

AUTO SPRI NT

Gp Italia

Festa Benetton:

**Herbert vince,
Hill si "suicida"**



SETTIMANALE **37**
Anno XXXV - 12-18 settembre 1995
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

MALEDIZIONE rossa



- ✓ Berger va in testa e la corsa viene fermata
- ✓ Berger torna in testa poi dopo il pit segue Alesi
- ✓ Si stacca la telecamera dall'auto di Alesi e colpisce Berger in scia rompendogli un braccetto
- ✓ Alesi primissimo si ferma per un cuscinetto

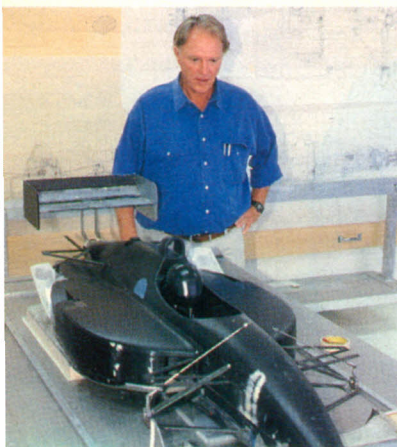
37

SOMMARIO

SETTIMANALE
Anno XXXV
12-18 settembre

L. 4.000

DAN GURNEY (foto RYKER)



VELOCITA'

- 12 FORMULA UNO
Gp d'Italia
- 46 ESCLUSIVO
La F. Indy
Eagle-Toyota
- 54 L'INTERVISTA
Keke Rosberg
- SUPERTURISMO
- 58 Privati
alla carica
- IMSA
- 90 Gara in Texas
- FORMULA INDY
- 92 Gara a Laguna Seca

RALLY

MONDIALE
80 Il rientro di Sainz

OPINIONI

- 6 Io, canaglia
di Giorgio Faletti
- 11 Domenica notte
di Carlo Cavicchi

RAID

82 Parigi-Pechino

L'ALTRA DOMENICA

62 Le gare in Italia

PRODOTTO

96 Opel Vectra

RUBRICHE

- 8 lettere
- 56 news modelli
- 73 notiziario csai
- 75 domenica sprint
- 76 news rally
- 86 news velocità
- 100 news on the road
- 102 news karting
- 106 news estero
- 110 portobello
- 111 crucisprint
- 114 dove si corre

AUTO SPRI NT

REDAZIONE: 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7 - telefono 051/62.27.111
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna
telex: 051/625.83.10

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI
VICEDIRETTORE
FRANCO NUGNES

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

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
LEONARDO IANNACCI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
MARIO DONNINI
PIETRO GASPARRI
MARISA IMBROGNO
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

SERVIZI SPECIALI
ROBERTO BOCCAFUOGI
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
GIORGIO PIOLA
FABIO RAVAIOLI
ALESSANDRO STEFANINI
ENRICO ZANARINI

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

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

DISEGNI
STEFANO ADAMI
ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

COLLABORATORI:
Renè Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli,
Alessandro Collina, Adriano Cimarosti,
Cesare De Agostini, Mike Doodson, David Hodges,
Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro,
Massimo Manfredola, Wolfgang Mansehr,
Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini,
H. Jürgen Tücherer, Thomas Voigt, Grahame Ward.

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE

divisione Pubblicità - Sede: Via del Lavoro
Resp. Loredana Malaguti

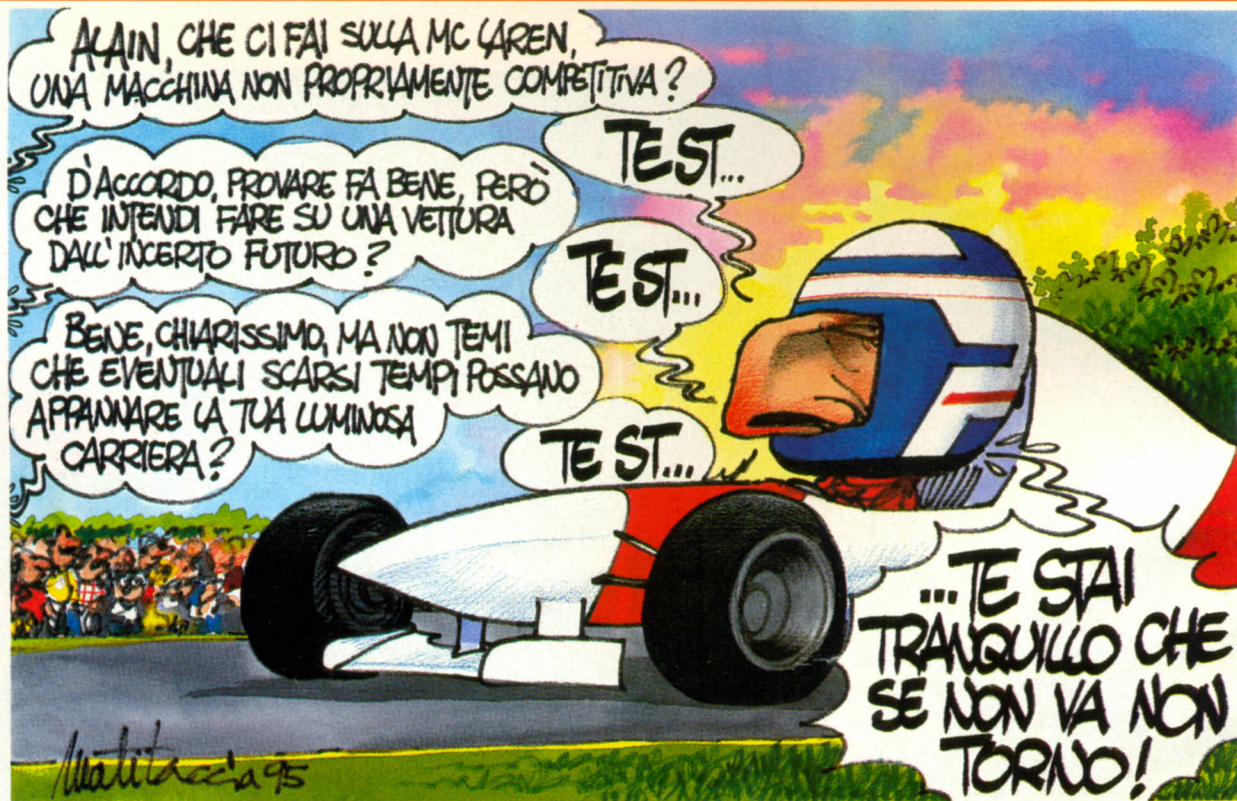
40068 S. Lazzaro di Savena - (Bo)
tel. 051/6227111 - fax 051/6227309

Uffici di Milano: Direttore Dr. **Dino Bichisao**
Via Aleardo Aleardi 12 20154 Milano
tel. 02/33100528 - fax 02/33603610
Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana:
Biellezeta S.r.l. - Via Frassinago 12/a - 40123 Bologna
tel. 051/332322 - fax 051/333574

Padova: **Union Group s.n.c.**
Galleria Brancaloneone 2/1 - 35137 Padova
tel. 049/655044 - fax 049/650204

Roma: **C.D. Media s.a.s.**
Via G. Calderini 68 sc. G int. 5 - 00196 Roma
tel. 06/36001694/95

ED E' SUBITO... SERRA



IO, CANAGLIA



Ridurre il gap

GIORGIO FALETTI

Ai signori giornalisti del giornale Autosprint, chi vi scrivo sono io perché mio fratello che ha la calligrafia più bella non lo ha voluto farlo perché dice io mi vergogno a scrivere a viva voce con quelli che sono signori altocollocati e allora fallo tu. Io leggo sempre il vostro giornale perché sono appassionato di corse fin da piccolo magari perché una volta quando ero un neon nato sono stato agganciato con la carrozzina a un camion che mi ha portato fino a Trieste e quando i camionisti mi hanno visto lì hanno detto e questo che ci fa qui che si dev'essere spaventato e allora diamogli una grappa. Io però l'ha cacca me l'avevo fatta addosso non per paura ma perché mi scappava. Poi una volta che avevo appena compiuto otto anni ma ne dimostravo già quasi nove mio papà su consiglio del medico mi ha portato a Monza a vedere una gara primo perché gli rompevo le balle tutti i giorni con le macchine secondo perché mi era rimasto un tic che tutte le volte che vedevo una carrozzina da neon nato cominciavo a fare brumm brumm con la bocca e mi facevo l'ha cacca addosso e chiedevo una grappa. Poi crescendo grande anche se sono rimasto piccolino della statura ho diventato uno che le cose di meccanica se ne intende tanto che quel paese se uno ha una cosa rotta viene da me e dopo non ce l'ha più però nel senso che gliela giusto. Perfino Meneghino che aveva il trattore che nessuno glielo riusciva di ripararglielo io ci ho messo le mano dentro e poi ha fatto un botto ma si è messo in moto e se Meneghino che ha la testa dura non si metteva seduto proprio lì quando è partito il seggiolino non finiva sull'albero e non gli succedeva niente. Presempio anche la Tina le ho aggiustato il cucù e dato che lei non può spendere al posto della molla gli ho messo uno di quei palloncini che si mettono sotto le sedie quando si vuol far finta che a uno gli è scappata una pavana e tutti ridono. Il orologio adesso è un po' scomodo perché bisogna caricarlo ad aria con la bocca e quando suona fa le pernacchie però devo dire che almeno funziona. Ora io che sono un tifoso che di più non si può leggo sempre che la Ferrari per andare come gli altri bisogna ridurre il gap e allora io dico che se questo gap è un uomo mandatelo qua che mia mamma fa un decotto con le erbe che raccoglie lei che è un toccasanta. Il Giovannone che per far la pipì si doveva mettere gli specchi retrovisori per vederselo tanto era grasso adesso dopo il decotto coi pantaloni di prima si è fatto un paltò. Se invece questo gap è una roba con le viti e i bulloni portatemelo a me che ci provo io e se è vero che ciò la testa fina e dura ve lo faccio grosso come un accendino Bisc. Se venite in paese chiedete dell'Agosto che qui mi conoscono tutti. Ciao.

Lettera firmata



foto STUDIO COLOMBO

CIAK
SI GIRA

Mescola morbida

COVER STORY

LETTERE

Scrivere a AUTOSPRINT c.p. AD 1734 40100 Bologna

AUTO SPRI NT
20
quindicinale di automobilismo sportivo



1965

A Monza Jackie Stewart riesce a compiere una prodezza riservata a pochi piloti nella storia della F.1. Lo «scotese volante» a 26 anni si aggiudica il primo Gp della sua carriera nella stessa stagione del debutto. La prima perla di una collezione che presto si amplierà a... dismisura.

AUTO SPRI NT
Un'aquila (soltanto asburgica) sullo scudetto **FERRARI** del ritorno al mondiale F.1 (con **LAUDA**) in un G.P. d'Italia onorato da **REGAZZONI** e Fitzpatrick)



1975

Giornata in... rosso al Gp d'Italia: Regazzoni vince la battaglia, Lauda la guerra. Il pilota austriaco, alla sua seconda stagione in Ferrari, riporta il titolo iridato a Maranello, a 11 anni dal trionfo di John Surtees. L'aquila asburgica troneggia orgogliosa sullo scudetto giallo del Cavallino Rampante.

AUTO SPRI NT
LAUDA COLLAUDATORE IN FORD?



1985

Il verdetto del Gp d'Italia è quasi inappellabile: Alain Prost è sempre più vicino al tanto agognato titolo mondiale. La sua vittoria lascia lo spazio a ben poche speranze per Michele Alboreto. Il pilota della Rossa finisce malinconicamente staccato, vittima di mille problemi tecnici. Peccato davvero...

FERMO POSTA

GIOVANNA DE LUCA - Taverna di Montalto (Cs) — Purtroppo le foto da lei desiderate non sono in vendita. Il servizio di «Fotoshop» è stato interrotto ormai da anni. Ci spiace, comunque, darle questa risposta un po' in ritardo rispetto alle sue aspettative. Anche lo spazio è... tiranno, e, ci creda, è impossibile riuscire ad accontentare celermente a tutti i nostri lettori.

MARCELLO GUAIANA - Via N. Casali 175, 47023 Cesena (Fo) — Questo nostro lettore ha intenzione di fondare un fan club intitolato a Damon Hill. Tutti coloro che intendono aderire a questa iniziativa possono contattarlo all'indirizzo sopra indicato.

ANTONIO MAUGERI - Paternò (Ct) — La soluzione intermedia da lei proposta presenta degli indubbi vantaggi, anche se per il futuro sarà preferibile indirizzarsi verso una scelta regolamentare più netta: o di qua o di là...

MONIA LATORRACA - Corso F. Magellano 6/36 - 16149 Genova — Questa nostra lettrice intende corrispondere con appassionati/e di F.1.

FRANCO RATTI - Milano — L'iniziativa editoriale cui lei accenna è stata sospesa alla fine dello scorso anno.

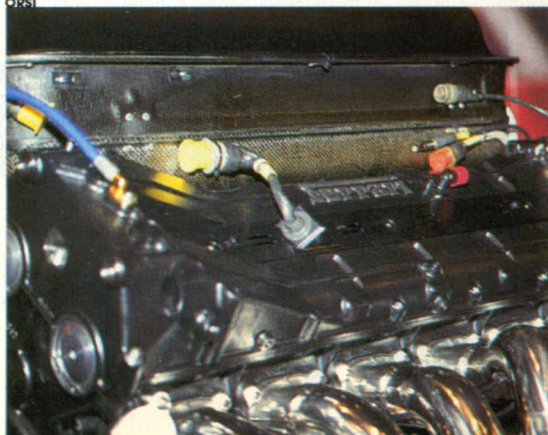
MICHELE BONA - San Donà di Piave — Ovviamente lei è liberissimo di mantenere le sue opinioni, al posto suo tuttavia non sottovaluteremo troppo le prodezze fatte da Schumy a Spa sotto il bagnato con le gomme slick. Un capolavoro agonistico (e tattico) da consegnare alla storia della F.1, al di là dei gusti e delle preferenze di ciascuno.

Ecco perché alla Rossa piace il motore V10

Sono un ragazzo di 17 anni e da poco tempo ho iniziato a seguire il vostro settimanale. Vi ho scritto, visto che mi interessa molto la F. 1 e sono un grande appassionato della «Rossa», per chiedervi alcune informazioni riguardanti il propulsore della Ferrari per il '96. È vero che la Casa del Cavallino utilizzerà un 10 cilindri? Quali sono i vantaggi di questo tipo di motore rispetto a quello a 12 cilindri?

Diego Terzario
Susegana (Tv)

ORSI



A favore della scelta del propulsore V10 giocano diversi fattori. Tale architettura consente di ottenere un motore senz'altro più leggero, molto più contenuto nelle dimensioni e capace nel contempo di avere più coppia. Una serie di caratteristiche che non lasciano dubbi sull'opportunità di intraprendere questo tipo di soluzione, i cui effetti... collaterali negativi riguardano soprattutto i problemi di equilibratura del V10. Entro breve, in ogni caso, la parola passerà alla pista. Il nuovo propulsore della Casa di Maranello ha già girato al banco e farà la sua prima uscita il prossimo 4 ottobre su una 412 T2 «ibrida», per una prima concreta verifica delle sue indubbe potenzialità. Non ci resta che attendere...

Quando le gomme riescono a fare anche i miracoli

Vorrei avere qualche informazione sulle caratteristiche principali delle gomme Goodyear usate in F.1. In particolare desidererei sapere che tipo di differenza c'è in concreto tra una miscela morbida e una dura e in quali piste vengono preferite le une alle altre. Infine, per quale motivo nel recente Gp d'Ungheria l'autore della pole, Damon Hill, con una miscela più morbida ha abbassato il record della pista di oltre un secondo, malgrado quest'anno la cilindrata sia passata da 3500cc a 3000cc?

Domenico Tripodi,
Villa San Giovanni (Rc)

Sono in genere quattro le mescole comunemente adottate dalla Goodyear in F.1: si parte dalla A (che è la più dura, cioè quella caratterizzata dalla maggior consistenza e, ovviamente, dalla durata più elevata) per arrivare a B e C, considerate due mescole intermedie, e infine alla D che è la gomma più morbida messa a disposizio-

ne dalla Casa di Akron. A queste va poi aggiunta la miscela «durissima» che viene contrassegnata dalla sigla Aa. La scelta del tipo di pneumatici varia da circuito a circuito e i parametri più significativi per orientare la scelta sono quelli del tipo di pista sede del Gp, dell'abrasività del manto stradale e dalla tattica prescelta. Se, ad esempio, un pilota decide in accordo col suo team di attaccare nei primissimi giri partendo con poca benzina, sarà logico partire con pneumatici di miscela morbida. Per quanto riguarda le eccezionali prestazioni fatte registrare in occasione del Gp d'Ungheria, parte del merito va proprio alla Goodyear, che con la miscela D (quella... tenerissima) è riuscita ad ottenere un'adattabilità ottimale alla pista magiara. In piste molto tortuose come appunto l'Hungaroring, la minor potenza dei motori di 3000cc rispetto ai 3500 cc dello scorso anno non è certo un grave handicap, visto che in tal caso aumenta di molto la guidabilità delle monoposto. La «crescita» delle vetture '95 è comunque un dato di fatto assodato: l'esasperato grado di sviluppo raggiunto ha ormai annullato il gap prestazionale imposto dalla Fia per motivi di sicurezza.



ORSI

Partenze «pulite» nei Gran Premi grazie ai sensori

Sono un appassionato di F.1 e seguo anche il Campionato di F. Indy. Vi scrivo per sapere qualcosa in più sul funzionamento dei congegni meccanici impiegati nella massima formula per controllare che non avvengano partenze anticipate.

Francesco Marconi
Montelupone (Mc)

Per evitare le classiche «furbate» delle partenze anticipate, la Fia a partire dal Gp del Brasile ha introdotto l'utilizzo di sensori collegati ad un cavo «annegato» nell'asfalto in corrispondenza di ogni fila dello schieramento. La precisione del monitoraggio è assicurata dalla presenza della cosiddetta «scatola nera» della Tag-Heuer presente su ogni monoposto. Ogni vettura è dotata di un proprio codice per trasmettere dati: da quest'anno proprio la «scatola nera» svolge una funzione in più: quella di rilevare il movimento anticipato di una vettura sulla linea di partenza. Nel caso di un avvio precoce, si accende automaticamente una spia di segnalazione sulla consolle del direttore di gara. L'infrazione, come noto, è punita con uno «stop-and-go». Ovviamente l'ipersensibilità del sistema non ha mancato di suscitare qualche polemica: per incorrere nelle sanzioni del direttore di corsa è sufficiente anche un trascurabile movimento della vettura, magari provocato dal semplice innesto della prima marcia a pochi attimi dal semaforo verde. Dura lex sed lex...

F.2: il fascino di un nome chiaro a tutti!

Leggendo As mi ha incuriosito la vicenda relativa al cambio del nome deciso recentemente per la formula cadetta. Per quale motivo è stata rispolverata la vecchia denominazione di F.2? Perché, poi, le F.3000 partecipanti alla serie inglese sino allo scorso anno si chiamavano comunque F.2? Infine, come mai, anni orsono fu introdotta la cosiddetta F.3000?

Pierluigi Giugni, Varese
Circa un mese or sono, die-

tro proposta di tutti i team membri del Circus di F.3000, Bernie Ecclestone nelle vesti di Vice Presidente della Fia ha ritenuto opportuno ripristinare per il '96 la denominazione di F.2 soprattutto per rendere più immediato il significato di questo tipo di categoria. Se la formula cadetta è l'anticamera della F.1, tanto vale chiamarla F.2 piuttosto che in altro modo! Non è una questione di lana caprina, se solo si pensa che alcuni sponsor in passato hanno rifiutato di dare il loro appoggio ai team proprio perché non capivano di che razza di... categoria si trattasse. Meglio la chiarezza, quindi. In realtà sono stati gli altissimi costi di gestione e la mancanza di copertura televisiva a decretare l'insuccesso della formula. In Inghilterra le vecchie F.3000 hanno disputato sino all'anno scorso una serie nazionale che era denominata impropriamente F.2. In tale campionato correvano le F.3000 con almeno un anno di anzianità. Per quanto riguarda la denominazione di F.3000, la scelta risale a dieci anni or sono, quando i vecchi motori Cosworth di F.1 furono riciclati nella serie minore sostituendo i propulsori di 2000 cc della soppressa F.2.

PADDOCK

Sono molto legato «sentimentalmente» al Gruppo A, che mi ha permesso di esprimere al massimo le mie capacità. Detto questo, ritengo che siano indispensabili alcuni ritocchi all'attuale regolamento, perché tale raggruppamento possa proseguire il suo cammino all'interno del Civt. Le Case costruttrici, oggi, si impegnano molto, sia per migliorare la sicurezza dell'abitacolo sia sul consumo del carburante, penalizzando però le prestazioni delle vetture di più recente costruzione per quanto riguarda la loro utilizzazione nel gruppo A. Quindi, per rendere competitive anche queste ultime vetture, e avere un parco macchine ringiovanito rispetto all'attuale, queste sono le modifiche che suggerisco:

- 1 Il nuovo regolamento dovrebbe avere una garanzia di durata di almeno tre anni.
- 2 Le classi dovrebbero essere tre, tutte con motori aspirati e con eventuali correttivi di peso:
 - A 3 fino a 1.300 cc.
 - A 2 fino a 1.600 cc.
 - A 1 fino a 2.000 cc.
- 3 Aumentare la percentuale di lavorazione dei condotti della testa portandola a +/- 8%.
- 4 Alimentazione libera. Ma i corpi farfallati dovrebbero avere le farfalle del diametro di 40 per l'A3, di 45 per l'A2 e di 48 per l'A1 ed essere uno per cilindro. Questi blocchetti farfallati potrebbero essere uguali per tutti, magari prodotti da un solo costruttore autorizzato dalla Csa.
- 5 Collettore scarico: libero.
- 6 Volano motore: libero di forma e di peso, perché di materiale ferroso.
- 7 Bielle libere purché di materiale ferroso e dello stesso peso della fiche di omologazione.
- 8 Possibilità di usare il carter del cambio di serie, con tutte le soluzioni di rapporti omologati in fiche.

Quanto da me indicato potrebbe costituire una delle soluzioni per rilanciare il Gruppo A, anche se le Case automobilistiche sembra siano interessate alle estensioni in kit, visto che l'anno prossimo non sarà necessario costruire 50 kit ma bensì 20 per essere omologati. Ma la mia proposta non vuole essere di intralcio all'interesse delle Case, le quali aspirano a vedere nei campi di gara i loro modelli più recenti possibilmente vittoriosi. L'importante è fare qualcosa e farlo subito. L'esigenza principale è quella di dare una garanzia di durata nel tempo, anziché dire tutti gli anni che quello sarà l'ultimo anno per il gruppo A.

STUDIO COLOMBO



Aldo Bigazzi propone di salvare il Gruppo A nel Civt, inseguendo un sogno impossibile...

Riportiamo la proposta di Aldo Bigazzi, propenso a gettare un'ancora di salvezza al Gruppo A, la cui prossima abolizione era stata resa nota dalla Csa due anni fa. Indipendentemente dalla presa di posizione del tecnico senese, As resta della sua opinione: la soppressione del Gruppo A è stata deliberata con largo anticipo e sulla base di motivazioni assolutamente comprovate, come testimoniato dalla vittoria di Noccia Pergusa, che è stato il solo pilota al via della classe A4 ed è stato classificato primo sebbene distanziato di 12 giri dal vincitore assoluto.

