarda l'interesse, dei Rally «banditi» dal calendario regionale per problemi organizzativi. Al gran pubblico non ha fatto da riscontro un adeguato numero di partenti, nell'occasione 35, che





## A BOMPIETRO PELLERITO DI NUOVO VINCITORE DOPO UN ANNO DI ATTESA

**BOMPIETRO** — Da più di un anno Gaetano Pellerito non assaporava la gioia del successo. Il pilota palermitano ha riprovato questa piacevole sensazione lo scorso 17 luglio, nella seconda edizione dell'Autoslam Città di Bompietro, organizzato dallo Staff 99, in collaborazione con la locale amministrazione comunale. La vittoria di Pellerito è stata perentoria, pur con le assenze di Melluzzo e di Fazzino, che si erano divisi i successi nelle precedenti gare. Pellerito è stato infatti il più veloce in entrambe le manche, al volante della Porsche 911 Sc, precedendo un altro specialista, che in questa prima parte di stagione non è ancora riuscito a salire sul gradino più alto del podio, Pippo Virzi. Il pilota dell'Ateneo-Banca S. Angelo ha fatto sua la seconda piazza, con un'ottima seconda salita, precedendo il concittadino Giovanni La Mantia, non andato ancora oltre il terzo posto nelle gare fin qui disputate. Lo seguono in classifica Domenico Guagliardo, con la Porsche 911 Sc, e Pietro Cassaniti, sempre veloce nelle gare di casa, con un'analogia vettura. Al sesto posto troviamo il primo dei piloti non palermitani, il pavese Giovanni Alberti, che ha ripreso la sua fida Lancia Rally, la quale ha dovuto comunque soccombere alla superiorità delle vetture tedesche che l'hanno preceduta. Un figlio d'arte, Michele Vella, ha occupato la settima posizione, alla guida della Porsche 911 Sc del padre, Alfonso. Subito dietro è giunto il vincitore del Gruppo N, Salvatore Riolo, che ha portato al successo la Lancia Delta Integrale; chiudono i primi dieci posti della classifica Giuseppe e Gaetano Palumbo, entrambi su Fiat X1/9; da rilevare che tutti i piloti citati non hanno riportato alcuna penalità. Nel Gruppo N ottimo il secondo posto di Natale Mannino (R5), e la vittoria di Ienna nella classe 1150. Nella classe unica del Gruppo A vittoria dell'Alfasud di Naselli, mentre nel Gruppo Speciale i successi di classe sono andati a Giamboi (1000), Giuseppe Palumbo (1300), Gaetano Palumbo (1600), Scirba (2000), Pellerito (oltre 2000), e La Mantia (prototipi).

**Pietro Libro**

### SLALOM

Bompietro (PA), 17 luglio 1988

#### 2. Autoslam Città di Bompietro

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Pellerito (Porsche 911 Sc) 165,738; 2. Virzi (Porsche 930 Turbo)

166,39; 3. La Mantia (Fiat X1/9) 167,16; 4. Guagliardo D. (Porsche 911 Sc) 168,67; 5. Cassaniti (Porsche 911 Sc) 169,01; 6. Alberti (Lancia Rally) 172,33; 7. Vella M. (Porsche 911 Sc) 172,80; 8. Riolo (Lancia Delta Integrale) 173,12; 9. Giuseppe Palumbo (Fiat X1/9) 173,82; 10. Gaetano Palumbo (Fiat X1/9) 174,15.

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Ienna 187,72; 2. Barberino 188,88; 3. Mirici Cappa 196,15; 4. Palmeri 200,43; 5. Mazzara 200,61 (tutti su A112).

**Classe oltre 1600:** 1. Riolo (Lancia Delta Integrale) 173,12; 2. Mannino N. (R5 gt Turbo) 174,66; 3. Cipolla (R5 Gt Turbo) 176,70; 4. Giardina (Fiat Ritmo 130) 178,80; 5. Macaluso (Lancia Delta 4Wd) 182,54; 6. Saguto (R5 Gt Turbo); 7. Virzi (Citroen Ax Sport) 190,52; 8. Richiusa (Opel Kadett Gsi) 196,90.