Può davvero considerarsi un miracolato. Una volta di più, verrebbe da dire, considerando i tanti, troppi, spaventi patiti in dieci anni di F.1. Gerhard Berger domenica ha rischiato una fine alla Senna, colpito al capo da un oggetto metallico capace di spezzare un braccetto in carbonio che nasce robusto al punto di reggere le spaventose sollecitazioni che arrivano alle ruote di una monoposto della massima Formula. Ma sì, nella domenica della tremenda delusione, nel giorno del Gp d'Italia già vinto, dominato e perso in un amen da Jean Alesi, è doveroso non dimenticarsi di Berger perché stava correndo la sua miglior gara da quando è tornato a Maranello, perché nell'incredibile librone dei ritiri più strani quello che è successo all'austriaco batte tutto: fermarsi perché una telecamera di bordo si stacca da una vettura davanti e va a colpire un pezzo di carbonio spesso sì e no un centimetro è incredibile, diventando poi paradossale se l'auto killer è quella del compagno di squadra, se i due, vittima e carnefice, sono in testa con largo margine alla corsa cui la loro squadra tiene di più.

Non è davvero normale che sia successo tutto questo e in Ferrari hanno tutte le ragioni a prendersela con chi della Foca si è occupato di fissare l'occhio televisivo alla vettura. Berger è vivo, la microcamera ha colpito e spezzato un braccetto. Se ne parla e se ne parlerà a lungo come di un fatto al limite dell'impossibile. Ma se ben più disgraziatamente fosse stato colpito il pilota al volto anziché una parte strutturale della sua monoposto? Non saremmo certo qui a discorrere della tremenda jella di Jean: saremmo a piangere, a rinvangare quella sicurezza che non c'è mai e che invece andrebbe garantita. Ecco perché nel giorno di Herbert, uno che neanche vincendo in questo modo un Gp ogni domenica potrà mai essere definito come fortunato considerando il pedaggio al dolore pagato in passato, bisogna ripensare seriamente a quella telecamera, ecco perché nel giorno della puntuale beffa di Jean Alesi, bisogna lo stesso ricordarsi di Berger, di quello che gli è capitato senza sorriderci troppo sopra. Caso, destino, fatalità: fino a una decina di anni fa si sarebbe liquidato così l'accaduto anche nel suo risvolto più drammatico. Oggi però no, saremmo ripiombati immediatamente in quella cupa atmosfera di un anno fa con i titoloni sui giornali, i processi in televisione, gli j'accuse al vetriolo dei tuttologi in servizio permanente. È andata bene, ma il segnale che arriva, forte e chiaro, è che per quanto si creda di aver pensato a tutto, alle vie di fuga tipo Piazza Rossa, ai guardrail, ai muri di gomma o di cemento, ai rollbar più efficaci, ai crash test più severi, l'insidia resta e resterà sempre dietro l'angolo e non ci si può illudere di essere al sicuro. Mai. Cavolo d'un Gerardo: quest'anno ci aveva spazientito più di una volta con il suo comportamento in gara, spesso incerto,

DOMENICA NOTTE



CARLO CAVICCHI

rassegnato, remissivo. Però a Monza, nel primo Gp in certo qual modo ex-ferrarista, stava riscattando alla grande una stagione piena di luci in prova e di ombre in gara. Il suo arrembaggio a Schumacher nel dritto del traguardo era stato travolgente dopo il primo via, ed era stato esaltante l'immediato sorpasso al secondo giro. Il suo ritmo in gara alle spalle di Coulthard, era parso inusuale, tremendo, spietato tanto da rendere quasi inevitabile lo show dello scozzese alla variante della Roggia. Era un Berger nuovo, più convinto, vincente. Guidando così non aveva bisogno della quasi proverbiale fortuna che quest'anno l'ha spesso portato sul podio. Peccato davvero che gli sia andata male proprio il giorno che stava stupendo con grande maestria, peccato che tutti si ricorderanno solo di Alesi e della sua grande frustrazione. Eppure, va ribadito, è comunque andata bene: quella telecamera impazzita che aveva preso il volo alla fine del curvone, poteva mandare in diretta mondiale un altro tragico film.



FORMULA UNO

GP ITALIA

Il rocambolesco doppio ritiro delle Ferrari quando stavano dominando e il tamponamento con cui Hill ha tolto di mezzo Schumacher, hanno aperto la strada al successo di Herbert, ma...

■ ALBERTO ANTONINI

MONZA — Scusa, Johnny, tu non ne hai nessuna colpa: ma stavolta non c'entri proprio. Va bene, non è giusto prendersela con uno che si è sciropato settantacinque Gran Premi prima di godersi un po' di celebrità (nella fattispecie, la seconda vittoria a due mesi dalle prime). Magari ti meriteresti qualcosa di più di una squadra che sta per licenziarti e non si preoccupa nemmeno di fartelo sapere, visto che la notizia dell'ingaggio di Berger l'hai imparata dalle agenzie via fax. Ma questa non era la tua gara, e lo hai detto anche tu, che hai avuto fortuna. Questo non era il Gran Premio di Johnny Herbert, era la corsa della Ferrari. La corsa dell'anno per Berger, raramente così efficace in

Michael Schumacher viene trattenuto dai commissari mentre cerca di avventarsi contro Damon Hill: l'inglese lo ha tamponato quasi a metà gara mentre i due erano in lotta per il posto d'onore. Nell'urto entrambi sono finiti nella sabbia della variante della Roggia. Hill è stato punito dalla Fia con un Gran Premio di squalifica con la condizionale



COL ROSSO



NEGLI OCCHI

questa stagione. La corsa della vita per Jean Alesi, che di squadre ne ha cambiate poche e che avrebbe firmato una montagna di cambiali in bianco per un'altra vittoria in rosso, purché fosse qui.

Adesso è già domani, è già mercato, grandi aspettative e saldi di fine stagione. Adesso Schumacher dovrà diventare simpatico per forza, se non lo è diventato per amore. E David Coulthard, se riuscirà a liberarsi dalla morsa di Ron Dennis, potrebbe fare un pensiero a un po' di quegli striscioni, di quell'affetto, che domenica erano monopolio dei due piloti dal presente rosso e dal futuro azzurro. Ma per quarantasette minuti e trentacinque secondi Monza ha vissuto la leggenda, altro che cronaca. E la tribuna centrale, colorata di rosso come al solito, è rimasta zitta, in attesa di un sogno im-

possibile. Due Ferrari là davanti, a fare l'andatura. Due Ferrari lanciate verso una doppietta che ormai, contro tutte le previsioni della vigilia, sembrava quasi una formalità inevitabile. Con l'unica preoccupazione, si fa per dire, di un brivido finale al foto-finish, visto che Jean, sfruttando al meglio l'entrata e l'uscita dal pit-stop, era riuscito a portarsi appena davanti al compagno di squadra.

Due motori, due "barra tre", la versione più evoluta. Uno schiacciasassi a ventiquattro cilindri lanciato nel deserto, dopo che Coulthard si era piantato nella sabbia per la rottura di un cuscinetto, dopo che Schumacher e Hill si erano eliminati da soli. Se tiene quel motore del miracolo, che ruba quasi trenta cavalli al Renault, ci vuole più di un imprevisto per fermare il trionfo. Ci vuole un capolavoro di sfortuna.

C'è stato. Bernie Ecclesto-

ne, che sogna da anni una Rossa vincente, sarà lì a rimuginare su quella macchina da presa che lui chiama camera-car. E che oltre a regalare agli spettatori in poltrona il brivido dell'inquadratura ravvicinata, stavolta ha regalato una fifa fuori programma quando Berger se l'è vista piombare addosso, proveniente dall'ala posteriore di Alesi. Gli ha rotto una sospensione, non la testa: è già qualcosa. Ma difficilmente Ecclestone pagherà i danni, anche se il pezzo incriminato è come se fosse suo.

Per Jean, a otto maledetti giri dalla fine, ci ha pensato un cuscinetto. La stessa rottura (ma al posteriore) accusata da Coulthard: non è proprio una rarità su una pista di curve veloci e frenate secche, che macella il telaio oltre a massacrare i motori. È stata una mezza sorpresa per chi, semmai, si aspettava un guasto ai freni, che avevano dato problemi per tutte le prove. E' stata una fregatura troppo grossa per un pilota che, una volta di più, aveva fatto di tutto per non meritarsela. Chissà se Briatore, che nel '96 vuole pagare i suoi ragazzi in base ai risultati, gli avrebbe allungato lo stesso qualcosa fuori busta.

La delusione è stata enorme, grandissima, ma non è la prima volta che mi capita e ci ho fatto il callo. Mi è spiaciuto per la folla, per tutti quei tifosi perché era la mia ultima occasione di regalare loro il Gp d'Italia

JEAN ALESI



ORSI

PHOTO4

In alto, Alesi mentre precede Berger: la mini-telecamera posta sull'alettone posteriore sta per cedere: staccandosi finirà per compromettere la corsa dell'austriaco. Sopra, Brundle procede col pneumatico posteriore sinistro a pezzi. A lato, Herbert in acrobazia sui cordoli di Monza: è il terzo anno consecutivo che un inglese vince il Gp d'Italia. Sotto, Hakkinen, secondo

STUDIOCOLOMBO





Va bene, Johnny, non è giusto parlare solo di Berger e Alesi. Ma quelle erano emozioni, mica l'ennesima pantomima Hill-Schumacher, che stavolta ha sfiorato il ridicolo. Damon si è beccato un Gp di sospensione con la solita condizionale per aver speronato Michael al ventitreesimo giro, quando tutti e due inseguivano Berger. In Portogallo farà il bravo e finirà tutto lì. Ma un pilota che punta a vincere il mondiale non può dare la colpa di un incidente simile a Inoue, che è lì solo perché porta una barca di dollari e non ha ancora imparato come comportarsi nei doppiaggi. O peggio ancora, non può incolpare il rivale diretto (come ha fatto quando lui e Schumacher sono stati convocati in direzione gara dopo la protesta Benetton) per "aver frenato in anticipo". Max Mosley adesso vuole regolamentare i sorpassi, ma le staccate, ancora per un po', uno ha diritto di farsele dove vuole. E dopo l'incidente di Silverstone, i commissari avrebbero potuto — dovuto, magari — essere più rigidi.

No, Johnny, non è colpa tua, ma questa proprio non sarà la tua corsa. Forse sarebbe stata la corsa di Schummy, se l'avesse vinta (ma era difficile, nonostante le premesse) presentando il biglietto da visita alle tribune in rosso. Adesso, per i biografi ufficiali della F.1, il sessantaseiesimo Gp d'Italia è la corsa che ha portato Mr. Herbert al terzo posto in classifica, scavalcando Alesi e i sogni rossi; che ha rilanciato la Benetton-Renault a un vantaggio storico sulla Williams-Renault, venti punti; che

ha affondato la Ferrari alla seconda battuta d'arresto consecutiva; che ha nobilitato finalmente la McLaren, seconda con Hakkinen (oltre al 4. posto di Blundell) e sul podio per la prima volta quest'anno; che ha finalmente dato una lucidata al talento di Frentzen, anche lui — per la prima volta in F.1 — alle prese con il bagno di folla e di spumante, subito dopo la riconferma in Sauber. È stata anche la corsa che poteva portare un punto a

L'incidente è stato terribile. Ho intravisto la telecamera volarmi addosso ad una velocità pazzesca. Ha urtato la sospensione e poi mi ha sfiorato. Se mi avesse colpito in testa sarebbe stato... drammatico

GERHARD BERGER



Max Papis, migliore italiano sullo schieramento e poi bruciato sul filo di lana per il sesto posto da Boullion; e che i punti li ha dati, i primi del '95, alla Tyrrell con Salo. Sì, per i biografi il Gp di Monza è stato tutto questo. Ma per gli ottantamila di domenica — o almeno per buona parte di loro — la pista che ha fatto grande la Ferrari e ha portato via Peterson, stavolta, ha regalato una brutta sera a un pomeriggio da sogno. Non te la prendere, Johnny, sarà per la prossima volta. ■

Berger si sfilava dall'abitacolo della sua Ferrari, con il braccetto della sospensione anteriore sinistra rotto dalla telecamera che si è staccata dalla vettura gemella di Alesi. Una causa di ritiro da... Guinness dei primati



PHOTO4

Telecamera con *suista*

Dall'incredibile episodio che ha costretto Berger al ritiro all'avaria che ha fermato Alesi, alla buona competitività raggiunta dalle Rosse. Ecco luci e ombre di un Gp bello e impossibile

PAOLO BOMBARA

MONZA — In Formula 1 l'imprevisto è all'ordine del giorno, ma chi avrebbe immaginato che una telecamera, quella montata sulla 412T2 di Alesi alla destra dell'alettone si staccasse per andare a centrare ed eliminare proprio la vettura gemella? Una sfortuna nera, anzi... rossa. Che ha posto fine alla bellissima gara di Berger, forse la più bella dell'austriaco al volante di una Ferrari. E nonostante tutto c'era pur sempre Alesi là davanti. Velocissimo, determinato ad offrire il successo a Monza ai «suoi» tifosi, Alesi stava già sicuramente

gustando il piacevole sapore della vittoria quando la iella lo ha... azzoppato. Lo ha fermato, a otto giri dalla fine, un cuscinetto grippato, quello della ruota posteriore destra: un guasto che non era mai successo. Si ripete la scena dello scorso anno, quando si ruppe il preselettore del cambio: una rottura che tolse ad Alesi una vittoria che si era meritato. Povero Jean e povero Gerhard questa proprio non se la meritavano.

COMPETITIVITÀ RAGGIUNTA. E neanche la Ferrari, perché la squadra ha lavorato be-

ne, ha fatto indubbi progressi e si è dimostrata ad un livello di competitività inaudito, lottando ad armi pari con Williams e Benetton. Una ritrovata competitività che è di buon augurio per le prossime gare e che è legata sia ad un miglioramento dell'assetto, come ha indicato l'ingegnere aerodinamico Willy Toet, sia e soprattutto alla nuova versione del motore, l'evoluzione 3. Resterà ora da vedere, archiviata Monza, quale sarà il responso della pista nei prossimi Gran Premi. Ma questa volta anche Todt è molto fiducioso. Di sicuro c'è una constatazione da fare.

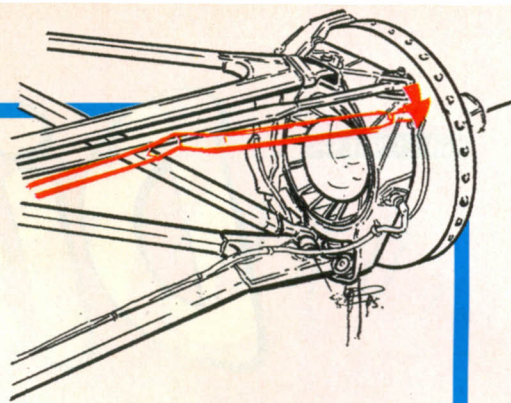
Ad inizio anno si sosteneva che le Ferrari erano competitive sulle piste medio-lente grazie alle qualità del telaio e pativano in quelle veloci per le carenze del motore: oggi non è più così. Già ad Hockenheim in prova si era visto che le Ferrari potevano stuzzicare gli avversari della Renault, ma questa volta a Monza il V12 Ferrari si è dimostrato più che all'altezza. Il fatto è che l'evoluzione 3 del motore italiano costituisce un passo in avanti, rispetto alla 2, ben più di quanto non lo sia la versione C dell'Rs7 rispetto alla B. Il motore italiano, forse, concede ancora qualcosa a quello francese in termini di fascia d'utilizzazione (sono state privilegiate quelle medio alte) ma secondo le indiscrezioni è in vantaggio in termini di potenza massima (725 cv contro 700 circa). E non ci saranno più evoluzioni né da parte di uno né da parte dell'altro motorista. Come afferma Paolo Martinelli, il responsabile dei motori F.1 a Maranello, ora il gruppo di lavoro si concentrerà sul V10, un propulsore oggi ancora fragile ma nel cui potenziale si crede molto.

ERRORI. Non sparate sul pianista. La colpa del distacco della telecamera di Alesi non è della Ferrari, bensì della Foca-Tv! Le telecamere sono infatti costituite da due parti: un supporto e la telecamera stessa. I vari supporti vengono fissati alla vettura dalla squadra, mentre le telecamere vengono montate dagli addetti della Foca-Tv. E nel caso di Alesi si è appunto staccata la telecamera... «Non è stato per colpa delle vibrazioni — ha detto Todt — ma per un errore nel montaggio, che non è di nostra competenza. Fortunatamente non ha colpito il casco di Berger, perché altrimenti avrebbe potuto essere una tragedia. Visto quel che è successo, devo dire che questa volta sarebbe stato meglio non avere due Ferrari così vicine in testa».

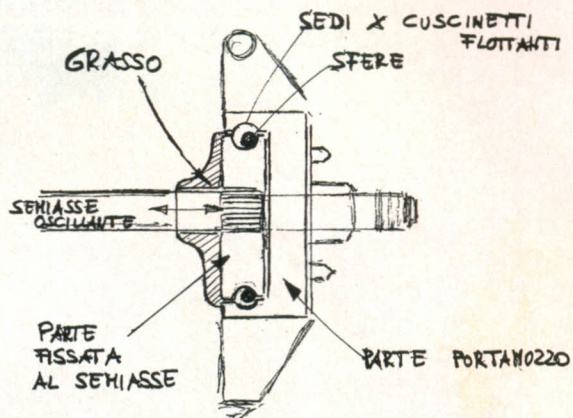
È SUCCESSO DI TUTTO. Di problemi ce ne sono stati, è innegabile. Non solo telecamere, non solo cuscinetti... Anche freni, che hanno dato grattacapi per tutto il fine settimana, soprattutto a Berger nelle prove. Tanto che quando si è manifestato il problema alla ruota di Alesi in gara, molti hanno pensato ad un surriscaldamento del freno. Invece era il cuscinetto bloccato a surriscaldarsi mentre ad incendiarsi era stata la presa d'aria dei freni. Del resto, Monza è un circuito esigente per i freni e ne sa qualcosa la Benetton, che proprio prima della gara ha deciso di passare da un impianto Ap ad uno Brembo. A questi problemi, tornando alla Ferrari, si sono aggiunti in prova quelli alla centralina elettronica, che hanno a lungo bloccato ai box Berger il sabato, e quelli al motore che hanno bersagliato con regolarità Alesi, sulla cui vettura è stato necessario sostituire il motore tra ogni sessione di prove ed anche tra il warm-up e la gara (per la quale Alesi ha utilizzato un motore scartato da Berger...). In gara, a dispetto di tutto, ogni cosa sembrava funzionare a meraviglia, a parte un capriccio della frizione sulla vettura di Berger quando questo è ripartito dai box dopo il rifornimento. Memore dell'esperienza di Imola, l'austriaco ha dovuto dare una gran sgassata per non far spegnere il motore. Sempre Berger ha poi perso un po' di tempo uscendo

Sulla 412 T2 di Berger ha ceduto il tirante...

Ecco, nel disegno sopra a destra, evidenziato in rosso il particolare della sospensione anteriore sinistra della Ferrari di Berger che ha ceduto quando è stato colpito dalla camera-car della Ferrari di Alesi. Si tratta del tirante dello sterzo, che si è piegato e si è staccato dal portamozzo (in titanio). Il ritiro di Alesi è stato invece propiziato dal grippaggio del cuscinetto del giunto-ruota posteriore destro (disegno sotto a destra). La cuffia che contiene il lubrificante ha avuto un cedimento e l'uscita del liquido ha provocato il bloccaggio degli elementi del cuscinetto. Il successivo surriscaldamento ha incendiato la presa d'aria in carbonio.



...su quella di Alesi la cuffia

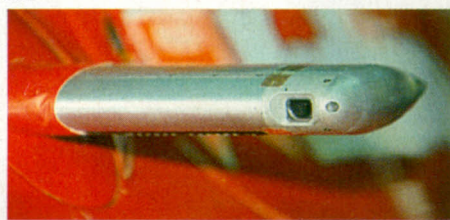


dai box per colpa delle gomme non in temperatura, ma queste sono cose che possono succedere nelle migliori famiglie...

...MONZA AMICA. D'accordo, questa volta alla fine ci si ritrova con un pugno di mosche in mano. Ma il fatto rilevante è che le Ferrari hanno disputato la loro migliore gara dell'anno, meglio forse dei Gp d'Argentina e di Montecarlo, meglio sicuramente del pur vittorioso Gp del Canada. Sono tornate competitive. Ciò non ha stupito né Alesi, né Todt, né (pur con una certa riserva) il principale rivale, la Renault. «La Ferrari ha dimostrato d'essere in gran forma — ha detto Bernard Dudot — ma ce lo aspettavamo. Siamo a Monza e loro hanno potuto effettuare un lungo lavoro di messa a punto la settimana precedente. Erano in vantaggio rispetto a noi, sin da venerdì». Un vantaggio occasionale, quindi? Non è questa la versione dei fatti di Todt. «No, abbiamo migliorato sensibilmente nei confronti della concorrenza e questo vantaggio è generale, non relativo soltanto a questa pista. I nuovi motori sono andati molto bene, benissimo. Avremmo preferito vincere, ovviamente, ma ora siamo fiduciosi del nostro potenziale: ci recheremo alle prossime gare con l'ambizione di lottare per vincere. È quello il nostro obiettivo». Todt è deluso, non sorpreso dalle prestazioni delle Rosse e ribadisce che con un po' meno sfortuna, Alesi e Berger avrebbero potuto probabilmente essere

più efficaci anche in prova. Non è sorpreso neppure Alesi. Un Alesi che ha stranamente preso con una certa filosofia l'ennesimo tiro mancino della sorte: «Nella settimana precedente il Gp, avevamo potuto provare a Monza col pieno e avevamo constatato che in condizioni di gara eravamo molto veloci. Quindi, se anche non fossimo stati velocissimi nelle qualifiche mi aspettavo di andare bene nel Gp e così è stato». E ora la Ferrari non intende di certo restare con le mani in mano, a leccarsi le ferite. Il lavoro di sviluppo prosegue sin da questa settimana al Mugello con una due giorni (giovedì e venerdì) che potrebbe protrarsi fino al sabato. Al volante ci sarà sicuramente Larini e forse anche uno dei piloti titolari. E se non ci fosse messa di mezzo la sfortuna, come sarebbe andata a finire, con le due Ferrari in lotta tra di loro? Di sicuro non ci sarebbero stati ordini di squadra. Todt è stato chiarissimo. «Non siamo in lotta per il Campionato e non ci sarebbero stati motivi per imporre un qualsiasi ordine ai nostri piloti». Berger non ne dubitava ed infatti aveva la sua tattica. «Quando mi sono ritrovato dietro ad Alesi, ho visto che potevo seguire il suo ritmo senza problemi e avevo deciso di rimanergli dietro sino a 5 giri dalla fine, quando avrei sferrato il mio attacco». Anche Alesi non si aspettava regali. «Non c'erano ordini di squadra e se non ne fossero arrivati più avanti io e Gerhard avremmo sicuramente dato vita ad una grande battaglia». ■

ORSI



Disperato

fotoAP



ultimo stop

Sembrava oramai una formalità, l'impresa sempre sognata finalmente a segno dopo un weekend tutto alti e bassi. Una cavalcata impossibile partita come in Canada dal quinto posto in griglia...

■ GIORGIO TERRUZZI

C'era una quiete strana, erano ferme le bandiere. Alesi in testa, finalmente, nuovamente. Davanti, solo, nient'altro che una minaccia debole e ancora lontana: Herbert. Eppure, un silenzio curioso, tra le urla dei motori in dirittura. Era troppo bello, poteva non essere vero. I tifosi di Jean, abituati, come Jean, a non vivere di regali. Era uscito Coulthard, erano scivolati via Hill e Schummy, era scomparso persino Berger. Abbastanza per gridare come pazzi felici, prima di accorgersi che la sorte aveva già fatto abbastanza. C'era in ballo un sogno vecchio. L'ultimo, il più importante. Un sogno morto in prova, risorto dentro una gara elettrica, molto rossa. Una corsa, una cosa da non credere. Infatti. Stavano lì, piegati sugli striscioni, incrociando le dita, toccando tutta la roba utile, con un sospetto troppo noto per poterlo trascurare. Poi la macchina si è infilata ai box, la telecamera dilatata dal grande schermo sparato in faccia alla torcida, ha inquadrato un abitacolo, il casco, quella frenesia fatta di segni rapidi e definitivi. La stessa immagine di un anno prima. Identica, proprio uguale. Ancora una volta una sosta dopo una fuga imprevedibile all'apparenza. Un'altra resa. Erano volati guanti, cavi, madonne. Questa volta altri gesti, un abbraccio, uno sconforto meno rabbioso e più profondo. L'immagine della fine di una gara, di una storia lunga cinque anni, di un sogno, appunto, alla portata di tutti. Il sogno di Alesi, di chi sperava di non rivederla mai più quella scena già vista. Jean aveva caricato le batterie per la sua Monza, per questo ultimo bagno di folla che prevedeva caldo, persino all'ec-

cesso, con quell'altro, il tedesco, già lì, in pratica, al suo posto. Caricato, caricatissimo. «Io sono così, io sogno». Un razzo, all'inizio di ogni giornata. Venerdì mattina, sabato mattina, domenica mattina. Il migliore. Per mostrare i muscoli, la sua pasta speciale, una rabbia ad altissimo gradimento. Ogni giorno la stessa storia, la storia dell'intero fine settimana, forse di un'intera carriera. Niente mezze tinte. Bianco o nero. Benissimo e poi malissimo. Primo nelle libere, quinto nelle qualifiche. Due volte di fila. Insomma, quinto. Abbastanza per avvertire il sapore di un sogno in agonia. Motori cattivi solo con lui; altri disturbati, una sensazione di malessere offerta alla platea. «Gara aperta» aveva detto Todt. Per lui era già chiusa, sabato sera, quando non trovava nemmeno un straccio del proprio ottimismo, del suo feeling con Monza. Poi domenica, un altro decollo, un altro atterraggio. L'ultimo, il più duro. Non aveva le parole, le aveva già spese, insieme alle energie, ad un dispendio nervoso che fa sempre un po' spavento, che talvolta fa paura. E alla fine, conti nelle tasche, le sue, quelle di chi gli vuole bene, sembra quasi una liberazione. Monza, d'accordo, «la corsa della vita». Ma anche un peso, a questo punto, un po' indigesto, un'attesa un po' troppo colorata, una permanenza sempre estrema. Un appuntamento, in fondo, così diverso, da diventare anomalo, scontato. Troppi sogni, troppe delusioni. Per lui, per i suoi tifosi. Un'atmosfera opposta a quella che ha dato a Jean la gioia più bella: Montreal, vittoria. Invece, Monza, che assomiglia troppo alla Ferrari: una pentola a pressione dentro la quale Alesi ha trovato una modalità di

convivenza efficace ma stressante. Non aveva alternative, proprio ora, all'ultimo show. Ma, forse, meglio finirla, meglio scaricare un po' di zavorra, qualche chilo. Meglio, insomma, abbassare il gas. Nemmeno un attimo di felicità vera, di serenità buona, nemmeno uno. Bastava guardare in faccia Jean, osservarlo parlare, persino salutare con la mano migliaia di persone in attesa di un saluto, di un fenomeno, di una conferma. Come se fosse indispensabile promettere per poi mantenere, per soffrire all'unanimità di fronte a una promessa mancata. Rogna, di sicuro, una sfiga maledetta. Ma anche una delusione troppo forte da digerire perché era formidabile, addirittura obbligata, consueta ed estrema la promessa. È fatto così. Jean Alesi. È bello perché è così. È amato perché è così. Ma di fronte alla sofferenza di Alesi, dei tifosi di Alesi, alle prese con l'ultimo sogno sfumato, c'è qualche segno inedito e un poco di sollievo. La sensazione che questo rapporto d'amore possa crescere e cambiare, possa essere forte, finalmente, senza bisogno di patire troppo, di caricare e scaricare le batterie all'infinito. Ma sì, un'altra tuta, un'altra squadra, un'altra Monza. Più liberi e più adulti tutti, senza perdersi di vista, senza perdere benzina. Alla fine, più forti. Un pilota e i propri fan. Talmente amici da non pretendere patti di sangue, da sorridere con una frequenza nuova. L'ultima Monza di Jean in rosso non merita di essere ripetuta. Assomiglia troppo a Monza dello scorso anno, di due anni fa, del passato. Sarà diverso lui, a partire dai colori, saranno diversi gli altri, saranno diversi i sogni. Meno simili agli incubi e, per questo, più belli. ■



TENSIONE COMPLETA

Esce di pista nel giro di ricognizione e in gara si ripete. La freddezza di Coulthard evapora proprio mentre lo scozzese entra nel mirino di Maranello

ENZO RUSSO

Quando nella Roma imperiale le congiure di corte cominciarono a farsi abituali, alcuni imperatori arruolarono per la propria guardia del corpo soldati barbari, a preferenza goti, che non capivano né parlavano il latino e quindi non erano in grado di subire le insidiose pressioni del palazzo.

Nei due giorni delle prove monzesi, a parte i ferraristi e Schumacher, l'uomo più corteggiato nel paddock era Dave Coulthard, e non solo per una pole ottenuta di forza e poi ribadita più volte. Lo scozzese parte (o partiva?) al palo anche nelle preferenze per la seconda Ferrari della stagione '96. Bello in modo arrogante, giovane, veloce e promettente, tra le sue non poche virtù c'era anche l'ignoranza della lingua italiana e la conseguente refrattarietà alle ansie che il pubblico e la stampa hanno fatto sempre nascere, da che Ferrari è Ferrari, negli uomini chiamati alla corte di Maranello, costretti a subire scariche di odio e di amore in quantità ignote ai colleghi che miliano sotto altre bandiere.

Consapevole di questi sguardi pieni di aspettativa, il giovane Dave s'è avventato sul cir-



cuito, venerdì e sabato, con una veemenza mediterranea che ha sorpreso il suo stesso caposquadra, mettendosi tutti alle spalle e proponendosi per una vittoria che, se si fosse realizzata in uno scenario di fideistico fanatismo come quello di Monza, avrebbe provocato una piena di consenso in grado di travolgere le ultime perplessità di Torino, se Torino nutriva ancora delle perplessità. Ma non è stato così. Non accadeva dalla piovosa domenica di Imola del '91 che un uomo di punta uscisse di strada durante il giro di ricognizione. Per le risate anche Schumacher ha rischiato di perdere il controllo della sua Benetton. Adolf Hitler diceva che il ridicolo può uccidere, e in effetti c'è qualcosa di grottesco in un incidente gratuito come quello in cui è incappato lo scozzese. Qualcosa che ricorda il fantozziano capottamento da fermo. Hanno sghignazzato tutti fuorché la Fortuna, femmina e quindi non indifferente alla bellezza celtica di Coulthard. Serviva una specie di miracolo, e il miracolo si è verificato con un incidente multiplo al primo giro che ha creato, alla fine della variante Ascari, un'autentica barricata di rottami e bandiere mulinanti. Ma

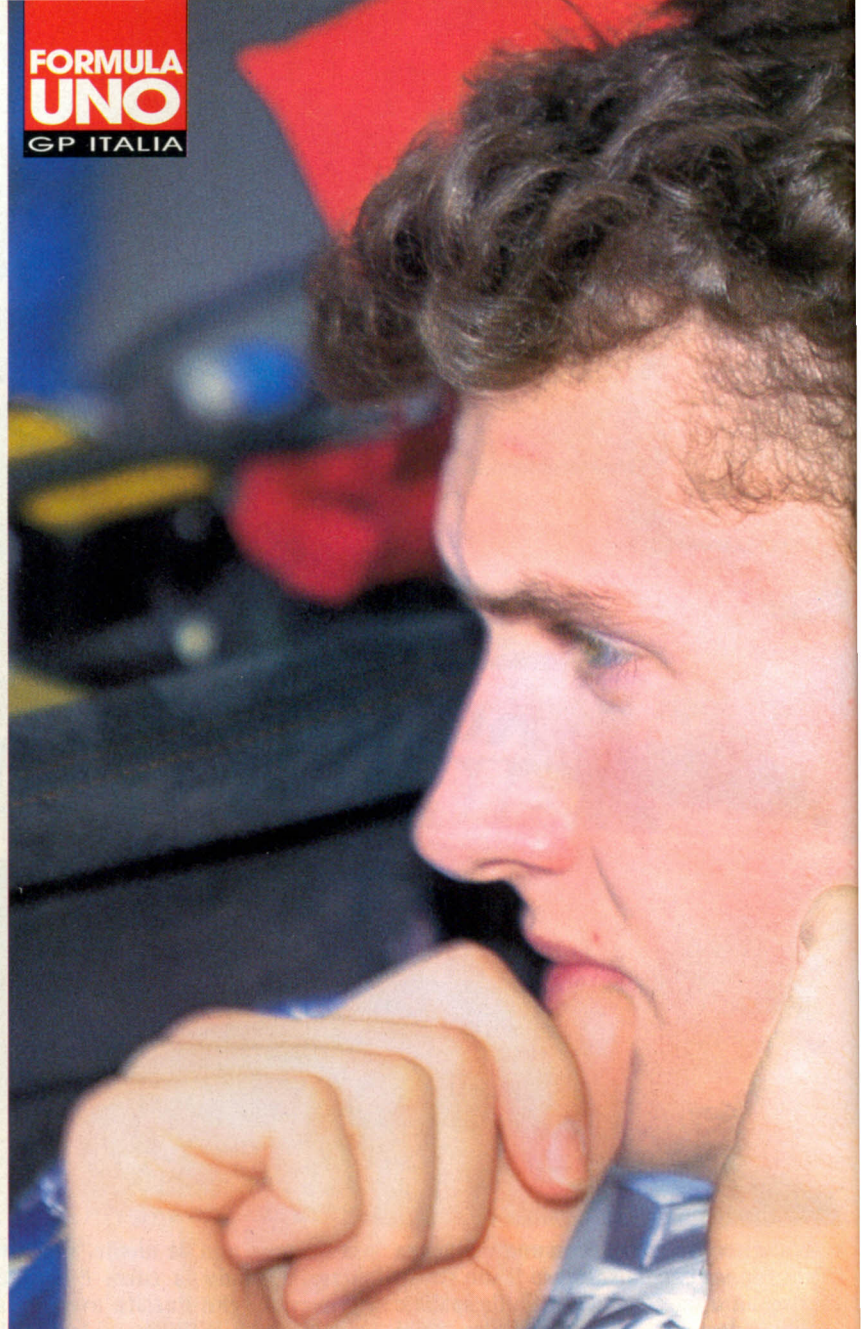
la Fortuna non dà niente, si limita a prestare. Quando la corsa è ripresa, molti pensavano che l'uscita avesse lasciato il segno sulla Williams. L'aveva lasciato, invece, sul pilota, il cui bisogno di dimostrare qualcosa si era trasformato in una psicosi. Pochi giri in testa ed è uscito di nuovo, col solo alibi, peraltro indimostrabile, d'un cuscinetto rovinato sui cordoli, guasto che, percepito per tempo e adeguatamente tenuto in considerazione, avrebbe tutt'al più dovuto portarlo ai box, anziché sulla sabbia.

Tutto ciò non rappresenta l'ennesimo lamento da aggiungere alla canizza di critiche piovute sulla testa del pilota all'indomani della sua sciagurata domenica italiana. Ai tempi, il debuttante Villeneuve fece di peggio, prima di diventare una specie di icona dell'amore ferrarista. L'errore è uno dei figli illegittimi della velocità: ogni tanto spunta dal nulla, inatteso, a reclamare i suoi diritti. Ma una cosa è sbagliare nel tentativo di colmare col proprio talento le carenze della macchina, una cosa è sbagliare guidando una monoposto come l'ASTROWILLIAMS.

Nessun accanimento ingeneroso, quindi,

ma una considerazione critica è indispensabile. Se il giovanotto entra in un tale stato di tensione molti mesi prima di montare in groppa al Cavallino, che cosa accadrà quando i tifosi gli si accalcheranno intorno sprimacciandolo, sbacucchiandolo, aspettandosi a ogni Gp il miracolo di San Gennaro? Che cosa accadrà quando i giornalisti gli contesteranno ogni piccolo errore come se fosse un'offesa fatta direttamente a loro? Che cosa accadrà quando intorno a lui i ciambellani e i cerimonieri di corte, che l'inglese lo parlano molto bene, cominceranno a insidiarlo, a cercare di tirarlo dalla loro parte senza spiegargli chiaramente qual è questa parte, ad aizzarlo, a fargli balenare pericoli indistinti e perciò anche più temibili? E soprattutto, che cosa accadrà quando l'unno della Benetton, che i compagni di squadra se li mette in un panino coi crauti, lo sbertuccherà sia in prova sia in gara? Mancano poche gare alla fine della stagione e forse pochi giorni alla decisione finale di Torino. Riuscirà in tempi così esigui il giovane Dave a dimostrare che lui, a differenza del gelato più amato dagli italiani, non ha un cuore di panna? ■

MONZA — «E va bene: se questo può aiutarti a mettere a posto le tessere del mosaico, io non ho un'opzione con la McLaren. Ma per il resto non voglio dire altro. Sono perfettamente a posto riguardo al mio futuro, il mio lavoro è guidare e voglio farlo. E non mi va di essere licenziato prima ancora di iniziare...». A quattr'occhi, David Coulthard tira fuori una verità che apre uno spiraglio sul giallo del secondo pilota ferrarista. Quando il suo nome saltò fuori, subito dopo il Gp d'Ungheria, ci credevano in pochi. Adesso David è in cima alla lista di Maranello. Lui lo sa, ci si prepara: «Dicono che ho cenato con Schuamcher a Montecarlo? Interessante... Non vedo cosa potrebbe cambiare con questo». Qualcosa cambia, naturalmente; e potrebbe cambiare di più e più in fretta se non ci fosse da risolvere la grana più grossa, quella che riguarda il suo pre-accordo con la McLaren. Ron Dennis, tanto per cambiare, fa l'indiano, ripetendo la solita formula: «La strategia per i nostri piloti è già stata decisa da tempo»; ma dal suo team filtrano indiscrezioni. Prima di tutto, la situazione di Coulthard in questo momento non è analoga a quella dello scorso anno, quando la Williams riuscì ad assicurarselo per un'altra stagione, con una decisione del Contract Recognition Board di Ginevra. Il pilota veniva da una stagione a mezzo servizio con la Williams, prima in sostituzione di Senna e poi come tappabuchi fra le estemporanee comparse di Mansell; Frank Williams ne aveva un bisogno dannato, visto che Nigel navigava già verso altri lidi. Lo strappò a Ron Dennis, che lo aveva già praticamente preso fin dall'ottobre '94, facendo valere il primo contratto di David, quello di collaudatore. David deve avere lo stesso vizio che aveva Alesi nel '90, quello di firmare accordi come se fossero autografi; ma stavolta, appunto, la situazione è differente. L'opzione, se c'è, scade a fine settembre (una data un po' troppo faticosa per la F.1, visto che tutti i dubbi dovrebbero sciogliersi con ottobre): ma se Ron Dennis avesse intenzione di rinnovarla? In teoria può farlo anche senza garantire a David un volante. Tanto per cambiare, c'è di mezzo Prost, che in questi giorni prova ancora la McLaren. Una sua decisione di tornare alle gare potrebbe rimescolare le acque. A Ron, anche se non lo dirà mai, un pilota che abbia già vinto qualcosa fa più comodo di un tripianto di capelli. Ma c'è anche la questione delle tre monoposto, che al momento lascia molto dubbiosa la McLaren; almeno, così come è stata proposta all'ultima commissione F.1 (niente punti per il campionato Co-



fotografieORSI

COULTHARD È IL GRANDE FAVORITO PER LA SECONDA FERRARI

In lista d'attesa

La McLaren blocca David grazie a un'opzione che scade il 1. ottobre. A Maranello prendono tempo sperando che lo scozzese si liberi. Il pilota Williams però nega di avere dei vincoli contrattuali...

PAOLO BOMBARA

GRAZIE A FORD RESTA NEL TEAM SVIZZERO

FRENTZEN

firma con Sauber

MONZA — Il pendolo si è fermato, Heinz-Harald Frentzen resta in Svizzera, a correre per il terzo anno consecutivo con il team di Peter Sauber. Il mercato '96 ha già i suoi perdenti e i suoi vincitori; per Frentzen, cercato dalla Williams, conteso da quattro squadre, la partita si è chiusa in pareggio. Peter Sauber avrebbe potuto comunque bloccarlo facendo valere l'opzione, ma per vincere le sue resistenze ha dovuto offrirgli di più. «È vero — ammette il pilota — avevo contatti avviati anche con Jordan, Benetton, Ligier. Con la Williams, tempo fa, la situazione era ottima. Pensavo davvero di avere una possibilità,

poi la strada si è chiusa. E mi dispiace». La contropartita per rimanere? «Ho chiesto alla squadra, agli uomini della Ford, uno sforzo maggiore per ridarci competitività. Avremo il motore V10, in esclusiva. Se ci saranno altre forniture Ford riguarderanno solo l'attuale Zetec otto cilindri. Dovremo integrare la struttura, perché ai tempi della Mercedes lavoravamo con i loro computer e oggi la Ford dovrà fare di più, anche per l'elettronica. Serve un concetto nuovo, la capacità di reagire rapidamente alle situazioni». Ma serve anche un potenziamento dell'organico, nuovi ingegneri: «Non è un mistero, puntiamo a un tecnico di pri-

mo piano e da tempo cerchiamo di avere Gustav Brunner». Un'ammissione che conferma quanto già detto mesi fa sull'ingegnere austriaco intenzionato però a restare in Ferrari; ma Frentzen non ha chiesto solo che gli dessero nuove speranze, perché col portafoglio pieno si ragiona meglio. «Sì, mi hanno raddoppiato lo stipendio». Ma con Schummy, se fosse andata così, avresti mai fatto squadra? «In macchina e in pista, sì. Ma dietro le quinte... Be', avrei tenuto d'occhio tutte le donne». Corinna Betsch, da un mese e mezzo, è diventata Frau Schumacher. Ma certe ferite, evidentemente, bruciano ancora. ■

struttori, niente punti per quello Piloti, niente bonus Foca, cioè soldini). Un pilota in più, in queste condizioni, non porterebbe reali benefici alla squadra. Ma sarebbe sempre un modo per toglierlo dal mercato sottraendolo alla concorrenza.

LARINI. La Ferrari tutto questo lo sa: la strategia è ormai chiara da tempo, Coulthard è la strada da battere, anche se in questi giorni sono stati fatti altri nomi, con la solita strategia della cortina fumogena, per confondere le acque. Ma definire le cose al momento non è facile. Maranello potrebbe pagare una penale, ma deve evitare che Dennis si irrigidisca sulla posizione. E al tempo stesso deve prepararsi all'evenienza che tutto vada all'aria. Proprio per questo, all'inizio della settimana scorsa, Nicola Larini è stato messo in allarme, mentre deliberava le monoposte da spedire a Monza. Ed è la prima volta, da quando si è avviato il mercato '96, che al collaudatore della Rossa viene detto di tenersi pronto. Intanto, Ferrari e Benetton lavorano congiuntamente perché la staffetta con Schumacher sia il più possibile indolore. Michael l'ha detto a Monza: «Mi aspetto di essere svincolato dal contratto con Briatore subito dopo l'ultimo Gran Premio». Entrambe le parti, con la necessità di ripartire da capo con nuovi piloti, hanno tutto l'interesse che questo avvenga. ■





LA CRONACA IL FATTACCIO ALLA ROGGIA

Hill elimina Schumacher

Sbagliando clamorosamente la frenata, il britannico della Williams urta la Benetton del tedesco. Entrambi finiscono nella sabbia. A Damon la Fia poi infligge una corsa di squalifica con la condizionale

PAOLO BOMBARA

MONZA — David Coulthard la combina proprio grossa, quando vola fuori di pista all'uscita della variante Ascari durante il giro di formazione. L'uscita dello scozzese riempie di sgomento il box della Williams e di sabbia la pista. Ma la procedura di partenza non viene interrotta per pulire il circuito e ciò forse contribuisce ad aiutare lo stesso Coulthard. Schumacher scatta in testa dalla prima fila, ma sin dalla prima staccata deve difendersi dalle due Ferrari; quella di Berger lo attacca a sinistra, quella di Alesi a destra. Il tedesco passa e i due piloti della Ferrari si tirano la staccata, e la spunta Berger. Schumacher precede quindi Berger, Alesi, Herbert (autore di una partenza magistrale) Hill, Hakkinen, Irvine, Barrichello e Blundell. Ma è nuovamente alla variante Ascari che accade il fattaccio. Panis sbaglia una cambiata e rallenta improvvisamente davanti a Papis che, cercando di scartarlo, fi-

PHOTO4



ORSI



Sono partito male due volte e proprio non pensavo che sarei finito sul podio, poi ho rimontato via via. Quando dai box mi hanno esposto il cartello che indicava che ero terzo e che mancavano solo 15 giri, non ci credevo

HEINZ-HARALD FRENTZEN

PHOTO4

Mi sono girato per evitare Panis che aveva scalato assurdamente una marcia davanti a me. Poi, sono ripartito sottosterzo, ma non ho potuto far nulla per tener dietro Boullion all'ultimo giro
MASSIMILIANO PAPIS

nise in testacoda. Dietro di lui si scatena il finimondo: Katayama, Inoue, Montermini e Diniz vanno a loro volta in testacoda, coinvolgendo anche Lamy, Moreno e Boullion che si trovano la pista bloccata ed urtano. All'inizio del secondo giro, Berger supera Schumacher in staccata alla prima variante: una Ferrari è in testa. Ma le bandiere rosse, sanciscono l'interruzione della gara. Tutto da rifare per Berger e una nuova occasione per Coulthard, perché la gara ripartirà da

zero. Con due assenti però, Montermini e Moreno che non dispongono della vettura «muletto». Mentre Boullion partirà dalla corsia box con la «t-car» regolata alle dimensioni di Frentzen e Papis prende un muletto non perfettamente regolato, che manifesterà molto sottosterzo. Al secondo via, Coulthard parte bene e vira in testa, mentre Berger e Schumacher lottano ruota a ruota sino alla prima frenata ma Schumacher non molla. Coulthard è quindi al comando,

davanti a Schumacher, Berger, Hill, Herbert, Alesi, Barrichello, Hakkinen e Brundle. All'inizio del secondo giro, Berger supera Schumacher alla prima variante, mentre alla Roggia il finlandese Salo esce leggermente di pista ma continua. Intanto Alesi ha già superato Herbert che viene poi superato anche da Barrichello. I primi cinque prendono immediatamente il largo. Al 7 giro, esce di scena Lavaggi che si lascia sorprendere alla prima variante dalla frenata anticipata di Boullion e finisce in testacoda. Lavaggi non poteva di certo immaginare che Boullion ha serie difficoltà a raggiungere i pedali, regolati per Frentzen, e in certi punti è costretto a frenare in anticipo. Intanto Blundell si fa sotto a Brundle e lo supera all'ottavo passaggio. Il giro seguente anche Frentzen supera Brundle che avverte sempre maggiori vibrazioni sulla sua vettura. Alla decima tornata, l'inglese ne scopre la causa, si

ORSI



Nella foto grande, Montermini, a destra, e Papis nell'incidente che ha determinato la seconda partenza. In alto, Coulthard guida il gruppo alla prima curva dopo il secondo via. Sopra, Irvine si ritira: ha ceduto il motore Peugeot. A lato, Panis in testacoda alla variante dopo il rettillo principale

tratta di una foratura lenta alla ruota posteriore sinistra. Col pneumatico a terra, Brundle rallenta e cerca di raggiungere i box, ma esagera perché girando così prima straccia il copertone, poi inizia a rompere l'estrattore posteriore e un piano dell'alettone. Brundle dissemina la pista di rottami e ciò gli costerà un'ammorizzazione. Sui rottami, tra l'altro, Berger danneggia un pontone. L'austriaco intanto sta premendo alle spalle di Coulthard che al 14 giro compie il secondo errore della giornata finendo in testacoda alla Roggia. La Williams s'insabbia per la seconda volta e questa è quella buona. Sempre per la seconda volta, Berger si ritrova in testa. Berger comincia a ottenere giri più veloci in successione mentre alle sue spalle Schumacher non può farsi minaccioso e deve anzi guardarsi da Hill che lo segue da vicino, mentre Alesi è quarto e leggermente distanziato per non far salire troppo le temperature del motore. Al 17. passaggio, Hill è in scia a Schumacher, ma questi riesce a riprendere un po' il largo doppiando con irruenza Katayama alla prima variante, mentre Hill si dimostra più prudente. Appresa la lezione, Hill decide di non temporeggiare più coi doppiati e la cosa gli costa cara. Al 24. giro, Schumacher doppia Inoue alla prima variante, Hill si mette in scia del giapponese e lo punta all'uscita del curvone. Proprio mentre si accinge a superarlo all'esterno, Inoue si sposta a sinistra e costringe Hill a tuffarsi a destra. Nella manovra precipitosa, Hill manca probabilmente il riferimento della frenata e la allungata troppo finendo contro a Schumacher. Si ripete quindi l'episodio di Silverstone, i due protagonisti del mondiale si ritrovano immobilizzati nella sabbia all'esterno della Roggia. Con Alesi secondo a 7"1, la strada sembra spianata per la Ferrari. Al giro seguente, rientra ai box per rifornire Berger: l'operazione viene effettuata in 15"2 ma ripartendo l'austriaco ha lo stesso problema di Imola e rischia di spegnere il motore. Ciò gli costa un po' di tempo e rientrando in pista viene poi superato da Irvine alla Roggia e da Blundell. Alesi approfitta del frangente per effettuare un giro molto veloce, ma viene a sua volta richiamato ai box e rifornisce in 14"7. Al 28. giro una nuova emozione per Badoer che stava effettuando

A lato, il podio del 66. Gran Premio d'Italia con Hakkinen, Herbert e Frenzen. Nell'altra pagina, la Pacific di Lavaggi in testa coda alla prima variante: al 37enne pilota siciliano l'errore è costato il ritiro. Sotto, la Forti-Ford di Pedro Diniz in volo su un cordolo: il brasiliano ha concluso al nono posto, a 3 giri dal vincitore.