##### GRUPPO A

**Classe oltre 1600:** 1. Naselli (Alfasud) 177,33; 2. Alabiso (R5 Gt Turbo) 177,70; 3. Loriani (Golf Gti) 182,20; 4. Venticinque (A112) 182,29; 5. «Martex» (Fiat Ritmo 130) 196,14.

##### GRUPPO SPECIALE

**Classe 1150:** 1. Giamboi (Fiat 127) 177,01;

2. Mannalà (Fiat 127) 188,22; 3. Musumeci (Abarth 1000) 194,46; 4. Cervotta (Fiat 126) 199,39.

**Classe 1300:** 1. Giuseppe Palumbo 173,82; 2. Lenzo 180,55; 3. Piazza 186,63; 4. Balistreri 191,49; (tutti su Fiat X1/9).

**Classe 1600:** 1. Gaetano Palumbo (Fiat X1/9) 174,15; 2. Barbaccia (Lancia Fulvia) 175,70; 3. Analdi (Fiat X1/9) 179,31; 4. Fiore (Fiat X1/9) 179,46; 5. Irato (Fiat 128) 184,05; 6. Di Maria (Fiat X1/9) 186,01.

**Classe 2000:** 1. Antonino Scirba (Opel Kadett Gte) 178,14; 2. Gagliano (Ford Escort) 179,34; 3. Turco (Fiat 131 Racing) 182,14; 4. Gianvecchio (Lancia Beta Montecarlo) 179,31.

**Classe oltre 2000:** 1. Pellerito 165,38; 2. Virzi (Porsche 930 Turbo) 166,39; 3. Guagliardo D. 168,67; 4. Cassaniti 169,01; 5. Alberti (Lancia Rally) 172,33; 6. Vella M. 172,80; 7. Comito (Porsche 930) 175,24; 8. Torregrossa 184,52; 9. La Corte 220,91 (tutti gli altri su Porsche 911 Sc).

##### PROTOTIPI

**Classe oltre 1000:** 1. La Mantia (Fiat X1/9) 167,16; 2. La Placa (Fiat 126) 193,28.

## A COLLIO VALTROMPIA ANCORA ZANDONÀ FAUSTO È CONTENTO

**COLLIO VALTROMPIA** — Il veronese Fausto Zandonà con le sue ormai ben conosciute e ammirate Fiat 850 a guida centrale e motore di 2.000 cc ha meritatamente vinto il primo slalom di Collio, organizzato dalla scuderia Lumezzane Corse. Il forte specialista veneto è riuscito a imporsi grazie a una seconda manche pressoché perfetta, che gli ha concesso di superare Leonardo Masola, nonostante quest'ultimo avesse migliorato il suo tempo della prima salita. A questa appassionante e incerta tenzone ha partecipato anche Fulvio Benazzoli sempre su Fiat X1/9, che alla fine ha lamentato solo 98 centesimi di secondo di distacco dal vincitore. Da segnalare che fra le vetture strettamente di serie si è ben comportato Germano Zara, che con la sua Bmw M3 si è piazzato decimo assoluto davanti ad un buon numero di R5 Gt Turbo. La gara era valida per il campionato Italia Nord, organizzato dalla scuderia Benaco Racing, pertanto Mauro Arnaboldi, vincitore della Classe 1150 Gr. N, con la sua A112, ha confermato la sua prima posizione nella graduatoria provvisoria assoluta con l'attivo quattro successi; Giuseppe Marangon, primo della Classe 1300 del Gr. Speciale ha mantenuto le distanze; mentre l'assente Raffaele Lissignoli si è visto superare da numerosi avversari.

**Francesco Spampinato**

### SLALOM

Collio Val Trompia (BS), 17 luglio 1988

#### 1. Slalom di Collio

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Zandonà (Fiat 850) p. 186,17; 2. Masola a 0,68; 3. Benazzoli a 0,93; 4. Bini a 5,13; 5. Silvestri a 11,41; Marangon 6. (Simca) a 12,34; 7. Gastaldelli (Escort) a 15,34; 8. Stagnoli (A 112) a 16,66; 9. Vaglia a 16,81; 10. Zadra (Bmw M3) a 17,20 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Arnaboldi 217,42; 2. Pedretti a 10,04; 3. Bressianini a 11,58; 4. Maniglia a 24,78 (tutti su A112).

**Classe oltre 1600:** 1. Zadra (Bmw M3) p. 203,37; 2. Simoncini a 2,26; 3. Raggi a 2,58; 4. Alberti a 8,42; 5. Amici a 15,05; 6. Pasquali (Uno Turbo) a 23,13 (gli altri su R5 Gt Turbo).

##### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Milani (A112) 216,50.  
**Classe 1300:** 1. Serena (Samba) 208,60.  
**Classe oltre 1600:** 1. Paroli (Uno Turbo) 204,16.

##### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Antonini (Fiat 126) p. 215,73.

**Classe 1000:** 1. Andreoli (A112) p. 214,13; 2. Bagni (Fiat 127) a 1,98; 3. Zanchetta (Fiat 126) a 5,77; 4. Tirelli (Fiat 127) a 8,50.  
**Classe 1150:** 1. Zecchini p. 210,77; 2. Zanoni a 2,12; 3. Galante (A112) a 3,71; 4. Buffoli a 4,13; 5. Livella a 11,43 (gli altri su Fiat 127).

**Classe 1300:** 1. Marangon (Simca R2) p. 198,51; 2. Vaglia (Fiat X1/9) a 4,47; 3. Pierantoni (Fiat 128) a 17,14; 4. Apostoli (Fiat X1/9) a 21,10.

**Classe 1600:** 1. Di Giacomo (Golf Gti) p. 205,75; 2. Aste (Golf Gti) 205,76; 3. Uboldi (Fiat X1/9) a 2,07; 4. Baroni (R5) a 9,28; 5. Mastell (Talbot Ti) a 20,67; 6. Castellaz (R5 Alpine) a 35,40.

**Classe 2000:** 1. Gastaldelli (Escort) p. 201,51; 2. Bonaventi (Kadett Gsi) a 8,57.  
**Classe 3000:** 1. Bertoli (Talbot Lotus) p. 206,12.

##### PROTOTIPI

**Classe oltre 1000:** 1. Zandonà (Fiat 850) p. 186,17; 2. Masola a 0,68; 3. Benazzoli a 0,93; 4. Bini a 5,13; 5. Silvestri a 11,41; 6. Stagnoli (A112) a 16,66 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

rappresenta il minimo stagionale. Al via anche De Luca rimossi in sesto dopo l'incidente di Cerce Maggiore, per lui un'altra giornata sfortunata con noie al cambio: è stato costretto al ritiro nella 1. manche e rallentato nella 2.

**Giancarlo Giannobile**

### SLALOM

Petrella Tifernina (CB), 17 luglio 1988

#### 2. Trofeo Amministrazione Comunale di Petrella Tifernina

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Testa M. (Fiat X1/9) 148,54; 2. Rossi (Porsche 911) 149,35; 3. Falco (Fiat 128) 152,52; 4. Iapalucci (Peugeot 205 Gti) 155,46; 5. Giancola (Opel Manta) 156,19; 6. Romani (A112) 156,29; 7. Pignatiello (Fiat X1/9) 157,20; 8. De Martino (A112) 157,85; 9. De Angelis (R5 Gt Turbo) 158, 36; 10. Crocco (A112) 158,47.