ORSI



una gara tiratissima, tutta in rimonta, che lo avrebbe sicuramente portato in zona punti. Ma affrontando la seconda curva di Lesmo, perde il controllo della vettura per lo scarso carico aerodinamico e finisce fuori. Al 30. giro, si ferma ai box Herbert: Alesi e Berger si ritrovano ai primi due posti. Le due Ferrari sono vicinissime. Troppo. Si stacca una micro-telegame montata sulla vettura d'Alesi che colpisce e rompe il tirante sinistro dello sterzo di Berger. È il ritiro. Ancora una volta tutto accade alla Roggia. Alesi caracolla in te-

sta e si avvia verso un finale tranquillo limitandosi a controllare Herbert, distanziato di 7"5. Si ritirano invece le due Jordan, Irvine che era sesto per il cedimento del motore al 41. giro, Barrichello (5) per un'avaria idraulica al 45. giro. Ma incredibilmente è ancora alla Roggia che si verifica l'ultimo colpo di scena: improvvisamente si sprigionano fiamme dalla ruota posteriore destra della Ferrari di Alesi. Ha ceduto il cuscinetto ed è la fine. Il francese rientra mestamente ai box regalando così la vittoria a Herbert.

Non è vero che volevo assaggiare tutti i guard-rail di Monza, ne ho toccati soltanto due... Peccato, perché stavo facendo una bella gara. Ero al limite dappertutto, ma avrei potuto finire tra i primi sei. Invece....
LUCA BADOER

PHOTO4





ORSI

IL VINCITORE HERBERT POLEMICO COL TEAM DI BRIATORE

«In Benetton non ho avuto le stesse chances di Schummy»

MONZA — Vincere fa bene alla salute. Aiuta a spazzare via le polemiche della vigilia, il veleno versato tra sé e la squadra. Ma per Johnny Herbert la vittoria al Gran Premio d'Italia, la seconda in carriera e la terza consecutiva di un pilota inglese, non ha il sapore di Silverstone. «Quella per me è una gara particolare; e poi qui, lo ammetto, ho avuto fortuna. Quando ho visto la bandiera rossa dopo la prima partenza, che era andata benissimo, ho pensato: oh, no, non può essere. In effetti mi era sembrata una decisione un po' stupida, poi invece l'ho trovata giustissima...».

— Come è stata la corsa dall'abitacolo?

«C'era da stare un po' attenti al primo giro per la polvere in pista, dopo era okay. Riuscivo a tenere il passo delle Ferrari, e quando secondo dietro ad Alesi vedevo che il distacco era quasi stabile, ma forse guadagnavo qualcosa. Poi ho visto del fumo uscire dalla sua macchina e ho capito che potevo vincere. Ottima la scelta del pit-stop ritardato, con poca benzina e quindi molto rapido, che mi ha permesso di guadagnare sugli altri».

— Però il successo qui segue una settimana difficile con la Benetton. Ti sei sentito ormai scaricato, messo da parte e

hai reagito. Che cosa hai detto sulla stampa inglese?

«Che sono stato trattato come una seconda scelta, che non ho mai avuto accesso alla telemetria e a certi dati della vettura di Schumacher mentre lui sapeva tutto della mia. Che certe cose, come caricare troppa benzina a bordo, sono successe a me, a Spa, mentre a lui non capitano mai».

— Sempre dello stesso avviso?

«Se posso chiedere una cosa alla squadra, voglio fare più test. Per avere la possibilità di cambiare la vettura come piace a me. Così non ho mai potuto guidarla al limite, specie in

qualifica. Quando togli gas parte in sovrasterzo, io non ce la faccio a guidare così. Alla Williams, i due piloti hanno le stesse opportunità di collaudi».

— Una situazione che ti danneggia...

«Non posso rovinarmi la reputazione, andando piano per arrivare in fondo, e neanche farmi la fama di uno che si gira e sbatte in continuazione. Ma qualsiasi cosa faccia vengo sempre criticato».

— Possibilità per il futuro?

«È ancora presto per parlarne. Vedremo».

— Ma oggi avevi un portafortuna?

«Sì, le stesse mutande di Silverstone...».

(a.a.)



IN DISCESA

EDDIE IRVINE

Sarà che Rubens Barrichello doveva cercare di sedurre in casa della Ferrari, ma questa volta il brasiliano è stato realmente superiore ad Irvine. Eddie non è riuscito a trovare un assetto ideale e per giunta ha fatto un testacoda sabato pomeriggio.

DAVID COULTHARD

Non ce n'è stato per nessuno. Come Barrichello, anche Coulthard doveva sedurre il pubblico e i responsabili ferraristi. Il risultato è stato completo, lo scozzese ha dominato sia venerdì sia sabato, dimostrandosi nettamente più veloce di Hill.

IN SALITA

**FORMULA
UNO**
GP ITALIA

Nelle qualifiche del sabato Badoer è stato protagonista di un drammatico incidente alla Ascari. Ecco, a lato, il pilota della Minardi già in testacoda e, nella foto grande, in volo. Dopo l'urto contro le barriere, la Minardi ha capotato. Il giovane veneto fortunatamente è uscito indenne, foto in basso

LE PROVE SECONDA POLE DELLA STAGIONE

Da Coulthard doccia scozzese

Migliore in entrambe le sessioni ufficiali la seconda guida della Williams ha ripetuto l'exploit dell'Argentina dando alla Renault l'indicesimo primato in qualifica

PAOLO BOMBARA

MONZA — C'era una volta... Monza, un feudo ferrarista quasi insospugnabile. Una riserva di caccia. Ma i tempi sono cambiati e la parentesi del Gran Premio del Belgio è stata subito archiviata per tornare alla normalità. Una normalità che coincide con l'undicesima pole position stagionale per una vettura con motore Renault. L'ha messa a segno Coulthard, che è tornato perentorio, imbattibile, come in Argentina ad inizio stagione. Sarà un caso, ma probabilmente no, quel Coulthard che alla Renault dicono sia più veloce di Hill su un giro ma che ultimamente si era assopito, si è risvegliato proprio ora, quando si parla del suo possibile passaggio alla Ferrari, proprio a Monza... Già, Coulthard che venerdì mattina al muretto dei box si divertiva a contare quanti striscioni inneggiassero i piloti della Ferrari. E tutti quegli striscioni bianco-rossi erano per l'austriaco Berger e l'attenzione non certo per la... McLaren. Già, la cosa deve averlo fatto controllare riflettere e pungolato. Quegli striscioni sembrano aver pungolato anche Berger che, anche se alla fine si è fatto soffiare il secondo posto da Schumacher, è stato in grande forma per tutte le

prove, battendo nettamente il suo compagno di squadra, sempre velocissimo nelle prove libere ma solo quinto in quelle di qualificazione. Alesi non ha comunque troppe colpe. I motori gliene hanno combinato di tutte durante il fine settimana e alla fine ha dovuto accontentarsi di una versione meno potente e neppure costante. Ottimo sesto si è classificato Barrichello, anche lui aveva tutto interesse a promuovere la propria immagine. Spettacolo, a modo suo, ne ha però fornito ancor di più Badoer, che sabato pomeriggio è stato protagonista di un brutto incidente alla variante Ascari. Arrivato molto veloce, circa 305 kmh, il trevigiano si è scomposto in frenata ed è finito prima in testacoda contro le barriere e poi si è anche ribaltato. Senza riportare conseguenze fisiche per fortuna. Alla Minardi avevano dovuto ridurre al minimo il carico aerodinamico per cercare di compensare la scarsa potenza dei motori nei lunghi rettili, ma la mossa è costata cara perché oltre a Badoer, è rovinosamente uscito anche Lamy a Lesmo. Tanti danni complessivamente quindi per la Minardi, ma per fortuna anche in questo caso il pilota ha avuto più paura che altro. ■

fotografieSTUDIOCOLOMBO



Uscite di pista e testacoda

VENERDI

libere

Hill
Irvine (2 volte)
Hakkinen
Panis
Papis
Inoue
Badoer
Diniz
Boullion
Katayama
qualificazioni
Coulthard
Hill
Schumacher
Irvine
Boullion
Hakkinen

Panis
Katayama
Inoue (2 volte)
Diniz

SABATO

libere

Berger
Schumacher
Herbert
Blundell
Irvine
Brundle
Panis (2 volte)
Inoue
Lamy
qualificazioni
Hill
Inoue
Katayama
Badoer
Lamy



RENAULT

IL TEMPO IDEALE

Di ogni giro i team conoscono anche i tempi parziali dei piloti in diversi segmenti (3) di pista (sono segnalati sulla piantina). Sommando le tre migliori risultanze cronometriche di settore si ha il record potenziale dei vari concorrenti. Il risultato valido per la posizione in griglia non è necessariamente uguale al miglior tempo composto, definito tempo ideale. Infatti, quando stacca il suo giro record (best time) un pilota non sempre dà il meglio in ogni punto del circuito. In linea di massima, se il tempo ideale è uguale al best time un concorrente non ha commesso errori, se invece è superiore vuol dire che in qualche punto della pista è stato al di sotto del suo rendimento potenziale, magari semplicemente perché disturbato da un avversario. Ecco il «rendimento» dei piloti in questo Gp. Evidenziato in neretto, il peggiore differenziale.



NOTA. Per un evidente errore di trascrizione dei cronometristi i migliori tempi attribuiti a Papis nei tre settori determinano un tempo ideale peggiore del miglior tempo, una circostanza manifestamente impossibile.

POSIZIONE IDEALE	PILOTA	MIGLIOR TEMPO IDEALE	TEMPO IN QUALIFICA	POSIZIONE AL VIA
1.	Coulthard	1'24"319	1'24"462	(1)
2.	Schumacher	1'24"973	1'25"026	(2)
3.	Berger	1'25"353	1'25"353	(3)
4.	Hill	1'25"486	1'25"699	(4)
5.	Alesi	1'25"658	1'25"707	(5)
6.	Hakkinen	1'25"832	1'25"920	(7)
7.	Barrichello	1'25"875	1'25"919	(6)
8.	Irvine	1'26"033	1'27"271	(12)
9.	Herbert	1'26"109	1'26"433	(8)
10.	Blundell	1'26"472	1'26"472	(9)
11.	Frentzen	1'26"506	1'26"541	(10)
12.	Brundle	1'27"067	1'27"067	(11)
13.	Panis	1'27"302	1'27"384	(13)
14.	Salo	1'28"040	1'29"028	(16)
15.	Boullion	1'28"462	1'28"741	(14)
16.	Papis	1'28"665	1'28"870	(15)
17.	Katayama	1'29"129	1'29"287	(17)
18.	Badoer	1'29"452	1'29"559	(18)
19.	Inoue	1'30"000	1'30"515	(20)
20.	Montermini	1'30"432	1'30"721	(21)
21.	Lamy	1'30"471	1'29"936	(19)
22.	Moreno	1'30"640	1'30"834	(22)
23.	Diniz	1'31"212	1'32"102	(23)
24.	Lavaggi	1'32"043	1'32"470	(24)

LA SORPRESA

La sorpresa è Jean Alesi, ma è una sorpresa negativa. Suo malgrado. Lui, Jean ce l'ha messa tutta anche oltre ed il gesto (la mano puntata alla gola) che ha rivolto alla fine della prove di sabato a Osamu Goto è stato eloquente. Avrebbe veramente voluto regalare una pole position a Monza a tutti i suoi tifosi ferrarsiti, avrebbe voluto ma non ha potuto. Di più la sua Ferrari non andava e per giunta, come una beffa, c'era Berger, per l'ennesima volta quest'anno la, davanti a lui. Alesi ha fatto lo spettacolo nelle prove libere e nel warm-up risultando sempre il più veloce. Berger ha concretizzato in quelle che contano. Il fatto è che nella prima sessione cronometrata Alesi ha subito un calo di potenza del motore, l'indomani, un problema analogo si è manifestato al termine di quelle del mattino e ciò ha costretto a cambiargli il motore per montargliene uno meno potente, per giunta rivelatosi anche meno costante. Povero Jean...

I NOSTRI AL VIA

Ha temuto Papis. A Monza, di fronte al suo pubblico era venerdì sera ultimo, senza tempo, per una rottura del cambio. È giovedì a Monza aveva piovuto tutto il giorno... Ma il bel tempo rimane per il sabato e il comasco riesce a staccare un'ottima prestazione. Va peggio a Badoer che non solo perde una posizione il sabato, ma proprio mentre si apprestava a realizzare il suo giro più veloce sabato, compie una spaventosa uscita di pista, con ribaltone. Buona anche la prestazione di Montermini che ci mette molto di suo, ma che è rallentato da un guasto ai freni nel suo giro migliore. Lavaggi, invece, che non ha potuto girare venerdì mattina per un guasto al cambio, non è soddisfatto dell'assetto utilizzato.

POSIZIONE IN GRIGLIA	PILOTA	POSIZIONE IN GRIGLIA
VENERDI'		SABATO
24.	Massimiliano Papis	15.
17.	Luca Badoer	18.
20.	Andrea Montermini	21.
23.	Giovanni Lavaggi	24.

Tyrrell davanti a tutti

TEAM	GIRI
TYRRELL	92
WILLIAMS	86
JORDAN	78
MINARDI	77
LIGIER	74
BENETTON	73
McLAREN	68
FERRARI	68
ARROWS	65
FORTI	63
SAUBER	58
PACIFIC	36

Sempre tra le più costanti in pista, questa volta la Tyrrell ha battuto tutti. A cominciare dalla Williams. Come sempre il fanalino di coda è la Pacific, mentre Sauber ha pagato lo scotto dei molti problemi tecnici collezionati da Boullion.

Nessuna interruzione

Non è mai stata necessario esporre la bandiera rossa, nemmeno in occasione della rovinosa uscita di pista di Luca Badoer.





ARRIVA DELETRAZ

Lavaggi saluta la Pacific

Si è concluso, per ora, il sogno in Formula 1 di Giovanni Lavaggi, nella foto. Il vincitore della 24 Ore di Daytona ha infatti concluso a Monza il suo rapporto con la Pacific, su cui salirà a partire dall'Estoril l'elvetico Jean-Denis Deletraz, che aveva esordito in F.1 lo scorso anno ad Adelaide con la Larrousse. Nei quattro Gran Premi a cui ha partecipato, a partire da Hockenheim, Lavaggi non ha indubbiamente avuto troppa fortuna e ha dovuto anche fare i conti coi mezzi ridotti della squadra inglese, ormai costretta a risparmiare su tutto, ma indubbiamente si è difeso onorevolmente dimostrando di non avere usurpato il suo posto. Speriamo di rivedere presto il «Conte» in F1.

DAL 20 SETTEMBRE PROVERÀ LA WILLIAMS A MONZA

Villeneuve messo subito al lavoro

Williams e Renault sono decise ad effettuare grossi investimenti per permettere a Jacques Villeneuve di esordire nelle migliori condizioni. Cosicché, una settimana appena dopo la fine del Campionato di F. Indycar, il 20 e 21 settembre, il canadese tornerà al volante della Fw17... a Monza. Pur confidando sulle qualità di pilota del canadese e sulle sue attitudini come uomo immagine, capace di esprimersi perfettamente in tre lingue (inglese, francese ed italiano) i responsabili della squadra sanno che in F1 i miracoli sono rari. «La scelta di Villeneuve — ammette Dudot — è un po' una scommessa al buio. Noi ci crediamo ma bisogna attendere la conferma della pista per valutarlo definitivamente». Il rischio maggiore è proprio legato all'inesperienza di Villeneuve sia per quanto riguarda la F1,

sia per quello che concerne alcuni circuiti della serie regina. Per cui è stato imbastito per lui un vero e proprio programma di prove autunnali per permettergli di accumulare chilometri ed esperienza su piste a lui sconosciute. Al di là di Monza, dove Jacques ha già corso ai tempi della F3 italiana, così come ad Imola, dove è in programma una sessione dal 4 al 6 ottobre (che potrebbe essere posticipata perché la pista potrebbe essere concessa in esclusiva alla Ferrari) per Villeneuve è stato addirittura programmata una spedizione all'Hungaroring, il 25 e 26 settembre. Ed è probabilmente la prima volta che vengono svolte prove private sul circuito ungherese. Un'altra sessione è già prevista dal 10 al 12 ottobre a Barcellona o, se ci fossero problemi con la pista iberica, a Silverstone.



PHOTO4

ACCORDI RINNOVATI PER UN'ALTRA STAGIONE

Sempre Mugen con Ligier

Non è stato emesso nessun comunicato, ma è ormai certo che la Honda rimarrà con la Ligier anche nel '96. Il costruttore nipponico e la squadra francese hanno apparentemente raggiunto un accordo di compromesso sull'aspetto economico, che li vedeva in controversia tra la richiesta di contributo della Mugen (circa 14 miliardi di lire) e l'offerta della Ligier, nettamente inferiore. Da notare che la Mugen è ora sollecitata anche dalla Forti per un'eventuale seconda fornitura. Per la casa nipponica, che ha comunque preso in esame la possibilità, cioè costituirebbe un notevole incremento dell'impegno, anche perché in parallelo sarà portato avanti il programma di sviluppo della Dome.

JORDAN POTREBBE AZZERARGLI LA PAGA

Per Rubens un '96 al verde

Chi troppo vuole nulla stringe. È quel che sta accadendo a Rubens Barrichello che, dopo aver sperato in una Benetton e poi in una Ferrari, si ritrova oggi in una posizione di difficoltà. Vedendo le porte chiudersi sempre più di fronte a lui, dovrà con ogni probabilità rassegnarsi a rimanere alla Jordan. Ma il brasiliano non ha fatto i conti con l'omonimo team manager che intende fargli pagare lo sgarbo riducendogli a zero i compensi (quest'anno il brasiliano incassa dalla squadra circa settecento milioni di lire) e facendogli anche pagare gli spazi pubblicitari che poi il pilota rivende (a 4,5 miliardi nel '95) ai suoi sponsor personali, Pepsi Cola e Pizza Hut. «Non ho ancora deciso nulla — dichiara Barrichello — non credo che le possibilità alla Ferrari siano finite. Apparentemente non sono gradito a Schumacher, ma non è lui che comanda a Maranello, mi risulta. Comunque certo potrei rimanere alla Jordan, la squadra sta crescendo e si può continuare a fare un buon lavoro». Dichiarazioni di stima che stonano un po'. La riduzione di stipendio che gli farebbe subire la Jordan non è certo un grande dichiarazione d'amore...



ORSI



AFFINCHÉ METTA A PUNTO PER LUI L'ARROWS FA16

Inoue rivuole Morbido

Brian Hart ha firmato per altri due anni un contratto che lo lega all'Arrows-Footwork per la fornitura dei motori: l'unico modo per sperare di recuperare i crediti che ancora vanta. Il costruttore inglese, che attualmente schiera un V8, è tornato a lavorare sul dieci cilindri e intanto si tiene aperta la possibilità di una seconda fornitura. Possibilità più che altro teorica, viste le attuali dimensioni della fabbrica di Hart, ma che interessa comunque diverse squadre. Dall'Inghilterra, poi, rimbalza la voce che Gianni Morbidelli potrebbe tornare al volante della Fa16 in sostituzione di Max Papis. A pagare il costo dell'operazione sarebbe lo stesso Taki Inoue che, preoccupato dell'attuale situazione della vettura, cerca nella maggiore esperienza dell'ex compagno di squadra alla soluzione ai problemi della monoposto.

ORSI

Nel '96 ancora Ligier per Panis, nell'altra pagina. Laffite, fa da «autista» al calciatore Desailly, mentre un ultrà mostra di avere soprattutto la Ferrari in testa! Sopra, per Berger con Villadelprat è già... futuro. A fianco Sospiri con Inoue



BOX

Renault Rs7 debutto sin troppo segreto

Alla vigilia del Gp d'Italia, la Renault ha annunciato ufficialmente di aver fatto debuttare segretamente in gara, già in Belgio, la versione "C" del suo motore Rs7. Se non che, informato dalla... stampa a Monza, David Coulthard ha sgranato gli occhi. «Ma davvero? A me non hanno detto niente, non mi sono accorto di nulla. Forse è per quello che Hill era più veloce di me sul dritto». La fornitura, come negli accordi Renault, era alla pari con Benetton: ma Schumacher ha detto di averla già usata, in prova, da diversi Gp. L'Rs7C è l'ultima evoluzione dell'attuale V10 francese: dal prossimo anno lascerà il passo all'Rs8 totalmente rivisto.

● **VIP.** Immane come sempre i Vip in passerella a Monza. La più ammirata è probabilmente stata Kay Sandwick, ma anche il motociclista Max Biaggi, il cantante Ramazzotti ed i calciatori Weah e Simone e il rallista Ari Vatanen. Nonché una folta schiera di bellezze più o meno note...

● **VOLVO.** Un nuovo sponsor in arrivo per la Ligier, si tratta della Volvo camion il cui marchio apparirà sulle vetture francesi a partire dal prossimo Gran Premio del Portogallo.

● **BOULLION SPOSO.** È la mania di questi ultimi tempi. Dopo Schumacher e Berger, adesso la moda del matrimonio scende anche di... qualche fila sullo schieramento. Sarà infatti Jean-Christophe Boullion a convolare venerdì a Parigi a nozze con Alexandra. Da notare che il ricevimento avverrà ad Eurodisney... Nel frattempo, Boullion ha deciso di festeggiare in anticipo regalando alla Sauber un punto in più, oltre i quattro conquistati dall'ottimo Frentzen, terzo. È il punto del sesto posto che Boullion ha agguantato sul filo di lana, strappandolo proprio nel finale a Papis. Il comasco ha fatto il possibile, ma non poteva opporsi alla rimonta del pilota Sauber.