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Testa G. 160,82; 2. Lasi 166,47; 3. Chimens 167,68 (tutti su A112).  
**Classe oltre 1600:** 1. De Angelis (R5 Gt Turbo) 158,36; 2. Girelli (Opel Manta) 161,31.

##### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. De Martino 157,85; 2. Crocco 158,47; 3. De Ceci 162,45.

**Classe 1600:** 1. Iapalucci (Peugeot 205 Gti) 155,46; 2. Lapietra (Alfasud Sprint) 183,70.

**Classe oltre 1600:** 1. Giancola (Opel Manta) 156,19; 2. Girelli (Golf Gti) 161,21.

##### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Maroncelli (Fiat 500) 181,73.

**Classe 1000:** 1. Di Criscio 163,02; 2. Nocera 164,01; 3. Mignogna 166,38; 4. Rauso 212,21 (tutti su Fiat 127).

**Classe 1150:** 1. Romani (A112) 156,29; 2. Battista (Fiat 127) 161,62; 3. Iannantuono (Fiat 127) 171,80.

**Classe 1300:** 1. Motta (Fiat X1/9) 161,94.

**Classe 1600:** 1. Pignatiello (Fiat X1/9) 157,20; 2. Iacampo (Alfasud Sprint) 162,12; 3. Montedoro (Ford Escort) 177,32.

**Classe 2000:** 1. Falco (Fiat 128) 152,52.

**Classe 3000:** 1. Rossi (Porsche 911) 149,35; 2. De Luca (Porsche 911) 161,22; 3. Ambrosino (Golf Gti) 162,57.

##### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Di Cesare (Fiat 500) 183,28; 2. Testa D. (Fiat 600) 194,14.

**Classe oltre 1000:** 1. Testa M. (Fiat X1/9) 148,54; 2. Esposito (Fiat 126) 160, 95; 3. Rinaldi (Fiat X1/9) 162,20.



**DAL 29 AL  
31 LUGLIO 1988**

## 29-30 LUGLIO

**British Midland Ulster Rally**  
(RI) ● ● ● N-A  
Northern Ireland Motor Club  
8 Annaghanooh Road  
Waringstown  
CRAVIGAVON BT66 7RZ  
(Gran Bretagna)

**Hella Rallysprint**  
(RI) ● ● ● N-A  
Kalundborg og Omegns  
Motorklub  
v. Bjarne Gylling  
Postbox 38  
4281 GORLEV (Danimarca)

## 29-31 LUGLIO

**Tour de la Réunion**  
(RI) ● ● ● N-A  
Asa Réunion  
Bp 539  
97472 SAINT DENIS CEDEX  
(Francia)

## 30 LUGLIO

**Norrbottnens Rally**  
(RI) ● ● ● N-A  
Norrbottnens Ms  
Box 17  
96121 BODEN (Svezia)

## 30-31 LUGLIO

**24 Ore Turismo a Spa**  
(CET) ● ● ● A  
R.A.C.B.  
53, rue d'Arlon  
1040 BRUXELLES (Belgio)

**Rally Vida** (coeff. 1)  
(CECR) ● ● ● N-A  
Rally Vida  
1, rue Han Asparouh  
VIDIN (Bulgaria)

**Rally Valli Vesimesi** (coeff. 3)  
(COI) ● N-A  
Proloco Vesime  
P.za Vittorio Emanuele II  
14059 VESIME (Asti)

**Rally Cassa Rurale Don Rizzo** (coeff. 3)  
(COI) ● N-A  
Comitato Monte Bonifato  
Piano S. Maria 28  
91011 ALCAMO (Trapani)

**Endurance fuoristrada a Parma**  
(FS) ● FS  
Club Alfa Matta  
43100 PARMA

## 31 LUGLIO

**Imsa a Portland**  
(VC) ● ● ● Imsa  
Imsa  
Po Box 3465  
Bridgeport  
CONNECTICUT 06605 (Stati Uniti)

**F. 3000 a Sugo**  
(VC) ● ● ● F. 3000  
Vicic  
c/o Japan Motor Racing  
Center  
3—2-15 Hiroo, Shibuya-ku  
TOKYO 150 (Giappone)