BOX

Per Mosley è stato un gioco... da presidente

Anche i presidenti scherzano, e neppure male. Alla riunione della Commissione F.1 di sabato, Max Mosley si è presentato con un documento e ha chiesto ai rappresentanti dei team di firmarlo. In puro burocratese Fia, si annunciava la creazione di due categorie di piloti: «contribuenti» e non. I primi, pagando un milione di dollari e più, avevano diritto a imporre modifiche alle piste in nome della sicurezza; i secondi dovevano accettare quel che trovavano. Una burla ben congegnata; ma intanto tutti hanno firmato... da diversi Gp.

● **PROST.** Proprio mentre Autosprint arriverà in edicola, il 12 e 13 settembre, Alain Prost riprenderà il volante della McLaren Mp4/10 a Silverstone. Sarà questa la prima prova del fuoco per il quattro volte campione del mondo che inizierà a cercare i propri limiti al volante di una F. 1. Come previsto, la McLaren metterà a disposizione del francese gli ultimi aggiornamenti tecnici della vettura e del motore.

● **NEL NOME DI GILLES.** Venerdì scorso un tifoso ha fatto dono a Jean Alesi di un poster di Gilles Villeneuve, a suo tempo autografato dallo scomparso campione canadese. L'avignonese della Ferrari si è detto molto orgoglioso per il regalo.

● **PREMIO.** A Monza ha mancato la pole e non è riuscito neppure a salire sul podio, la consegna del trofeo della Confortigianato è stato quindi l'unico momento di «gloria» per Schummy nel week-end di Monza. Il Premio è giunto quest'anno alla sua tredicesima edizione.

● **NOSTALGIA.** La sua presenza nel paddock era ormai solo un ricordo: Gerard Larrousse, patron dell'omonima scuderia che ha abbandonato la F. 1 all'inizio di quest'anno, si è rivisto a Monza. L'ex-costruttore francese ha parlato a lungo con il presidente della Fia Max Mosley.

FORMULA
UNO
GP ITALIA

ORSI



ORSI



ORSI

ORSI

LO SPONSOR E BERNIE SUPPORTANO L'ITALIANO

Tyrrell tratta con Montermini

Fortune diverse per i piloti della Pacific. Per un Lavaggi che saluta per ora la F.1, c'è un Montermini che sogna un futuro più roseo. Il modenese è infatti in contatto con la Tyrrell, dove è stato introdotto nientemeno che da... Bernie Ecclestone. Sabato mattina, infatti, il padrino della Foca si è recato da Ken Tyrrell per caldeggiare la candidatura di Montermini, che gode dell'appoggio di uno sponsor emiliano di ceramiche che anni addietro fu già in F.1 col marchio Ragno. La possibilità è concreta, anche perché alla Tyrrell è in difficoltà Katayama a cui la squadra ha chiesto di trovare un'altra sponsorizzazione per l'anno venturo (si parla di 4 milioni di dollari) per far fronte all'ormai quasi sicuro ritiro della Mild Seven, che concentrerà i suoi sforzi sulla Benetton. Da notare che anche Gianni Morbidelli — che nel frattempo, come leggerete a parte, potrebbe tornare al volante dell'Arrows — è in contatto con la Tyrrell per la prossima stagione. Dovrebbe invece rimanere Salo, anche se il contratto tra la Nokia e la squadra inglese non è ancora stato rinnovato.

Papis, in alto, vanta già dei fans, e sono già pronti i cappellini legati all'arrivo di Schummy in Ferrari. Montermini sopra sulla Pacific già sogna la Tyrrell! Alesi a fianco, ha avuto in dono da un tifoso un poster storico autografato da Gilles Villeneuve, a Schumacher è andato il premio Confortigianato



NUOVO SISTEMA D'IMMISSIONE PER IL MOTORE

Peugeot guarda avanti

Dovrebbe scendere per la prima volta e segretamente (probabilmente a Silverstone) in pista questa settimana il motore Peugeot del prossimo anno, sia pure in una versione ancora non definitiva. Questo nuovo propulsore nasconde una novità assoluta per la Peugeot: un sistema d'immissione a barilotto invece che a farfalla, studiato per conto della casa francese dalla Ricard Engineering, una ditta specializzata britannica. Attualmente, soltanto il Ford Zetec e l'Hart utilizzano un sistema a barilotto. L'innovazione di quello messo a punto dalla Peugeot presenta un ingegnoso sistema di apertura variabile e parzializzabile dei condotti per ottimizzarne all'interno l'effetto Venturi.

IL TEAM SVIZZERO NON NASCONDE DI APPREZZARLO

Dal kart alla Sauber e ora Trulli sogna

Presto si parlerà un po' d'italiano alla Sauber, che si appresta ad annunciare l'ingaggio di una nuova recluta: Jarno Trulli, il giovane kartista ha fatto colpo sui dirigenti elveticici che contano di nominarlo collaudatore dopo averlo visto al lavoro nella F.3 tedesca, dove Jarno sta facendo gavetta. Trulli è destinato a ripercorrere i passi di Norberto Fontana, il quale rimarrà nel '96 come collaudatore della Sauber, ma sarà più impegnato nel Campionato di F.2, dove correrà o per la Wts o (più probabilmente) per la SuperNova. Il suo ingaggio dovrebbe rientrare nell'ambito dell'operazione studiata da David Sears per portare o Sospiri o Rosset alla Sauber nel '96. Una possibilità che lo stesso Max Welti ha considerato «concreta, ma di certo non unica». Sono molti infatti i candidati, tra cui anche piloti d'esperienza come Herbert e Brundle, senza contare che Peter Sauber ha

promesso anche un provino di valutazione a Wendlinger. Nel frattempo, potrebbe esserci una sostituzione più rapida. Il nostro Mauro Martini sta infatti trattando per cercare di pilotare la seconda Sauber nelle ultime tre gare della stagione, forte anche dell'esperienza che può vantare sui circuiti nipponici. L'operazione non è comunque semplice, perché Boullion dispone di un contratto sino a fine stagione. Il francese sta cominciando a dare qualche segno d'impazienza e non si fa più pregare per dire che se le sue prestazioni sono così inferiori a quelle di Frentzen è anche perché la squadra punta tutto sul tedesco e le due vetture sono lungi dall'aver lo stesso grado di preparazione. Infine, da dire che la Sauber si appresta a rinforzare l'organico tecnico con l'arrivo di un ingegnere di grido. Molto gradito sarebbe Gustav Brunner, che però non ha alcuna intenzione di lasciare la Ferrari.

COLOMBO

ALLARME MARELLI

In agguato l'imbroglione elettronico

La Magneti Marelli non è soddisfatta dei controlli dei commissari Fia. Lo ha detto l'ingegnere de Angelis in una conferenza stampa: «Gli attuali sistemi di controllo da parte della Fia sono sicuri in termini di... confidenzialità tra le differenti Case, ma non sono abbastanza sicuri per evitare che qualcuno bari. Non sono abbastanza sofisticati per le tecnologie attuali. Siamo certi che volendo si può barare. È anche vero che questi controlli costano molto cari e che sono quasi essenzialmente concentrati a scoprire eventuali presenze di sistemi di controllo della trazione, se questi non fossero più banditi non ci sarebbero problemi».



C'E' MINARDI IN LIZZA

Yamaha pronta al raddoppio

Ha cambiato idea la Yamaha che, come ha rivelato lo stesso responsabile F.1, Takeda, ora pensa di raddoppiare le forniture sin dal 1996. Oltre alla Tyrrell, per la quale John Judd ha concepito un nuovo motore molto compatto per la prossima stagione, la Yamaha potrebbe fornire gli attuali motori V10 ad una seconda squadra. La candidatura più accreditata è quella della Minardi (ma è candidata anche la Pacific). Gli stessi giapponesi non negano che l'accordo finale dipenderà tanto dalle garanzie economiche quanto da quelle tecniche, ovvero dalle qualità del progettista che firmerà il telaio. Da notare che la Yamaha non esclude neppure di poter fornire anche alla seconda squadra il nuovo V10 compatto, ma in questo caso la fornitura risulterebbe molto più costosa.

Ecclestone dice sì solo a 16 Gp nel '96

Bernie Ecclestone lo ha stragiurato: «I Gran Premi del '96 saranno sedici. Non uno di meno, non uno di più». E il numero dovrebbe restare invariato anche nel '97. A questo punto, è chiaro che la bozza di calendario già diffusa ufficiosamente (con inizio il 10 marzo a Melbourne) presenta due appuntamenti in più. Si tratta

di Zellweg, che dovrebbe fare da «staffetta» con l'Hungaroring, ma al momento ha ben poche speranze, e dell'improbabile gara indonesiana di Sentul, su un tracciato mai provato in precedenza. Incerto anche il destino di Las Vegas, annunciato in Canada con tanto di comunicato stampa e programma.

GP ITALIA



Dodicesima gara del mondiale di F.1
10 Settembre 1995

Circuito:
 Monza

Distanza:
 305,810

Organizzatore:
 Sias

Direttore di gara:
 John Corsmit

Partenza:
 15.00

Spettatori:
 80.000

Organizzazione:
 8

Sicurezza:
 8

Condizioni atmosferiche:
 sole per tutti e tre i giorni



L'AUTODROMO VI PORGE IL BENVENUTO

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nuovo
David Coulthard (Williams Fw17) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'24"462 alla media di 245.933 kmh.

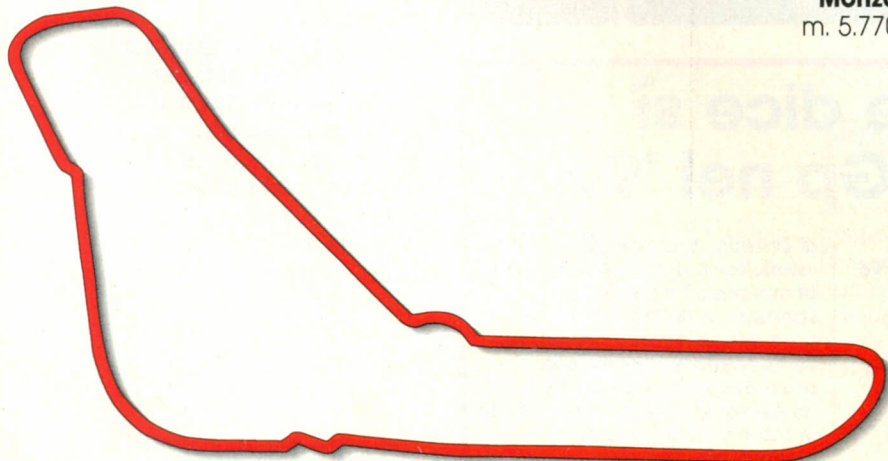
SUL GIRO IN GARA

Nuovo
Gerhard Berger (Ferrari 412 T2) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 24. giro in 1'26"419 alla media di 240.364 kmh.

SULLA DISTANZA

Nuovo
Johnny Herbert (Benetton B195) ha stabilito il nuovo record percorrendo 53 giri pari a km 305,810 in 1.18'27"916 alla media di 233.844.

Monza
 m. 5.770



IN 24 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA



6 David Coulthard
 (Williams Fw17)
1'24"462 (245,933)



1 Michael Schumacher
 (Benetton B195)
1'25"026 (244,302)

2. FILA



28 Gerhard Berger
 (Ferrari 412 T2)
1'25"353 (243,366)



5 Damon Hill
 (Williams Fw17)
1'25"699 (242,383)

3. FILA



27 Jean Alesi
 (Ferrari 412 T2)
1'25"707 (242,361)



14 Rubens Barrichello
 (Jordan 195)
1'25"919 (241,763)

4. FILA



8 Mika Hakkinen
 (McLaren Mp4/10)
1'25"920 (241,760)



2 Johnny Herbert
 (Benetton B195)
1'26"433 (240,325)

5. FILA



7 Mark Blundell
 (McLaren Mp4/10B)
1'26"472 (240,216)



30 Heinz Harald Frenzen
 (Sauber C14)
1'26"541 (240,025)

6. FILA



25 Martin Brundle
 (Ligier JS41)
1'27"067 (238,575)



15 Eddie Irvine
 (Jordan 195)
1'27"271 (238,017)

7. FILA



26 Olivier Panis
 (Ligier Js41)
1'27"384 (237,709)



29 Cristophe Boullion
 (Sauber C14)
1'28"741 (234,074)

8. FILA



9 Massimiliano Papis
 (Footwork Fa16)
1'28"870 (233,735)



4 Mika Salo
 (Tyrrell 023)
1'29"028 (233,320)

9. FILA



3 Ukyo Katayama
 (Tyrrell 023)
1'29"287 (232,643)



24 Luca Badoer
 (Minardi M195)
1'29"559 (231,936)

10. FILA



23 Pedro Lamy
 (Minardi M195)
1'29"936 (230,964)



10 Taki Inoue
 (Footwork Fa16)
1'30"515 (229,487)

11. FILA



17 Andrea Montermini
 (Pacific Pr02)
1'30"721 (228,966)



22 Roberto Moreno
 (Forti Fg01)
1'30"834 (228,681)

12. FILA



21 Pedro Diniz
 (Forti Fg01)
1'32"102 (225,533)



16 Giovanni Lavaggi
 (Pacific Pr02)
1'32"470 (224,635)



STUDIO COLOMBO

Durante le prove Hill, sopra, ha regalato i propri guanti ai tifosi. Quelli nuovi li ha usati per... lanciare la sfida a Schumacher, che è finita con uno scontro! Ottantamila spettatori sono accorsi a Monza. Affollatissimi come si può vedere nelle foto anche i box

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Berger (Ferrari 412 T2)	24	1'26"419	240.364
Herbert (Benetton B195)	28	1'26"481	240.191
Blundell (McLaren Mp4/10B)	51	1'26"784	239.353
Alesi (Ferrari 412 T2)	21	1'26"818	239.259
Hakkinen (McLaren Mp4/10)	26	1'26"869	239.119
Hill (Williams Fw17)	19	1'26"936	238.934
Coulthard (Williams Fw17)	11	1'26"936	238.934
Schumacher (Benetton B195)	21	1'26"969	238.844
Barrichello (Jordan 195)	26	1'26"970	238.841
Frentzen (Sauber C14)	22	1'27"138	238.380
Irvine (Jordan 195)	23	1'27"472	237.470
Paniz (Ligier Js41)	20	1'28"710	234.156
Salo (Tyrrell 023)	26	1'28"795	233.932
Katayama (Tyrrell 023)	41	1'28"909	233.632
Boullion (Sauber C14)	49	1'28"976	233.456
Badoer (Minardi M195)	19	1'29"175	232.935
Papis (Footwork Fa16)	22	1'29"402	232.344
Brundle (Ligier Js41)	7	1'29"424	232.287
Inoue (Footwork Fa16)	49	1'29"426	232.281
Diniz (Forti Fg01)	17	1'31"563	226.860
Lavaggi (Pacific Pr02)	4	1'33"023	223.300

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Johnny Herbert	Benetton B195	53	1.18'27"916	233.844	
2. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/10	53	1.18'45"695	232.964	17.779
3. Heinz Harald Frenzen	Sauber C14	53	1.18'52"237	232.642	24.321
4. Mark Blundell	McLaren Mp4/10B	53	1.18'56"139	232.450	28.223
5. Mika Salo	Tyrrell 023	52	1.19'22"763	226.789	1 GIRO
6. Christophe Boullion	Sauber C14	52	1.19'29"259	226.480	1 GIRO
7. Massimiliano Papis	Footwork Fa16	52	1.19'30"184	226.437	1 GIRO
8. Taki Inoue	Footwork Fa16	52	1.19'32"685	226.318	1 GIRO
9. Pedro Diniz	Forti Fg01	50	1.18'44"389	219.838	3 GIRI
10. Ukyo Katayama	Tyrrell 023	47	1.19'00"257	205.956	6 GIRI

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Pedro Lamy	Minardi M195	1	Differenziale	0.
Giovanni Lavaggi	Pacific Pr02	6	Testacoda	20.
Martin Brundle	Ligier Js41	10	Foratura	12.
David Coulthard	Williams Fw17	13	Testacoda	1.
Olivier Panis	Ligier Js41	20	Testacoda	11.
Damon Hill	Williams Fw17	23	Incidente	3.
Michael Schumacher	Benetton B195	23	Incidente	2.
Luca Badoer	Minardi M195	26	Incidente	13.
Gerhard Berger	Ferrari 412 T2	32	Incidente	2.
Eddie Irvine	Jordan 195	40	Motore	6.
Rubens Barrichello	Jordan 195	43	Impianto idraulico	5.
Jean Alesi	Ferrari 412 T2	45	Cuscinetto semiasse	1.

L'ALTALENA

STUDIO COLOMBO



COSI' DOPO 14 GIRI

1. Berger in 0.20'40"658 (234.398); 2. Schumacher a 1"695; 3. Hill a 2"351; 4. Alesi a 5"318; 5. Barrichello a 13"989; 6. Hakkinen a 16"377; 7. Herbert a 17"107; 8. Irvine a 23"519; 9. Blundell a 30"663; 10. Frenzen a 31"362; 11. Katayama a 42"274; 12. Panis a 43"686; 13. Badoer a 53"356; 14. Papis a 54"881; 15. Inoue a 1'03"568; 16. Boullion a 1'06"457; 17. Salo a 1'19"163; 18. Diniz a 1'21"328.

COSI' DOPO 27 GIRI

1. Hakkinen in 0.39'55"575 (234.117); 2. Herbert a 2"843; 3. Irvine a 14"471; 4. Alesi a 16"108; 5. Berger a 17"269; 6. Barrichello a 26"194; 7. Frenzen a 46"254; 8. Blundell a 47"291; 9. Inoue a 1'25"056; 10. Salo a 1'27"060; 11. Boullion a 1 giro; 12. Papis a 1 giro; 13. Katayama a 1 giro; 14. Diniz a 1 giro.

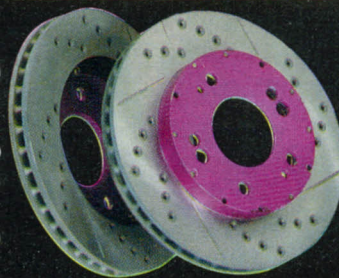
COSI' DOPO 40 GIRI

1. Alesi in 0.59'16"807 (233.603); 2. Herbert a 7"676; 3. Hakkinen a 15"471; 4. Barrichello a 26"050; 5. Frenzen a 34"650; 6. Irvine a 37"492; 7. Blundell a 37"975; 8. Papis a 1 giro; 9. Salo a 1 giro; 10. Boullion a 1 giro; 11. Inoue a 1 giro; 12. Diniz a 2 giri; 13. Katayama a 6 giri.

BRAKING

BRAKE SYSTEMS
CAR DIVISION

dischi freno



by
MILANO
OMEA

Via Montecuccoli, 36 - Milano
Tel. 02/48303020

VELOCITA' IN PROVA

VENERDI'

N.	PILOTA	KM/H
27	Alesi	329.200
6	Coulthard	327.200
14	Barrichello	327.200
5	Hill	326.200
28	Berger	326.200
2	Herbert	324.300
1	Schumacher	324.300
8	Hakkinen	324.300
7	Blundell	323.300
15	Irvine	321.400
30	Frentzen	319.500
4	Salo	319.500
10	Inoue	313.000
25	Brundle	312.100
3	Katayama	312.100
26	Panis	310.300
17	Montermini	310.300
29	Boullion	310.300
23	Lamy	305.000
24	Badoer	304.200
22	Moreno	303.300
16	Lavaggi	303.300
21	Diniz	300.800

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
6	Coulthard	329.200
28	Berger	329.200
27	Alesi	328.200
14	Barrichello	328.200
7	Blundell	326.200
2	Herbert	323.300
5	Hill	323.300
9	Papis	323.300
8	Hakkinen	322.300
15	Irvine	322.300
1	Schumacher	321.400
25	Brundle	319.500
30	Frentzen	318.500
26	Panis	318.500
4	Salo	316.700
3	Katayama	316.700
10	Inoue	315.700
29	Boullion	314.800
24	Badoer	307.600
17	Montermini	305.000
21	Diniz	304.200
22	Moreno	303.300
23	Lamy	302.500
16	Lavaggi	302.500

● **INCIDENTE.** Dopo l'incidente nel giro di formazione, l'arresto della corsa ha consentito a David Coulthard di prendere regolarmente il via nella seconda partenza, restando necessaria dalle collisioni alla variante Ascari nel primo giro. In precedenza si erano verificati 16 casi di piloti fermi ancor prima di arrivare sullo schieramento di partenza e solo Emanuele Pirro, su Dallara Ford, nel Gp di Monaco del 1990 aveva approfittato di una seconda partenza, come lo scozzese a Monza.



TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VEETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI'		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
6	Coulthard	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'31"124	1'25"516	1'25"135	1'24"462	1'26"439
1	Schumacher	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'31"223	1'26"098	1'25"919	1'25"026	1'27"021
28	Berger	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'33"011	1'25"904	1'25"221	1'25"353	1'26"740
5	Hill	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'32"251	1'25"912	1'26"222	1'25"699	1'27"068
27	Alesi	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'30"218	1'26"323	1'25"133	1'25"707	1'26"001
14	Barrichello	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'31"744	1'26"981	1'26"580	1'25"919	1'28"216
8	Hakkinen	McLaren Mp4/10	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'33"487	1'28"895	1'26"186	1'25"920	1'27"206
2	Herbert	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'31"028	1'26"631	1'26"387	1'26"433	1'28"412
7	Blundell	McLaren Mp4/10B	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'31"939	1'27"308	1'26"792	1'26"472	1'27"649
30	Frentzen	Sauber C14	Ford Zetec Rv8	Goodyear	1'32"380	1'27"245	1'27"056	1'26"541	1'27"336
25	Brundle	Ligier JS41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'34"960	1'29"200	1'27"821	1'27"067	1'28"383
15	Irvine	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'34"112	1'27"573	1'26"505	1'27"271	1'29"185
26	Panis	Ligier Js41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'35"268	1'28"418	1'27"765	1'27"384	1'28"465
29	Boullion	Sauber C14	Ford Zetec R V8	Goodyear	1'40"987	1'30"997	1'30"973	1'28"741	1'29"789
9	Papis	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'35"294	-	1'28"553	1'28"870	1'29"349
4	Salo	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10c	Goodyear	1'34"990	1'29"535	1'28"471	1'29"028	1'29"457
3	Katayama	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10c	Goodyear	1'36"972	1'31"399	1'29"391	1'29"287	1'28"999
24	Badoer	Minardi M195	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'37"359	1'30"731	1'30"084	1'29"559	1'31"964
23	Lamy	Minardi M195	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'36"188	1'29"936	1'31"205	1'31"402	1'32"846
10	Inoue	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'43"362	1'30"632	1'30"268	1'30"515	1'31"252
17	Montermini	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'38"801	1'32"121	1'30"782	1'30"721	1'31"916
22	Moreno	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'40"498	1'32"491	1'31"092	1'30"834	1'31"989
21	Diniz	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'37"850	1'32"540	1'31"887	1'32"102	1'32"446
16	Lavaggi	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	-	1'32"935	1'32"580	1'32"470	1'35"474

RUOTE IN LEGA



TGF by BBS 20090 Assago (Milano) - Via A. Einstein 19 - tel. 02-45700078 - fax 02-45700968

Festival di uscite per Inoue in prova: poi in gara ha concluso 8. A Lamy, a destra, è andato tutto storto: nelle qualifiche del sabato ha sbattuto; in gara ha subito rotto il differenziale



CLASSIFICA DOPO LA DODICESIMA GARA

	BRASILE 26/3	ARGENTINA 9/4	SAN MARINO 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	FRANCIA 2/7	G. BRETAGNA 16/7	GERMANIA 30/7	UNGHERIA 13/8	BELGIO 27/8	ITALIA 10/9	PORTOGALLO 24/9	EUROPA 1/10	PACIFICO 22/10	GIAPPONE 29/10	AUSTRALIA 12/11	TOTALE PUNTI
--	--------------	---------------	-----------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------------	---------------	---------------	-------------	-------------	-----------------	-------------	----------------	----------------	-----------------	--------------

MONDIALE PILOTI

1. Schumacher	10	4	-	10	10	2	10	-	10	-	10	-	-	-	-	-	-	66
2. Hill	-	10	10	3	6	-	6	-	-	10	6	-	-	-	-	-	-	51
3. Herbert	-	3	-	6	3	-	-	10	3	3	-	10	-	-	-	-	-	38
4. Alesi	2	6	6	-	-	10	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
5. Coulthard	6	-	3	-	-	-	4	4	6	6	-	-	-	-	-	-	-	29
6. Berger	4	1	4	4	4	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-	-	25
7. Frentzen	-	2	1	-	1	-	-	1	-	2	3	4	-	-	-	-	-	14
8. Hakkinen	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11
9. Blundell	1	-	-	-	2	-	-	2	-	-	2	3	-	-	-	-	-	10
10. Barrichello	-	-	-	-	-	6	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	8
Panis	-	-	-	1	-	3	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	8
12. Brundle	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7
13. Irvine	-	-	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
14. Boullion	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	3
15. Salo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
16. Morbidelli	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Suzuki	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Benetton	-	7	-	16	13	2	10	10	13	3	10	10	-	-	-	-	-	94
2. Williams	-	10	13	3	6	-	10	4	6	16	6	-	-	-	-	-	-	74
3. Ferrari	6	7	10	4	4	10	2	6	4	4	-	-	-	-	-	-	-	57
4. McLaren	4	-	2	-	2	-	-	2	-	-	2	9	-	-	-	-	-	21
5. Sauber	-	2	1	-	1	-	-	1	2	2	3	5	-	-	-	-	-	17
6. Ligier	-	-	-	1	-	3	3	3	1	1	4	-	-	-	-	-	-	16
7. Jordan	-	-	-	2	-	10	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	14
8. Tyrrell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
9. Footwork	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

NUMERI

● **HERBERT.** Ha vinto un Gp d'Italia ricco di colpi di scena. Per il pilota della Benetton è il 2. successo in 75 gare, il 161. dei britannici nell'insieme del campionato e il 15. nella gara nazionale italiana. La Benetton, che ha ottenuto la 23. vittoria in 213 partecipazioni, ha raggiunto per numero di successi la Tyrrell. Per il team di Flavio Briatore è la prima vittoria nel Gp d'Italia. I motori Renault hanno vinto per la 69. volta in 248 gare e questo è il 65. successo di un propulsore a 10 cilindri.