**Lucas F. 3 a Snetterton**  
(VC) ● ● ● F. 3  
Snetterton Circuit  
Snetterton, Norwich  
NORFOLK NR 16 2JU (Gran Bretagna)

**Stock car a Talladega**  
(VC) ● ● ● STK  
Nascar  
Po Box «K»  
Daytona Beach  
FLORIDA 32015 (Stati Uniti)



**Appuntamento sul circuito di Spa-Francorchamps con la classica «24 Ore». Roberto Ravaglia (nell'immagine di archivio), con la Bmw M3 preparata da Schnitzer, difenderà la sua posizione di leader del campionato europeo della specialità (FotoStudio'83)**

Nel prossimo numero di **AUTO SPRI NT**

# Sierra Cosworth contro 205 Rallye

**Stefano Fabbri  
mette a confronto  
due leader  
assolute**

## Dominio di Gruppo

**Corse a Norrkoping**  
(VC) ● ● ● A-FF-AS  
Stockholms Sportvagnsklubb  
c/o  
PetterssonBerganasvagen  
18  
13552 TYRESO (Svezia)

**Malaysia Rally**  
(RI) ● ● ● N-A  
M.M.S.C.  
19/A Jalan SS22/19  
Damansara Jaya  
47400 PETALIN JAYA  
SELANGOR (Malesia)

**Linguaglossa-Plano Provenzana**  
(VS) ● N-A-B-S6  
Ac Acireale  
95024 ACIREALE (Catania)

**Trofeo Comune Abriola**  
(VS) ● N-A-B-S6  
Ac Potenza  
Via della Chimica  
85100 POTENZA

**Autocross a Latina**  
(AC) o div. 1-2-3  
Cross Srl  
Via A. Diaz, 18  
04100 LATINA

**Slalom del Fiore**  
(SL) ● Tg  
Confeserenti Pistoia  
P.zza della Sapienza, 12  
51100 PISTOIA

**Slalom a Prezenzano**  
(SL) ● Tg  
Scuderia Caserta Corse  
Corso Giannone, 110  
81100 CASERTA

**Slalom Città di S. Biagio Platani**  
(SL) ● Tg  
Asac Casteltermini  
Via Roma, 71/A  
92025 CASTELTERMINI  
(Agrigento)

**Trofeo Città di Mosciano**  
(SL) ● Tg  
Angry Team  
Via G. Di Vittorio  
64026 ROSETO DEGLI  
ABRUZZI  
(Teramo)

**Slalom Capo di Ponte-Paspardo**  
(SL) ● Tg  
Benaco Racing  
Via dei Colli  
25020 SALO' (Brescia)

**Slalom Motta-S. Giovanni**  
(SL) ● Tg  
Reggio Corse Aspromontana  
Via Rada Giunchi, 10  
89100 REGGIO CALABRIA

### LEGENDA

● ● ● Internazionale  
● ● Naz. a part. straniera  
● ● ● Mondiale F.1  
CMF1 Mondiale prototipi  
CMR Mondiale rally  
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000  
CFCART Campionato F. Cart  
CIMS Campionato Imsa

CMT Campionato Mondiale Turismo  
CECR Europeo rally  
CEM Europeo montagna  
CEAS Europeo autostoriche  
CEA Europeo autocross  
CER Europeo rallycross  
CRM Camp. rally Medio Oriente  
CRCA Camp. rally cont. Africano  
CIR Campionato italiano Rally

COI Coppa Italia Rally  
AC Autocross  
AS Autostoriche  
Club Gare Club  
DGT Dragster  
FAB Formula Alfa Boxer  
FFA Formula Fiat Abarth  
FF Formula Ford 1600  
FSF Formula Super Ford

F2000 Formula 2000  
FP Formula Panda  
FR Formula Renault  
FVw Formula Volkswagen  
FM Formula mondiale  
F2 Formula 2  
F3 Formula 3  
E Formula libera  
FS Fuoristrada

A Gruppo A  
B Gruppo B  
C Gruppo C  
N Gruppo N  
RI Rally internazionali  
RS Rally sprint  
RN Rally nazioni  
RC Rallycross  
RSGT Renault 5 GT Turbo  
RALpine Renault V6 T. Europa

SL Slalom  
S6 Sport gruppo 6  
SN Sport Nazionale  
S2000 Sport 2000  
STK Stock car  
TUno TRofoe Fiat Uno  
Tg Tutti gruppi  
V6 Velocità sul ghiaccio  
VS Velocità salita  
VC Velocità circuito



a cura di Antonio de Felice

## GLI APPUNTAMENTI DELLA SETTIMANA

**RAIUNO**  
**UN FORO NEL PARABREZZA**

(film) sabato 30 alle ore 18.35



### GRAND PRIX

sabato 30 alle ore 23.45 e domenica 31 in replica alle ore 13.00

### MAGNUM P.I.

lunedì 25 alle ore 20.30. Continua le avventure del noto investigatore con la sua fiammante Ferrari 308 Gts rossa.



### CRONO

mercoledì 27 alle ore 22.15



### TOP MOTORI

sabato 30 alle ore 23.00 e domenica 31 in replica alle ore 13.00



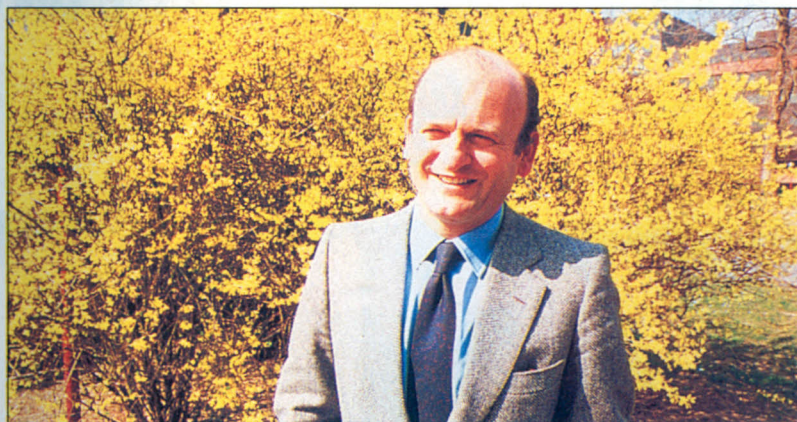
### RUOTE IN PISTA

venerdì 29 alle ore 22.30



### SPEEDY

lunedì 25 alle ore 22.30 e la replica è prevista per lunedì 1 agosto



*Oscar Orefici, a lato, ripreso in uno dei rari momenti di riposo lontano dai circuiti di Formula 1. Il popolare giornalista televisivo cura direttamente la realizzazione dei programmi che si occupano di motori trasmessi dalle reti di Berlusconi.*

## CRESCE L'INTERESSE PER IL PROGRAMMA DI TELECAPODISTRIA LA VERITÀ DI MEZZANOTTE

«TA RISCOUOTENDO molto successo tra gli appassionati di motori — soprattutto quelli interessati alla Formula 1 — il programma «Speciale dopo corsa» in onda la domenica alle ore 24.00 circa su Telecapodistria. Questa realizzazione ideata e condotta da Oscar Orefici che si avvale della collaborazione del giornalista Carlo Marincovich (la Repubblica) si propone nella prima parte di analizzare i tempi delle prove per ogni sessione e quindi di commentare i risultati in relazione alla gara con una serie di valutazioni incrociate. La discussione tra i due rispecchia un ideale confronto tra il lettore e il cronista con tutta quella serie di domande e curiosità che un appassionato potrebbe avere al termine della corsa. Un rapido giro in sala stampa alla ricerca di qualche indiscrezione permette di conoscere i commenti degli inviati dei periodici specializzati e dei quotidiani. Il programma, che non era mai stato realizzato prima in questo modo, viene trasmesso soltanto in occasione dei Gran Premi ed è preceduto