● **RENAULT.** Alla 20. presenza ha conquistato a Monza la 2. pole position della carriera. La Williams è a quota 82 pole in 341 partecipazioni e i motori Renault a quota 105. Da segnalare che nelle 46 edizioni del Gp d'Italia valide per il Mondiale di F.1 il pilota più veloce nelle qualificazioni ha vinto soltanto 9 volte (pari al 19,56%) mentre nell'insieme delle gare titolate le vittorie dei piloti partiti dalla pole position raggiungono il 37,84%. Nella corsa italiana il vincitore partito più indietro sullo schieramento di partenza è stato il britannico Peter Dinkley, che nel 1971 ha vinto su Bm dopo aver ottenuto l'11. tempo nelle qualificazioni.

● **BERGER.** Ha fatto suo il giro più veloce in gara per la 18. volta in 175 presenze, per la Ferrari questa è la 3. prestazione velocistica stagionale e la 122. in 549 presenze.

● **COULTHARD.** Considerando la somma delle lunghezze dei circuiti — limitatamente ai 12 Gp sinora disputati — e quella dei relativi tempi stabiliti dai piloti nelle prove ufficiali, attualmente il più veloce è David Coulthard con kmh 195,263, appena di un soffio davanti a Damon Hill (kmh 195,262), mentre 3. è Michael Schumacher con kmh 194,960. Segue la coppia della Ferrari con Gerhard Berger a kmh 194,395 e Jean Alesi a kmh 193,850. Degli altri: Mika Hakkinen è a kmh 193,187, Eddie Irvine a kmh 192,204, Johnny Herbert a kmh 192,181, Heinz Harald Frentzen a kmh 190,015 e Ukkyo Katayama a kmh 187,753. Dei 2 italiani sempre presenti, Luca Badoer è arrivato a kmh 186,330 e Andrea Montermini a kmh 179,585.

● **SCHUMACHER.** Il tedesco capeggia la classifica provvisoria punti/presenze con il punteggio di 5,50 sulla medie delle 12 gare disputate. La Benetton è al comando fra i costruttori con 3,91 punti/partecipazione di media.

● **FRENTZEN.** Primo podio per il tedesco Heinz Harald Frentzen, che conta 27 partecipazioni, e per la Sauber, arrivata a 43 gare. Primi punti stagionali, invece, per la Tyrrell e primi punti in assoluto per il finlandese Mika Salo, alla 14. presenza. Ha invece soltanto sfiorato la zona punti Massimiliano Papis, alla 5. presenza, che nelle precedenti 4 occasioni si era sempre dovuto ritirare; davvero una bella prestazione del pilota lombardo che era stato sfortunato durante le prove.

a cura di **MAURO MORI**

**PRIMA LA FRUTTA,
SCONFITTA LA SETE.**

Al Gran Premio della sete vince Enervit, la linea di integratori sportivi con succo di frutta.



ENERVIT

Integratori per lo sport e la vita attiva.

MICHELIN

agitano

FORMULA
UNO
GP ITALIA

L'arrivo di questi due «gommisti» è nell'aria, tanto che in Commissione F. 1 si è discusso, in primo luogo, proprio di pneumatici

■ ALBERTO ANTONINI

MONZA — Zero a zero, palla al centro. Il primo incontro-scontro tra la Mosley, Ecclestone e i titolari delle squadre sulle nuove proposte per cambiare il volto del Circus si è risolto in un nulla di fatto. La Commissione F.1, riunitasi a Monza il venerdì, ha aggiornato la seduta al 21 settembre, all'Estoril. Che non fosse ancora aria di decisioni lo si era capito già dalla riunione preliminare dei team Foca: il fuoco però cova sotto la cenere. La Fia e, soprattutto, Bernie Ecclestone, devono cercare a tutti i costi di far passare le loro idee. Ci riusciranno, probabilmente, con i soliti sistemi, chiedendo tre per ottenere uno e insistendo sui principi. Ma dietro a queste insistenze non c'è un semplice conflitto di interessi; i punti in discussione, e in particolare quello sulle gomme, rivelano che certe decisioni «tecniche», in senso lato, sono in realtà politiche in senso stretto. Vediamo, in dettaglio, i punti della discussione.

GOMME

Col numero chiuso addio al monopolio

I MOTIVI. Dopo quattro anni, il castello della Goodyear inizia a tremare. Il monopolio che dura da quattro anni, da quando cioè se ne andò la Pirelli, si incrina sotto la minaccia di una nuova concorrenza. Che la Bridgestone e, soprattutto, la Michelin, ora facciano sul serio, lo si è capito da molti segnali. La stessa Goodyear ha allentato la guardia in merito agli esperimenti dei team. Ferrari e Williams collaudano da tempo i cerchi più larghi (a Monza Patrick Head ha incontrato i tecnici della Oz) e si lavora anche sulla «spalla». A fronte di una concorrenza agguerrita, gli americani dovrebbero davvero



cambiare passo. Ma a difenderli ci sono le normative protezionistiche e le stesse proposte della Commissione F.1. Vale a dire: vige ancora il principio secondo il quale ogni Casa di pneumatici deve essere in grado di fornire almeno il 40% dei team, se i fornitori sono due, o il 30% se sono tre. I quattro top team, più la Sauber, che non pagano le gomme, hanno un contratto per tutto il '96. Gli altri potrebbero rivolgersi alla concorrenza da subito (la destinazione logica per le Michelin sarebbe la Jordan, anche se si continua a parlare di McLaren). Ma il rischio vero è quello dell'escalation dei costi, con lo spauracchio della regola che dal prossimo anno imporrà di non superare del 107% il tempo della pole per qualificarsi.

LE PROPOSTE. Molti i progetti esposti in Commissione, più o meno complessi ma tutti riguardanti la limitazione in numero dei

set di gomme a disposizione. In questo modo si obbligano i Costruttori a usare mescole che durino più a lungo, risparmiando sui costi. L'idea più seguita è quella di usare per la gara lo stesso treno, con cui ci si qualifica (più un set di scorta). Altre proposte: un set al giorno, salvo forature.

TERZA VETTURA

Lotteria di... beneficenza

I MOTIVI. Ecclestone ha gettato la maschera: vuole «riqualificare» la F.1 con meno team, ma livellati in alto. Non può buttare fuori le squadre minori dall'oggi al domani, ma può cercare di rimpolpare i ranghi con vetture dal potenziale più alto, le cosiddette «chase cars», fissandone un numero massi-

e BRIDGESTONE

il Circus

StudioCOLOMBO



QUALIFICHE

Grande spettacolo in onda il sabato

I MOTIVI. Il Gp d'Italia lo ha mostrato impietosamente: se nella prima mezz'ora di qualifiche del sabato nessuno entra in pista, gli spettatori tv (e non solo quelli) vanno in catalessi. Bernie Ecclestone vuole riorganizzare le riprese televisive dando più spazio alla sua struttura, che probabilmente finirà col rilevare le varie reti nazionali, vendendo le immagini invece dei diritti. E Bernie non è il tipo da tempi morti. In più, concentrando la qualifica esiste la possibilità di un piccolo risparmio di materiali per i team minori.

LE PROPOSTE. Mosley ha ribadito a Monza la sua idea di utilizzare il venerdì mattina solo per le prove libere e giocare il tutto per tutto, a parità di condizioni meteo, il secondo giorno, potendo disporre liberamente anche del muletto come anni fa. Flavio Briatore è d'accordo, ma l'idea ha incontrato l'opposizione di Ron Dennis e Frank Williams, preoccupati, a loro dire, dal fatto che farebbe calare l'interesse dei media. Come palliativo, è stata proposta una conferenza-stampa subito dopo le libere del venerdì.

COMMISSARI

Tempi duri per i dilettanti

I MOTIVI. L'ultimo punto discusso è la perizia, o meglio l'imperizia, dei commissari di gara. Episodi come l'uscita della safety-car a Spa (che però riguardava la direzione gara) o le decisioni di Silverstone e dello stesso Belgio sono stati vivacemente criticati.

LE PROPOSTE. È rispuntato un vecchio progetto: quello di nominare una commissione permanente di 4 «saggi», persone di provata competenza che giudichino i casi più delicati. Ma la vera bomba l'ha lanciata Mosley; nel proporre un chiarimento sulla regola dei sorpassi, il presidente Fia ha direttamente chiamato in causa Schumacher per il Gp Belgio. A Michael si rimprovera di aver guidato oltre il limite con le slick sul bagnato, creando troppi rischi! Il prossimo passo, supponiamo, sarà l'obbligo del sorpasso a sinistra con tanto di freccia...

mo. L'idea-bandiera è quella di dare maggiori opportunità ai giovani piloti di talento.

LE PROPOSTE. Si parte da un minimo di 22 vetture (cioè 11 squadre) e si aggiunge la terza monoposto fino ad arrivare a 26. Se le «chase cars» dovessero essere cinque o più, si procederà a un sorteggio di gara in gara, in modo che nessuno resti escluso dalla griglia. Il pilota che gareggia con la «chase car» non prende punti per la classifica Piloti e non ne porta al team per il Costruttori; i risultati non danno perciò diritto ai benefit Foca, cioè ai contributi economici che vengono dalla ripartizione del montepremi. La terza vettura deve essere identica alle altre del team, anche nella colorazione e negli sponsor. Messa così, l'idea è un capestro bello e buono. Per ora la Williams è decisamente contraria, la McLaren poco entusiasta, la Ferrari giudica la proposta poco realistica.



ORSI

MATERIALI INEDITI APRONO LA STRADA AL V8

Nelle resine IL SEGRETO Renault

Composti con polveri di titanio e boro permettono di realizzare pistoni particolarmente leggeri e resistenti. In più vantano una struttura molecolare che garantisce un effetto autolubrificante

■ **PAOLO BOMBARA**

MONZA — La Renault ci sta lavorando ormai da qualche tempo, ad un possibile futuro motore V8. Bernard Dudot ce lo confidò in occasione del Gran Premio di San Marino, aggiungendo che questo progetto era in stand-by, in attesa di alcune novità tecnologiche. «Per avviarne la messa a punto — ha ribadito a Monza, il dt della Renault — è necessario sviluppare sia nuovi materiali, sia nuove tecnologie di costruzione, ma sono processi estremamente costosi». Si tratta di tecnologie legate ai materiali speciali e un altro ingegnere della Casa francese, che preferisce mantenere l'anonimato, ha precisato che oltre che alla ceramiche e ai materiali compositi, la Renault sta attualmente lavorando attivamente alle resine polverose e proprio lo sfruttamento di queste resine potrebbe consentire di passare ad un V8. Le resine polverose sono resine miscelate a polveri di vari materiali, «Stiamo lavorando — ha spiegato sempre lo stesso ingegnere — in particolare a resine polverose con titanio e boro ed otteniamo un materiale compattato ad altissima resistenza e, al tempo stesso, molto leggero». È questa la caratteristica vincente delle resine polverose, in più, grazie alla particolare struttura molecolare, può aggiungersi un'altra qualità, quella di essere autolubrificanti all'attrito. Ciò potrebbe ipoteticamente consentire un loro utilizzo per la fabbricazione sia dei pistoni, sia delle camicie dei cilindri risolvendo così un grande problema per i V8, ovvero quello del peso dei pistoni che, a pari cilindrata, sono ovviamente unitariamente più grossi rispetto a quelli di un motore maggiormente frazionato. Attualmente, va detto che la Renault già utilizza sul Rs7 pistoni al magnesio con rinforzi interni in materiale compositi.

(p.b.)



COLLINS

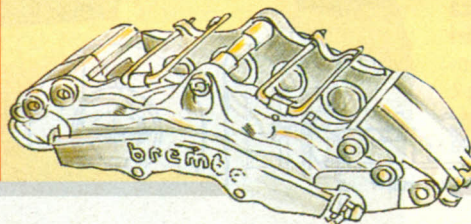
La McLaren ha usato un'ala anteriore con il profilo a corda ridotta, a lato. La Jordan, sotto, ha adottato carenature alle ruote posteriori in stile Williams. La Ferrari aveva un alettone anteriore, in basso, simile a quello utilizzato in Germania, ma senza il secondo flap.

AL DEBUTTO IN PORTOGALLO LA PINZA A OTTO POMPANTI

Benetton torna con Brembo

MONZA - La Brembo aveva perso dal Gp di Germania la Benetton come cliente, ma potrebbe tornare sin dalla prossima settimana sulle vetture anglo italiane. È imminente infatti il debutto in pista della nuova pinza ad 8 pompanti (le attuali ne hanno 4 contro i 6

della concorrente Ap) che Autosprint aveva anticipato sin dalle note del Gp d'Argentina. Un debutto che in teoria dovrebbe essere quasi simultaneo fra i team serviti dalla Casa di freni bergamasca, anche se la tempistica reale dipende dai programmi delle singole squadre. In questa ottica la Benetton potrebbe anticipare tutti provandole nei prossimi test previsti sulla pista spagnola di Barcellona. Le nuove pinze permettono un migliore smaltimento termico grazie alla maggiore superficie delle pastiglie. ■





ORSI

LA TECNICA TANTISSIMO LAVORO SUGLI ALETONI

Battaglia aerea

Ferrari, Benetton e McLaren hanno adottato profili specifici per tracciati molto veloci. Sulle Rosse è stata inoltre montata la terza evoluzione del motore 044. Mentre la Jordan ha utilizzato carenature tipo Williams

■ **GIORGIO PIOLA**

MONZA — Il veloce tracciato lombardo ripresenta il tema tecnico della riduzione della resistenza aerodinamica, unitamente all'impiego di versioni più spinte dei propulsori per privilegiare la velocità di punta delle monoposto nei lunghi rettilinei. Si sono visti i profili alari ridotti al minimo, sia come incidenza che come corda, che avevamo già notato in occasione del Gp di Germania sulla superveloce pista di Hockenheim, sia pur con qualche leggera novità. Hanno tenuto banco ai box le annunciate novità che vedremo al prossimo Gp del Portogallo, dove verranno schierate monoposto al-

quanto modificate per almeno tre scuderie, vale a dire Williams, Benetton e McLaren, con forse anche qualcosa di nuovo in casa Ferrari, come potete leggere a parte. Nella

solita rassegna ci limiteremo a citare le squadre che hanno effettivamente introdotto qualcosa di nuovo sulle proprie monoposto tralasciando ovviamente gli altri team.

FOTOCOLLINS



FERRARI. Grande sforzo tecnico per la Casa del Cavallino con lo schieramento (solo per domenica mattina) di 4 vetture, con la 4. arrivata nel pomeriggio di sabato. L'impiego del supermotore 044, alla sua 3. evoluzione, non è bastato a permettere alle due Ferrari di partire in prima fila, anche se bisogna rilevare che Alesi nell'ultimo turno ha dovuto ripiegare sulla evoluzione 2 per la rottura subita nelle prove del mattino. A livello di vetture è da registrare l'impiego delle soluzioni aerodinamiche sperimentate nella scorsa settimana, vale a dire l'alettone anteriore tipo Hockenheim, ma privo del secondo piccolo flap svergolato e con due sole paratie verticali come quelle introdotte sulla pista tedesca. In quella occasione, appunto, si erano viste le nuove paratie con la parte inferiore incurvata e ridotte a due soli elementi invece che tre, come invece ritornavano a essere in Ungheria e in Belgio. In pratica si tratta dello stesso nuovo alettone anteriore introdotto in Germania privo del secondo flap con la conseguente impressione di una maggiore lunghezza delle due paratie verticali incurvate. Al retrotreno in Germania si era utilizzata una soluzione ibrida con l'eliminazione dei flap all'interno e davanti alle ruote e con l'adozione di un alettone con paratie laterali tradizionali ma fissato al supporto originale modificato sul posto con l'eliminazione del flap. Qui a Monza, pur mantenendo una soluzione di alettone biplano, il supporto era collegato a un unico profilo mentre nella parte superiore vi erano 2 profili dalla corda molto ridotta. Nessuna novità a livello di sospensioni.

BENETTON. Sono stati impiegati gli stessi alettoni utilizzati in Germania; quello anteriore privo delle parti rialzate nella zona vicina alle paratie laterali. Da rilevare delle modifiche alle due paratie verticali incurvate che sono realizzate in modo da non creare fastidiose flessioni. Sulla fiancata di sinistra è comparsa una piccolissima feritoia che va a raffreddare la centralina elettronica piazzata all'interno delle prese

dei radiatori laterali. Sia la Benetton che le Williams hanno utilizzato la versione C del 10 cilindri Renault già introdotta in Belgio.

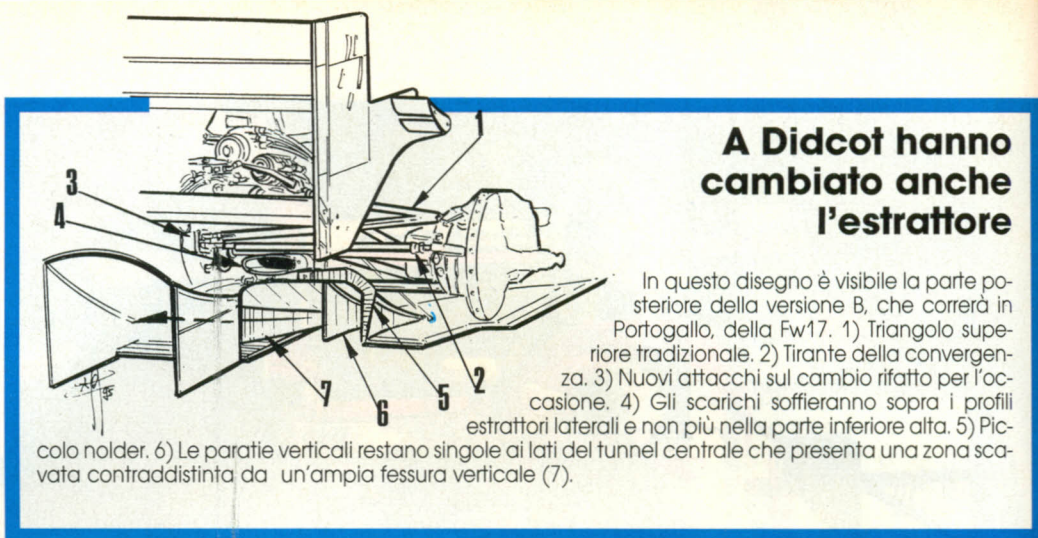
McLAREN. Alettone biplano sulle McLaren, con un piccolo nolder nella zona centrale larga circa 60 cm e nuovo alettone anteriore con il profilo principale a corda ridotta. A livello motore da rilevare una versione ancora più spinta ma al tempo stesso curata per garantire una maggiore affidabilità del 10 cilindri Mercedes.

JORDAN. La squadra che ha presentato più novità a Monza è la Jordan. Oltre a un ulteriore sviluppo sullo sfruttamento dei differenziali, sono state introdotte soluzioni inedite a livello aerodinamico con delle carenature tipo Williams davanti alle ruote posteriori, più una nuova presa di ingresso per il motore che si raccorda in una unica soluzione con il poggiatesta. L'insieme delle due novità ha permesso un incremento della velocità di punta di circa 6/7 km, riducendo le turbolenze nella zona delle ruote posteriori e del casco del pilota.

FORTI. Non è stato utilizzato il comando semiautomatico del cambio sequenziale, che verrà ulteriormente collaudato al Mugello mentre Autosprint arriva nelle edicole, per poter poi debuttare al prossimo Gp del Portogallo. Sulle due vetture da gara vi erano dei lunghi e sottili deviatori di flusso nella zona davanti alle fiancate.

SAUBER. Novità a livello del profilo estrattore con le parti laterali leggermente inclinate in senso trasversale. Frenzen ha utilizzato una versione particolarmente scarica dell'alettone posteriore con l'eliminazione del profilo a metà larghezza spostato in alto al posto dei due a corda presenti sulla vettura di Boullion.

PACIFIC. Montermini ha utilizzato sabato pomeriggio, in qualifica il nuovo muso privo del caratteristico becco provato soltanto brevemente venerdì mattina in Germania. ■



A Didcot hanno cambiato anche l'estrattore

In questo disegno è visibile la parte posteriore della versione B, che correrà in Portogallo, della Fw17. 1) Triangolo superiore tradizionale. 2) Tirante della convergenza. 3) Nuovi attacchi sul cambio rifatto per l'occasione. 4) Gli scarichi soffiavano sopra i profili estrattori laterali e non più nella parte inferiore alta. 5) Piccolo nolder. 6) Le paratie verticali restano singole ai lati del tunnel centrale che presenta una zona scavata contraddistinta da un'ampia fessura verticale (7).