di ventiquattr'ore da un'altra «programmazione» di Telecapodistria per la Formula 1 interamente dedicata alle due giornate di prove e, anche in questo caso, la supervisione reca la firma di Oscar Orefici. La trasmissione va in onda in notturna per precise esigenze di programmazione dell'emittente istriana: i tempi tecnici di realizzazione e montaggio dei filmati da inviare alla sede centrale devono incontrarsi con quelli di affitto del satellite. È necessario considerare che la trasmissione non deve avvenire in concomitanza con altri programmi sportivi che danno già molto spazio alla Formula 1. Abbiamo seguito la trasmissione effettuata in occasione del Gp di Silverstone con le imbarazzanti domande rivolte da Orefici al ds della Ferrari Piccinini per conoscere tutti i particolari della disfatta in gara dopo le prestazioni offerte in prova. Gli argomenti di questa settimana riguarderanno il «ritorno» di Bernard sulle piste e i primi collaudi della sua nuova vettura spinta dal motore aspirato.

### CHIUDE PER FERIE RUOTE IN PISTA

ULTIMA PUNTATA estiva per il programma «Ruote in pista» in onda venerdì alle 22,30 sul circuito Tivuitalia. Questa produzione della Pool Communications curata da Claudio Casaroli interromperà la programmazione durante tutto il mese di agosto, saltando così le corse in Ungheria e in Belgio del mondiale, e riprenderà ai primi di settembre in occasione del Gp d'Italia. Venerdì 29 assisteremo all'ultimo processo al Gran Premio, condotto in studio da Nestore Morosini (Corriere della Sera), dal nostro Eugenio Zigliotto e dallo stesso Claudio Casaroli, prima della ripresa autunnale. Nella puntata si parlerà certamente dei risultati della gara di F1 in Germania e del nuovo assetto sportivo in Ferrari.

■ **TOP MOTORI** continua il suo viaggio attraverso le grandi scuderie automobilistiche e questa volta è di turno la Mercedes. Il programma, in onda sabato alle 23.00, offrirà anche un resoconto della Cesana-Sestriere, una delle più famose gare in salita del calendario italiano e europeo. Non mancheranno ampi reportage sul Gp di Germania con i servizi sui protagonisti. La replica è prevista per domenica alle ore 13.00.



### LO SAPEVATE CHE...

**MARIO POLTRONIERI** è stato per molto tempo, intorno agli Anni '60, uno dei più forti collaudatori dell'Abarth. Quando gli impegni di lavoro con la casa torinese glielo permettevano, era subito pronto a scendere in pista con le vetture da turismo. Correva anche con la Abarth Zagato ma la sua posizione di «gentleman-driver» era privilegiata nei confronti degli altri piloti dati i rapporti di collaborazione e di dipendenza con lo «Scorpione». Finché ha avuto modo di svolgere quella professione è stato sempre incluso nella squadra corse che l'Abarth utilizzava per i record di durata. Poltronieri, infatti, era considerato molto regolare durante le prove e piuttosto resistente alla fatica e per questo motivo veniva quasi sempre utilizzato per coprire i periodi notturni durante i record. Iniziò a lavorare in Rai vent'anni fa come collaboratore per seguire le gare di motociclismo e con le due ruote cominciò le prime dirette dai circuiti per poi passare, al posto di Piero Casucci, a seguire la Formula 1.



CAMPIONATO DEL MONDO RALLY 1988.

DIETRO LE GRANDI VITTORIE LANCIA C'E' UN GRANDE OLIO.

**OLIO  
FIAT**