AMPIAMENTE EVOLUTA LA VETTURA PER ESTORIL

Nuovo anche il cambio per la Williams Fw 17B

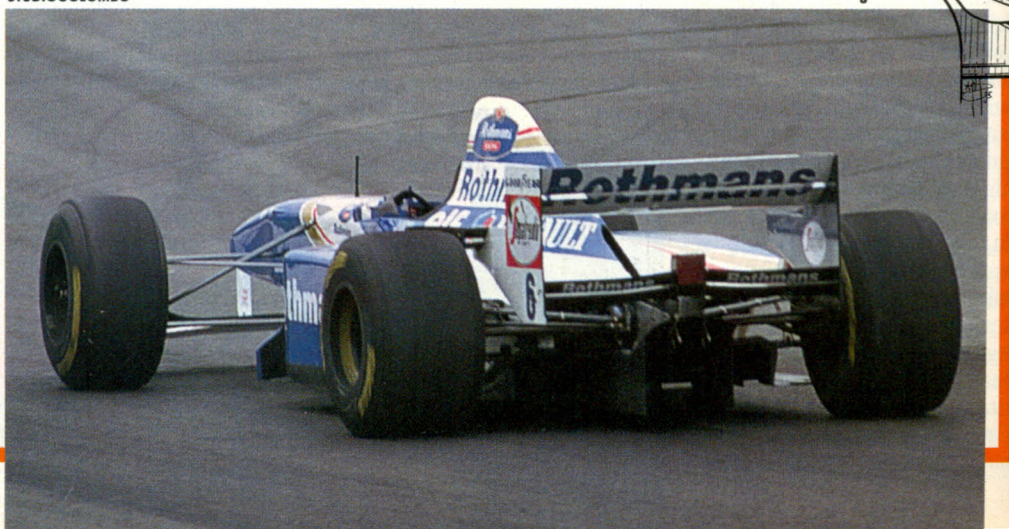
MONZA — Il prossimo Gp in Portogallo sarà particolarmente interessante dal punto di vista tecnico. Benetton, ma soprattutto, Williams getteranno sul tappeto della lotta per il mondiale delle monoposto fortemente modificate. Per la Fw17 si tratterà di una versione «B», con la parte posteriore completamente rifatta, come siamo in grado di farvi vedere con alcuni disegni. Scomparirà il caratteristico profilo alare al posto del triangolo superiore, introdotto lo scorso anno per ragioni aerodinamiche, ma che di fatto impediva una soluzione di geometria ottimale. Con il ritorno a un triangolo tradizionale si è migliorata la trazione, grazie a una più appropriata caratteristica di antiaffondamento. Nuova anche la scatola del cambio, che sembra ancora più stretto) e sistemata legger-

mente più alta. Profondamente modificata anche l'aerodinamica, con un nuovo profilo estrattore e il soffiaggio degli scarichi nella parte superiore. Le novità in casa Benetton riguarderanno l'alettone anteriore di diverso profilo e piazzato a una diversa altezza dal suolo e la sospensione posteriore. Altre due squadre dovrebbero presentare nuove soluzioni e saranno di sicuro la McLaren e forse la Ferrari. La prima avrà novità di aerodinamica e di sospensioni, realizzate sotto precise indicazioni di Alain Prost che sin dai primi giri ha potuto ravvisare gravi difetti nella Mp4/10. La Ferrari potrebbe invece modificare, sulla falsariga della Williams, il soffiaggio degli scarichi portandoli dal bordo del profilo estrattore alla parte superiore. ■

Sospensione posteriore senza carenature a ala

Qui è evidenziato il triangolo superiore tradizionale della vettura disegnata da Newey che permette di avere una buona caratteristica di antiaffondamento. 1) Si nota la larga base di questo triangolo. 2) Il cambio è stato rifatto completamente ed è più stretto. 3) Lo schema delle sospensioni è molto simile a quello dell'attuale versione. Nella foto in basso la nuova Williams colta dal nostro fotografo in prova a Imola.

STUDIOCOLOMBO



102 FORMULA 1 *The Teams*



1991/92 F1 WORLD CHAMPIONSHIP
PATRICK MANSSELL
POINTS: 125/144

MODEL: WILLIAMS-RENAULT FW18B
DRIVER/S: 17
G.P. VICTORY/IES: 21
POLE POSITION/S: 21

F1 95 1995 FORMULA 1 GRAN PRIX COLLECTION

164 FORMULA 1 *F1 Circuits*



FORMULA 1 GRAN PRIX COLLECTION

F1 95

137 FORMULA 1 *The Circuits*



HOCKENHEIM

FASTEST LAP: 1'43"582 (237,134 km/h)
GERHARD BERGER (Ferrari)

6,815 km

F1 95 1995 FORMULA 1 GRAN PRIX COLLECTION

107 FORMULA 1 *The Teams*



LOTUS

1963 F1 WORLD CHAMPIONSHIP
TAYLOR CLARK
POINTS: 54

MODEL: LOTUS CLIMAX 33
DRIVER/S: 7
G.P. VICTORY/IES: 7
POLE POSITION/S: 7

F1 95 1995 FORMULA 1 GRAN PRIX COLLECTION

94 FORMULA 1 *The Teams*




1972/74 F1 WORLD CHAMPIONSHIP
PESCAROLO AMON MERZARIO JABOUILLE VAN DER GRIENDEN
POINTS: 7/4

MODEL: WILLIAMS FORD FW07/S
DRIVER/S: 0
G.P. VICTORY/IES: 0
POLE POSITION/S: 0

F1 95 1995 FORMULA 1 GRAN PRIX COLLECTION

64 FORMULA 1 *The Teams*



FERRARI

1994 F1 WORLD CHAMPIONSHIP
BERGER ALEXANDER
POINTS: 71

MODEL: FERRARI 412 T1/B
DRIVER/S: 3
G.P. VICTORY/IES: 3
POLE POSITION/S: 3

F1 95 1995 FORMULA 1 GRAN PRIX COLLECTION

che potrete completare in edicola

ESCLUSIVO

F. INDY

Il nido



del' *Eagle*

Siamo stati a visitare questo tempio dell'automobilismo americano. E il suo grande capo Dan Gurney, non solo ce ne ha illustrato i segreti, ma ha anche tolto i veli all'ultima "aquila": quella che correrà in Formula Indy con il motore Toyota

CESARE MARIA MANNUCCI ▶

fotografie RYKER

Dan Gurney mostra la galleria del vento di cui dispone la sua factory. Da quest'ultima presto uscirà una raffinata monoposto F. Indy motorizzata Toyota, nel fotomontaggio la si vede in fase di assemblaggio,

SANTA ANA — È tornato! Nel 1959, poco più che ventenne, venne assunto da Enzo Ferrari per guidare le sue F.1. Poi, la Porsche lo chiamò per sviluppare la propria monoposto. In seguito, nel 1968, vinse il Gp del Belgio con una vettura di sua costruzione, la Eagle, interamente realizzata in America. Negli Anni '70 le sue macchine hanno trionfato sulla scena della F. Indy e negli Anni '90 hanno dominato il campionato Imsa. Ora ▶

si sta preparando per il grande ritorno. Dopo due anni di «dimbo», Dan Gurney e la sua Eagle sono pronti a buttarsi nuovamente nella lotta. La categoria scelta è la F. Indy, con la speranza di mostrare a tutti che anche in America si possono costruire automobili da competizione vincenti. Non è solo una sfida al monopolio tecnologico e culturale che oggi l'Inghilterra sembra avere su ogni categoria dello sport automobilistico, è un programma particolarmente ambizioso, appoggiato in parte dalla Toyota che, per la prima volta, sembra aver finalmente trovato il coraggio di affrontare la Honda faccia a faccia, in una categoria dove oggi la Casa di Wako dispone di una innegabile supremazia in termini motoristici. Usiamo il condizionale in quanto, mentre l'impegno della Eagle è certo, quello della Toyota — ed è tipico della mentalità di questa casa — ancora si perde tra mille indecisioni e incertezze legate alla reale competitività del proprio propulsore otto cilindri.

DEBUTTO. Ad ottobre inizieranno i primi test con la Eagle-Toyota. In precedenza il motore giapponese è stato collaudato su un telaio Lola '93. Del motore commissionato a Judd nel '94 e che è servito per i primi test iniziali, non è rimasto praticamente nulla. Il motore Toyota è giunto adesso alla terza evoluzione. Stupisce per le sue dimensioni estremamente compatte. Realizzato in parte in Giappone e in parte negli Stati Uniti, dalla Trd, la struttura nippo-americana che ha prodotto anche il quattro cilindri turbo impiegato sulla vettura Imsa, al banco ha già offerto buone risultanze; ma la pista, si sa, è un'altra cosa. Da verificare ci saranno la potenza e l'affidabilità, soprattutto della componente elettronica prodotta dalla Nippon-Denso. La vettura costruita dalla Eagle — che utilizzerà gomme Goodyear — sembra invece nascere nel migliore dei modi. Progettata dalla coppia John Ward-Hiro Fujimori che già aveva firmato l'avveniristica Mk III Imsa, seppur con le limitazioni imposte dal regolamento Cart, si segnala per un aerodinamica anteriore particolarmente rastremata. Il cambio di regolamento approvato dalla Cart per il '96, che prevede una sensibile riduzione dei condotti Venturi, ha costretto Ward a rivedere il progetto iniziale. Ciò ha implicato un certo ritardo nelle tempistiche, ma da ottobre partirà finalmente il massiccio programma di test con Fangio e P.J. Jones previsto dalla Eagle. Al di là dei nomi coinvolti in questa operazione, da Gurney alla Toyota, è estremamente importante il fatto che si tratti di una vettura costruita interamente in America. John Menard ha fatto apporre sulla

testata del suo motore V6 la scritta «Born in Usa». Gurney non sarà da meno e nella veste grafica definitiva della sua Mk V, l'aquila, simbolo della Eagle ma anche degli Stati Uniti, avrà uno spazio rilevante. A Gurney e alla sua struttura non manca comunque nulla per ben figurare.

DIMENSIONI. Persino pleonastico dire che si tratta del più grande costruttore di automobili da competizione che ci sia oggi in America. In realtà la factory della Eagle, come dimensioni e come apparecchiature, non ha nulla da invidiare a quelle delle migliori squadre di F.1. Diciamo che forse solo Ferrari, McLaren e Williams possono disporre di una struttura più ampia e attrezzata. La Eagle realizza tutto il ciclo produttivo di un'automobile da corsa. Dispone di

due gallerie del vento, di cui una a dimensione 40% e dotata di tappeto mobile. Ci sono due autoclavi per la lavorazione dei compositi, un vastissimo reparto per la modellistica. Attualmente vi lavorano circa 110 persone che saliranno di altre 20 unità quando partirà la stagione. L'intera fabbrica è ripartita su quattro capannoni, uno dei quali interamente riservato alla gestione delle vetture. Di recente se ne è aggiunto un quinto, nel quale Gurney sta raccogliendo parte delle automobili che ha costruito nel corso degli anni. Non solo Eagle; in quanto è esposta, ad esempio, anche una Corvair Gt. La vettura che Dan Gurney aveva da giovane quando conobbe sua moglie Evi, e che lei gli ha regalato per un suo compleanno.

SFIDA. Sentimentalismi a parte, la Eagle ha lanciato la sua sfida a Lola, Reynard e Penske. Non è stata certo una decisione dettata dall'emotività quando l'Imsa ha decretato la fine della categoria Gtp. Per lungo tempo Gurney ha pensato ad un impegno in F.1, de-



fotografie RYKER

cidendosi poi in favore della Indy perché questo programma ha incontrato i maggiori consensi da parte della Toyota. Certamente gli inizi non saranno facili. Dieci anni lontano dalla Indycar non sono uno scherzo, costruirsi e gestire interamente una vettura è una cosa certamente più complessa che acquistare un telaio fatto in Inghilterra. Inoltre i piloti hanno pochissime esperienze di gare in monopo- sto, anche se Fangio ha già fatto intravedere un buon potenziale nelle corse disputate con la Reynard del team PacWest. La cosa più importante però è che ci sia il reale appoggio della Toyota e che il colosso giapponese creda a fondo in questo programma e in questa categoria, affrontando con serenità le inevitabili difficoltà. La Honda lo ha fatto, abbandonando persino una ribalta come la F.1. La Toyota non può continuare a limitarsi ad un impegno seppure prestigioso come quello dei rally, anche perché la battaglia commerciale sul mercato americano, tra i Costruttori giapponesi è spietata, dura quanto quella in pista. A Dan Gurney, comunque, è tornato il sorriso. La dimensione del campionato Imsa gli andava decisamente «stretta». Per lui, abituato da sempre all'automobilismo di vertice, l'Indycar è la realtà giusta, ancora di più per una struttura all'avanguardia come quella della Eagle. In fondo, i suoi maestri sono stati Enzo Ferrari, Ferry Porsche, Jack Brabham e Bruce McLaren. Decisamente l'Aquila merita di volare lontano...



DAN GURNEY PILOTA E MANAGER VINCENTE

Leggenda americana



All'interno del suo ufficio si respira la leggenda. Quarant'anni di storia automobilistica immortalata da mille fotografie. È qui che Dan Gurney sta preparando il programma Indy-car.

— Come ha trascorso questi due

anni di assenza diretta dalle competizioni?

«Ci è mancato l'impegno in pista, ma tecnicamente il lavoro non è stato inferiore. Abbiamo iniziato i primi collaudi con una Lola '93 e con il motore realizzato da John Judd. Abbiamo ef-

fettuato quattordici sessioni di prove, compreso una a Indianapolis. Il motore Judd era equipaggiato da un sistema di iniezione Bosch. Abbiamo usato questa unità per permettere alla Toyota di sviluppare le necessarie esperienze relative ai motori della F. Indy. Con il nuovo motore Toyota abbiamo effettuato solo due sessioni di prove. È stato necessario anche adattare la nostra vettura ai nuovi regolamenti della Cart. Ma dovremmo finalmente provare il 7 ottobre a Willow Springs».

— Che problemi avete incontrato passando dalla costruzione di un prototipo ad una monoposto? «Concettualmente il lavoro è simile. Con una monoposto bisogna stare più attenti alle dimensioni, al peso, è più un lavoro di precisione. Non necessariamente più difficile, ma diverso. Certo, rispetto a quando abbiamo costruito le ultime vetture di F. Indy, dieci anni fa, il lavoro è completamente cambiato. Allora non si usavano i compositi in carbonio, l'elettronica in fase di progettazione era fortemente limitata, l'aerodinamica non ri-

sultava così importante».

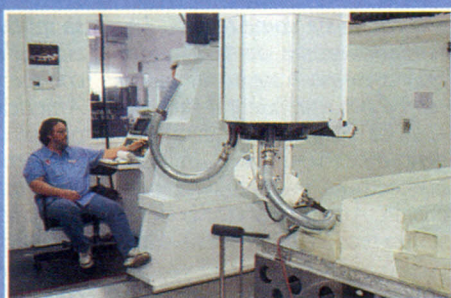
— Quando è partito il programma Indy, ha mai pensato che sarebbe stato più facile acquistare un telaio Lola o Reynard?

«Certamente sarebbe stata la via più facile, ma avremmo ridotto le nostre possibilità per la vittoria. Non era il nostro obiettivo e nemmeno quello della Toyota essere presenti con una vettura uguale a tutte le altre. Con la Toyota, poi, non si sa mai come comportarsi. Probabilmente dipende dal fatto di avere due culture diverse, ma spesso bisogna interpretare le loro intenzioni, sono vaghi. Hanno apprezzato molto quello che abbiamo fatto in Imsa, adesso siamo partiti con questo programma, ma ancora non ci hanno detto "Ok, adesso andiamo all'attacco della F. Indy". In realtà il mondo delle competizioni non è l'unico mondo esistente».

— Mai, ai tempi dell'Imsa, facevate pressione sulla Toyota per tornare in F. Indy?

«Ho sempre pensato di tornare in questa categoria. Quando l'Imsa ha deciso di "suicidarsi", sopprimendo una categoria di

La Eagle è strutturata su diversi capannoni che ospitano oltre al garage della squadra corse, sopra, tutte le attrezzature necessarie per la costruzione di un'auto: dalle macchine utensili, alla Job's, all'autoclave (in basso una delle 2 a disposizione del team). In alto, Gurney che, nell'altra pagina, mostra la sua galleria di ricordi al nostro inviato



grande successo come la Gtp, sia noi che la Toyota non eravamo interessati alla nuova classe Wsc. Il passaggio alla F. Indy era la cosa più naturale. Non è stata una decisione rapida in quanto c'era da consultare anche il responsabile per il mercato americano della Toyota. Il nostro non è un programma che riguarda solo il Giappone. Abbiamo stabilito certe condizioni sia di natura finanziaria, sia legate alla situazione economica».

— Rispetto al programma Imsa, quanto sarà maggiore il budget? È quanto sarà aumentato l'attuale personale della Eagle?

«Questo è un altro punto ancora misterioso. Per vincere in F. Indy siamo del parere che ci occorrono più persone rispetto ad ora. L'obiettivo della Toyota è quello di fare la F. Indy con lo stesso budget previsto per l'Imsa. La differenza deve essere coperta da uno sponsor. Al momento però noi lo sponsor non lo abbiamo. La fornitura del motore Toyota come deve essere intesa? È un po' la storia se è nato prima l'uovo o la gallina...».

— Roger Penske ha parlato di un budget di circa 20-25 milioni di dollari per la F. Indy...

«È una cifra realistica. Forse noi potremmo spendere qualche cosa di meno perché siamo più vecchi... Molto dipende a che condizioni ottieni il motore. Certamente Villeneuve ha vinto spendendo molto meno».

— Entrate in F. Indy pensando anche di commercializzare la vettura?

«In presenza di particolari condizioni, direi di sì. Al momento però non è la nostra priorità. Il nostro primo obiettivo, adesso, è quello di cercare di vincere le gare. Quando costruisci le macchine per venderle, devi cambiare completamente la tua filosofia. L'ho fatto nel passato e la cosa non mi è mai piaciuta molto. Inoltre, se non hai tra i clienti delle squadre competitive, il tuo lavoro non viene valorizzato. L'Indycar può essere un buon business, ma anche vincere le gare lo è, come dimostra la F.1. In passato, quando costruivo le vetture anche per venderle, mi sono accorto che poi non avevo i soldi per correre con la mia squadra. La Reynard ha attuato una politica molto aggressiva sul mercato Usa. Costruiranno

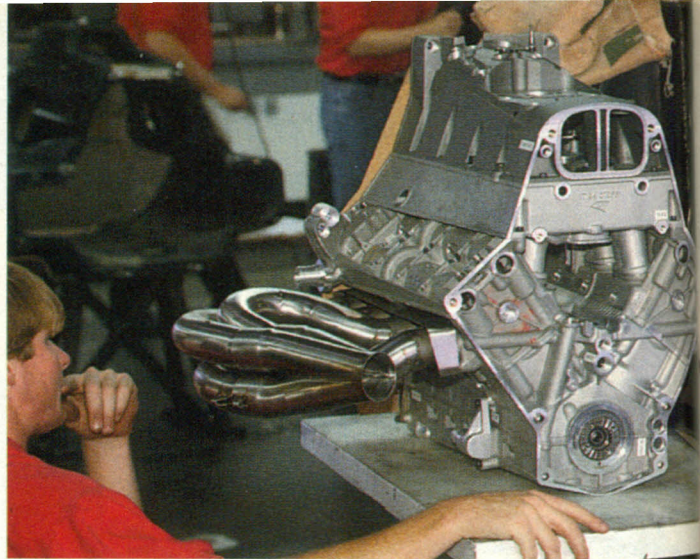
uno stabilimento a Indianapolis e ormai negli Usa è pianificato tutto il loro futuro. Noi speriamo di distruggere questo piano...».

— Qual è la posizione di Dan Gurney nel conflitto Usac-Indycar? A Indianapolis, negli Anni '60, fu uno degli ideatori della rivolta dei piloti...

«È una situazione molto triste. Continuo a sperare che si possa trovare la soluzione per lavorare insieme. Credo che Tony George sia molto interessato a prendere il controllo della situazione, vuole il potere, sta camuffando le sue reali intenzioni. Tra le mani ha uno strumento molto potente, che si chiama 500 Miglia di Indianapolis, ma l'Indycar può anche fare a meno di quella corsa. I team della Indycar devono rimanere uniti, solidali. Se lo faranno, la Irl non avrà nessun futuro, altrimenti il rischio è molto serio. Se dovesse vincere la Irl, credo sarebbe una cosa triste per tutti. Ad ogni modo non iscriverò le mie monoposto ad Orlando per poter fare punti e qualificarmi di diritto a Indianapolis. Quello è un tipo di intimidazione che non mi piace, non credo sia bene per lo sport. È come se alle olimpiadi di Atlanta dicessero che possono partecipare solo atleti americani...».

— Due anni lontano dalle competizioni. Non hai paura che la squadra abbia perso il «ritmo» delle corse?

«È un rischio. Ci ho pensato parecchio. Per questo adesso è molto importante fare più test possibili. Le corse sono un'altra cosa, ma è sempre meglio che stare seduti a guardare la televisione. Fondamentalmente ho mantenuto le stesse persone del programma Imsa, sia come



fotografie RYKER



meccanici sia come tecnici. Lavorano insieme da tanti anni, non avranno bisogno di molto tempo per riprendere il ritmo».

— Che cosa pensa quando la gente dice che tutte le F. Indy sono costruite in Inghilterra perché in America non c'è abbastanza tecnologia in questo campo?

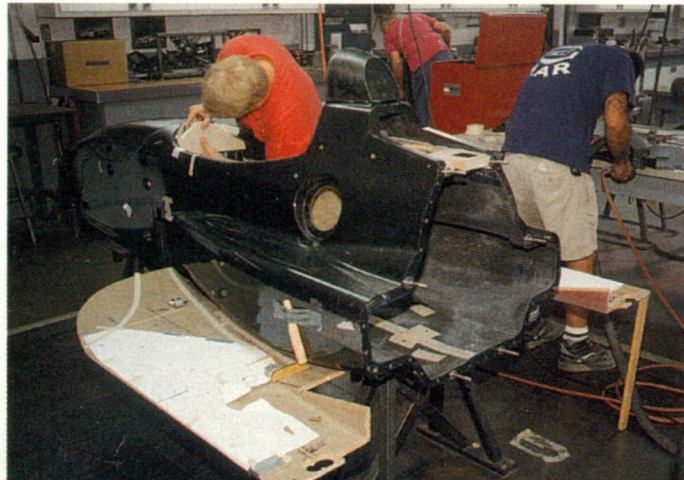
«Potrei dire che il momento della verità è arrivato. Non dico che sento pressione per essere l'unico costruttore americano, la co-

sa mi fa piacere. Ho molta fiducia nelle persone che lavorano con me, è una bella sfida. Che in America non ci sia molta esperienza nel costruire vetture da competizione può essere anche vero, ma non che non c'è tecnologia. Molte squadre di F.1 si rivolgono a strutture americane per la produzione di pezzi particolari. Nell'area di Los Angeles ci sono fornitori che lavorano per i team di F.1 più prestigiosi».

— In questi due anni di quasi inattività, Dan Gurney ha mai pensato di tornare in F.1?

«Diverse volte. Con certi presupposti, ci tornerei con grande entusiasmo. Certo non lo farei per essere solo presente. Progettare e costruire una F.1, o una F. Indy, è lo stesso tipo di lavoro, ci sono le stesse difficoltà».

— Non è un rischio affrontare la prima stagione con piloti come Fangio e P.J. Jones, che hanno poca esperienza di monoposto? «È vero che non hanno troppa esperienza, ma ho molta fiducia in loro. Lavorano con noi da parecchio tempo, so cosa possono



PARLA IL PROGETTISTA DELLA SQUADRA JOHN WARD

Con *Toyota* matrimonio inscindibile



John Ward è il progettista della nuova Eagle Mk V per la F. Indy. Dopo aver «firmato», insieme a Fujimori, tutte le Eagle Gtp, per lui si tratta un po' di un ritorno alle origini. Nei primi Anni '80 infatti, lavorava alla galleria del vento della Williams occupandosi del programma Longhorn, la vettura di F. Indy costruita da Williams e direttamente derivata dal modello Fw07 campione del mondo con Alan Jones. In seguito ha collaborato con il team Vds modificando un telaio Lola.

— Quali sono gli elementi più importanti che hanno ispirato la progettazione di questa monoposto?

«Su ogni vettura da corsa ormai,

la cosa più importante è l'aerodinamica. Tutto è stato impostato in funzione dell'aerodinamica. Solo quando abbiamo raggiunto le forme per noi ottimali, ci siamo spostati sulla componente meccanica. Per circa un anno abbiamo lavorato tre ore al giorno in galleria del vento. Contenere le dimensioni è stata una delle nostre priorità, la difficoltà maggiore alloggiare tutte le componenti in uno spazio limitato».

— Nel progettare la Eagle vi siete ispirati alle soluzioni di Reynard o Lola?

«Siamo partiti da un telaio Lola e da un motore Judd. Nel corso delle prove abbiamo capito come deve lavorare un telaio di F. Indy, in quali aree era necessario migliorare. È vero che i regolamenti di F. Indy sono molto restrittivi, ma comunque non è preclusa la strada per cercare di fare qualche cosa di diverso. Gli ultimi cambiamenti regolamentari in F. Indy sono stati introdotti con motivazioni legate alla sicurezza. Certo tutti vorrebbero una maggiore libertà regolamentare: alcune forme sono quasi obbligate. E quelli attuali non mi piacciono molto. «A marzo non avremmo mai pensa-

to che la Cart adottasse per il '96 una sensibile riduzione dei condotti Venturi, come invece è stato poi fatto. Del resto, le velocità fatte segnare a Phoenix e Indianapolis erano un campanello di allarme. Abbiamo così dovuto rivedere l'aerodinamica. In giugno abbiamo finalizzato la nuova veste. È stato un buon test per misurare le nostre capacità di reazione».

— Reynard e Lola progettano vetture per essere vendute in grandi numeri. Questo cambia la filosofia in fase di progetto?

«Sicuramente. Devono essere pronti con il progetto molto prima di noi o Penske, per dare vita ad una produzione massiccia. Anche la realizzazione dei ricambi è fatta tenendo presente l'aspetto economico. Il nostro progetto non è legato necessariamente al profitto, come invece accade per Reynard o Lola. Sotto quest'ottica il nostro lavoro è più facile».

— La Eagle Mx III Imsa è stata una delle vetture più originali degli ultimi anni. Avete paura a ripetere certe soluzioni radicali in F. Indy? Vi siete tenuti su una posizione più conservatrice?

«A quei tempi il regolamento Imsa era uno dei più liberi che ci

fare. In Imsa entrambi hanno dimostrato di sapere come si fa a vincere. Sarebbe peggio se avessi un pilota con più esperienza ma meno veloce».

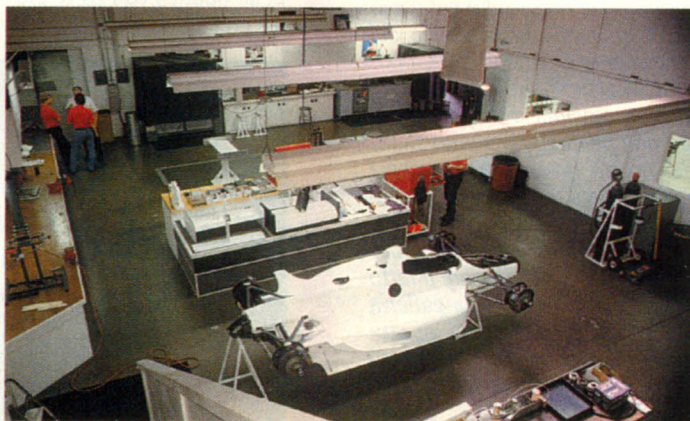
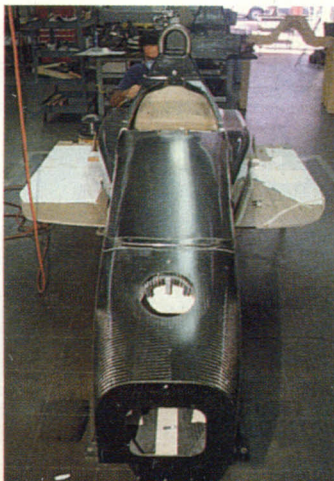
— Come vive questo ritorno alla monoposto?

«Posso dire che la Eagle non si è mai impegnata tanto a fondo come in questo programma. Non sarà facile, soprattutto alle gare, ma bisogna partire. So che la mia squadra raggiungerà subito il massimo dell'efficienza e imparerà in fretta».

— Che cosa porterà dello spirito di quella F.1 che per tanti anni ha vissuto da protagonista?

«Ricordo che ho commesso molti errori, ma anche Enzo Ferrari li ha fatti. È stato un periodo fantastico della mia vita, ho conosciuto gente incredibile, Fangio, Chiron. L'elemento umano era importantissimo allora e probabilmente lo è ancora. Fondamentale è lo spirito con cui si compete. Certo, è cambiata la tecnologia, ma gli uomini, oggi come allora, hanno le stesse ambizioni».

In alto, l'originale motore Toyota studiato in funzione delle forme della vettura e, di fianco, il progettista John Ward. A lato, la vettura in via di completamento. Sotto, la scocca vista dall'alto e di tre quarti posteriore. All'estrema destra, la Lola utilizzata, con motore Judd per i primi test



fosse, nemmeno paragonabile con quello della Indycar. In termini di downforce, prendemmo delle strade del tutto nuove perché i regolamenti ce lo consentivano. In Indycar non avrebbe senso fare questo».

— L'installazione del motore Toyota ha creato particolari problemi o vi siete rifatti all'impiantistica Mercedes o Cosworth?
«Per certi aspetti è stato più facile, per altri più difficile. Siamo stati coinvolti sin dall'inizio nella fase di progettazione del motore. L'architettura e l'impiantistica sono state progettate anche tenendo conto delle nostre priorità per costruire il telaio. C'è stata grandissima collaborazione con i tecnici della Toyota. Questo ha facilitato le cose. D'altra parte, adesso che iniziano i test, sarà più duro trovare le soluzioni ai problemi. Non potremo mai guardare all'installazione Ford o Mercedes».



— La vettura che comincerà a girare a ottobre sarà molto diversa da quella che correrà a Miami in marzo?

«È realistico pensare che il telaio subirà delle modifiche nel corso dei test, anche in funzione del rendimento delle gomme Goodyear. Anche l'aerodinamica subirà un sensibile sviluppo. Questo non perché non siamo sicuri del nostro lavoro, ma perché i regolamenti sono cambiati sensibilmente. Anche Lola e Reynard dovranno esplorare varie soluzioni. Probabilmente il fatto di poter disporre di una galleria del vento, ci consentirà di studiare svariate soluzioni per i super speedway come Indianapolis o Michigan».



foto grafie RYKER

Il ritorno della Eagle alle competizioni di F. Indy è probabilmente annoverabile tra gli avvenimenti più importanti che hanno contraddistinto questa formula nell'ultima decade. Questa squadra vanta infatti un palmarès per certi aspetti più prestigioso di quello della Penske, e con una particolarità: è l'unica che ha schierato vetture interamente costruite in America vincendo in tutte le categorie in cui si è cimentata. L'avventura della Eagle, ma sarebbe meglio dire Aar (All American Racers) nome esatto della società, comincia nel 1965 a Santa Ana, in California. A fondarla sono Dan Gurney e Carroll Shelby. Nel 1966 arriva la prima vittoria nel campionato Usac. Roger McClusky trionfa sull'ovale di Langhorn. Sempre nel '66, Dan Gurney debutta con la propria F.1 dotata di motore Climax. L'anno dopo Gurney rileva le azioni di Shelby e diventa l'unico proprietario. Avvia la costruzione di un motore a dodici cilindri in collaborazione con la Weslake. Arriva la storica vittoria al Gp del Belgio, la prima di una vettura americana in F.1. Ed è trionfo anche a Brands Hatch, nella Corsa dei Campioni, non valida per il titolo. Si tratta di un anno magico. Gurney è primo alla 24 ore di Le Mans in coppia con Foyt al volante della Ford Mk VII. A Riverside vince sia la gara Indy che quella delle Stock-Car con un motore Ford. È il primo pilota della storia a vincere in un anno quattro gare nelle quattro categorie più importanti dell'auto. Nel '69 la Eagle abbandona la F.1. Oltre a

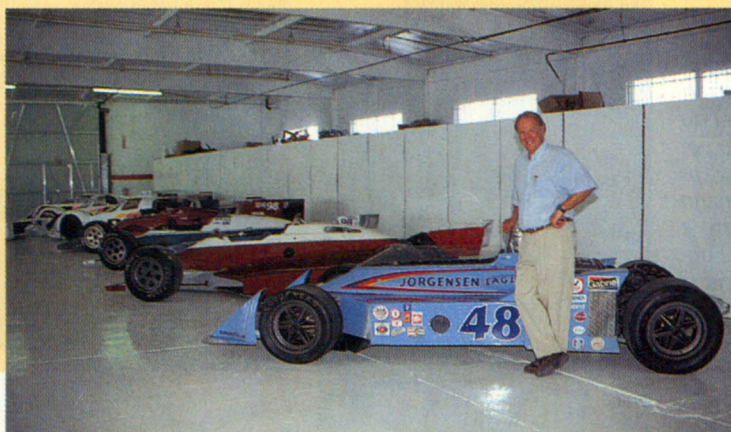
ANNO DI FONDAZIONE IL 1965

Storia magica made in USA

costruire i propri telai per la F. Indy, la Eagle realizza la Plymouth Barracuda per la Trans-Am e modifica i telai McLaren per la Can-Am. In F.Indy arrivano successi a ripetizione. Nel '70, dopo un'esaltante carriera come pilota, Gurney abbandona le competizioni per dedicarsi alla carriera di costruttore. Nel '73, ben 21 vetture su 33 al via della 500 miglia di Indianapolis, sono di fabbricazione Eagle. Nel '74, con Bobby Unser, arriva il titolo Usac, nel '75 la vittoria nella 500 Miglia di Indianapolis. La Eagle si cimenta anche in altre categorie, la F.



5000 e la F. Ford. All'inizio degli Anni '80 a causa della mancanza di un motore performante e di alcune scelte aerodinamiche troppo radicali, come l'aspirazione di una vettura ad effetto suolo, la Eagle perde competitività in F. Indy. L'ultima vittoria la ottiene Mike Mosley a Milwaukee nell'81. Poi, nell'86, la Eagle abbandona definitivamente la F. Indy, ormai esclusiva dei Costruttori inglesi. Gurney capisce che i tempi stanno cambiando, che è necessario allearsi con un grande Costruttore. L'opportunità arriva con la Toyota nel campionato Imsa, prima nella categoria Gto, poi nella Gtp. Nell'87 la Celica preparata dalla Eagle vince la classe riservata alle Gt. Nel '92 la Eagle Toyota asi aggiudica il campionato Imsa Gtp battendo Nissan, Porsche e Jaguar. Fangio ottiene il titolo piloti. Entrambi si ripetono nel '93, una stagione trionfale, con ben 10 successi tra cui la 24 ore di Daytona e la 12 ore di Sebring. E dal '94 di nuovo Indy. ■



A fianco, Gurney tra le vetture che hanno fatto la storia Eagle: in primo piano quella vincitrice della 500 Miglia '75. Al centro, l'Eagle F. Indy '85 e, in alto, il modellino di quella '96

L'INTERVISTA

KEKE ROSBERG

Incalzato nel Dtm dai giovani talenti il finlandese ha detto basta. Ma non rinuncia alla sfida e cerca la rivincita. Da team manager

CARLO MARZETTI ■

ORSI



Nome	Keke (Kejio)
Cognome	Rosberg
Nato il	6 dicembre 1948
Dove	Stoccolma (Svezia)
Segno	Sagittario
Altezza	metri 1,70
Peso	68 kg
Hobby	tutti gli sport
Auto stradale	Ferrari 456
Curriculum	Debutta nel '65 in kart. L'esordio nell'automobilismo è del '72 (F.Vau). Dopo aver vinto il titolo tedesco di F. Super Vau, nel '76 entra in europeo di F. 2, in cui prosegue fino al '78. Nello stesso anno debutta in F. 1 a Kyalami con la Theodore. Passa un anno alla Wolf e poi con Fittipaldi, impegnandosi contemporaneamente nella Can-Am. Il '82 è il suo anno: con la Williams conquista il titolo. Resta con il team di Didcot fino al '85: la stagione successiva, in McLaren, è l'ultima per lui in F. 1, che lascia con 5 vittorie. Dopo quattro anni di sosta, la Peugeot lo ingaggia per il mondiale Sport: '91 Rosberg vince a Magny Cours e in Messico. Passa al Dtm nel '92, con l'Amg Mercedes e l'anno dopo entra in Opel.



CATELLANI

Me ne faccio un battito!

Keke Rosberg è stato uno dei campioni della Formula 1 più chiacchierati, per aver vinto il titolo 1982 con un solo successo. Ma del campione del mondo non si può dire che non avesse i tratti: l'attenzione dei media, la quantità di fan, la popolarità, qualche concessione agli status symbol del divismo. E anche la civetteria del rientro nelle competizioni, come avvenuto con altri campioni del mondo della sua generazione, quali Prost, Piquet, Jones. E il suo arrivo nel Dtm, nel 1992, ha probabilmente dato più alla categoria di quanto queste gare gli abbiano dato in termini di maggiore successo o popolarità. Nel 1986 dopo l'annuncio del ritiro dalla F. 1 al Gp di Germania, disputò ad Hockenheim forse la sua miglior corsa della stagione. Lo stesso è avvenuto all'ultima gara Dtm al Nurburgring, dopo aver annunciato il secondo ritiro. Una coincidenza o volevi dimostrare qualcosa?

«È vero, è successo lo stesso ma è stata solo una coincidenza. Peccato solo che nella seconda corsa abbia dovuto ritirarmi. Non direi che ho messo qualcosa in più nella mia gara di Nurburgring, avevo la stessa voglia di essere davanti delle altre corse. A nessuno fa piacere stare dietro...».

Hai avuto tutto quello che ti attendeva dalla tua carriera con le ruote coperte?

«Decisamente no. Il primo anno, il 1992, è stato di apprendistato, e non è andato male. Poi il 1993 è trascorso mentre la Opel metteva a punto la Calibra e ho fatto una sola corsa a fine stagione. L'anno scorso non è stato un anno cattivo, abbiamo fatto passi avanti, abbiamo visto rinascere un tifo incredibile per la Opel, e potevo vincere un paio di corse, al Nurburgring e ad Hockenheim, anche se non è finita così. Quest'anno la Opel aveva per la prima

volta 6 macchine e tante cose andavano messe a posto, il mio stesso team doveva diventare realtà in pochi mesi. Abbiamo avuto dei problemi, e non si può fare a meno di pensare che non c'era ragione perché dopo le premesse dello scorso anno questa stagione dovesse andare peggio, ma finora è stato così».

Ti sei mai mai chiesto quanto avresti vinto se dopo il 1992 invece di firmare in Opel fossi rimasto con l'Amg Mercedes? Da allora è stato il team che ha vinto di più...

«Ah, ma questa è una domanda ipotetica, come faccio a rispondere...».

Che genere di futuro ti aspetti per il tuo team? La Classe 1 è la sfida per Rosberg-manager oppure ci possono essere altri passi in futuro?

«Non posso dire che per un team manager l'attuale sia la sfida più difficile. Quello che è certo è che la Classe 1 mi procura già un gran lavoro, e ora siamo concentrati sull'aver successo in queste gare».

C'è qualcosa che vorresti dimenticare o cambiare di questa esperienza in Turismo?

«È importante che ci sia sempre una collaborazione strettissima tra i Costruttori perché continui ad avere successo. Si vedono i capi dei Costruttori a volte accentrare le cose e le decisioni, ma non può essere altrimenti perché funzioni».

Quando sei arrivato nel Dtm era un campionato dove avevano successo i piloti esperti, ora è pieno di giovani leoni. Questo cambiamento ha avuto qualche peso nella tua decisione?

«È vero, in poco tempo il Dtm è cambiato molto, ora i piloti giovani si fanno valere, anche loro vogliono avere successo, ma non ci sono solo loro. Questo non ha

avuto niente a che fare con la mia scelta».

C'è un giovane pilota a cui faresti volentieri da manager?

«Fischella ha fatto vedere molte cose buone. Ma questo non vuol dire che sarà un pilota del team Rosberg, lui è già un uomo della Fiat».

Come manager hai avuto il merito di inventare un pilota turismo di vertice convincendo Michael Bartels a lasciar perdere il miraggio della Formula 1. Con Lehto questa operazione non ti è riuscita: sembra pensare molto alle monoposto, specie alla F. Indy. Come mai?

«Lehto sta vagliando le opportunità per l'anno prossimo. Rispetto a Michael c'è una grade differenza, che JJ ha un contratto solo per un anno. Solo Ludwig lo ha biennale tra i piloti Opel. Logico che JJ stia verificando le alternative».

Come proprietario di una squadra Opel si preoccupa mai delle voci ricorrenti che vogliono la Casa tedesca delusa dai risultati in Classe 1 e decisa a concentrare i suoi sforzi sulla Vectra Superturismo?

«Quelle voci ritornano spesso. La Opel non ha alcuna intenzione di puntare sulla Classe 2 perché è convinta, come la Fia, che debba essere una categoria per preparatori, non per le Case. E perché la Opel dovrebbe andare in Classe 2 quando la stessa Alfa Romeo la abbandona?».

Pensi che la prossima corsa ad Helsinki avrà lo stesso successo senza Keke Rosberg in pista?

«Ma certo, ho avuto successo quest'anno quando c'erano da mettere a posto ancora alcune cose, il prossimo anno dovranno solo curare i dettagli».

NEWS

Equipe Tron «elabora» la A112

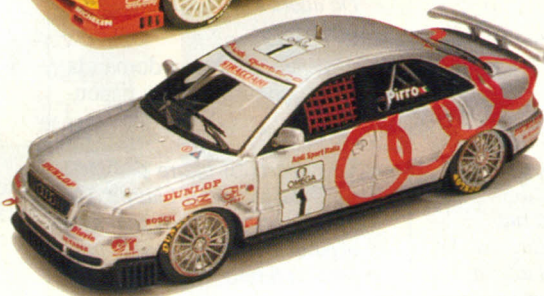
Del suo kit in resina e in scala 1/43 in listino già da qualche tempo, relativo alla gloriosa A112 Abarth, Equipe Tron ha preparato altre versioni decisamente interessanti: si tratta di esemplari Gruppo 2 schierati a Montecarlo nel '77 dall'importatore Chardonnet. Il kit è di discreta qualità, con contornivetro e altri particolari in fotoincisione: costa 64.000 lire. Sempre a proposito di vetture da rally, Equipe Tron ha poi preparato il kit della Volkswagen Maggiolone vincitrice all'Isola d'Elba nel '73 e il kit dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce.

Equipe Tron: Via Manzoni 38, 17025 Loano (Savona). Tel. 019-669883.

Ora la Bbr schiera due regine del Turismo

La Bbr è scesa in campo con una interessantissima serie di novità, disponibili sia in kit che già montate, relative alle vetture protagoniste nel Superturismo. Sono nella solita scala 1/43 e si comincia dalla Audi A4, disponibile sia in versione «italiana» (Pirro, in basso) che «tedesca» (coppa Adac D2). L'altra novità è relativa alla Alfa Romeo 155, anch'essa come l'Audi in resina e con una notevole quantità di pezzi fotoincisi, disponibile a sua volta in versione Superturismo italiano nei colori dei piloti Tarquini (sotto) e Tamburini. I kit di queste vetture costano 65.000 lire, mentre per i modelli già montati e rifiniti occorrono 295.000 lire nel caso dell'Audi e 315.000 per l'Alfa Romeo.

Bbr: Via Grieg 53/b, 21047 Saronno. Tel. 02-9624516.



Cinquecento sporting ...Così per gioco



Ecco una ghiotta occasione per chi colleziona modelli di vetture in versione, come si dice in gergo, «stradale», cioè di serie. Il punto vendita

biellese «Così per gioco» ha realizzato il modello «speciale», in metallo bianco in scala 1/43, della Fiat Cinquecento Sporting. Ricca di particolari fotoincisi, costa 150.000 lire ed è disponibile in colorazione gialla, rossa, nera, verde metallizzato. Un pezzo di sicuro interesse per chi colleziona vetture di serie.

Così per gioco: Piazza Roma 6, 13048 Santhià (Vercelli). Tel. 0161-935183.



TRANS-KIT SU BASE TAMIYA 1/24

Ecco l'Escort italiana formato maxi

Una super dettagliata Escort Cosworth Gruppo A nei colori Ford Italia-Martini, in scala 1/24: sulla base del kit Tamiya in plastica, il punto vendita biellese Il Maggiolino ha realizzato un trans-kit semplice ma che consente di ottenere, appunto, le vetture di Cunico e Longhi in versione rally del Ciocco. Il trans-kit de Il Maggiolino costa 19.000 lire e contiene, oltre naturalmente al foglio di decalcomanie con le decorazioni delle due versioni di Escort-Martini, anche i cerchi, differenti da quelli della vettura ufficiale usata nel mondiale: sono in metallo bianco. Dotato di numerosi particolari, il kit in plastica della Tamiya costa 55.000 lire. Della Casa giapponese sono disponibili, sempre in scala 1/24, anche altre versioni della Escort e la Toyota Celica St185. Per chi volesse realizzare altre vetture del mondiale, la Hasegawa ha poi in catalogo la Mitsubishi Lancer Evo II vincitrice quest'anno in Svezia e la Subaru Impreza prima a Montecarlo. Dovrebbe essere in arrivo anche la Toyota ultimo tipo, la St205. Ancora da Hasegawa, infine, per i lancisti più fedeli ecco la Delta Hf Martini di Aurioi e quella coi colori Grifone. Come si vede, è possibile dare vita a un bel parco vetture nella più grande e dettagliata (rispetto all'imperante 1/43) scala 1/24.

Il Maggiolino: Via Paitetta 9 Cossato (Vercelli), Tel. 015-922709.



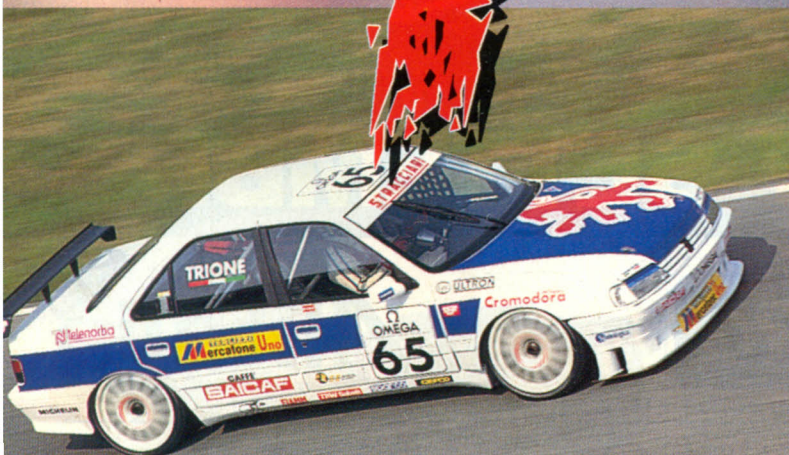
TURISMO

TROFEO PRIVATI

Gherardo Cazzago e Paolo Delle Piane, a lato, sono i portacolori del Challenge Team: capeggiano la classifica del Trofeo Omega riservato ai piloti privati. In lizza per il titolo ci sono anche Mauro Trione, sotto, e Moreno Soli.



144 DELLA





POCCALISSE

Quattro piloti si contendono il Trofeo Omega a due prove dalla conclusione del tricolore. I favoriti sono Paolo Delle Piane e Gherardo Cazzago, portacolori del Challenge Team, ma Moreno Soli e Mauro Trione non vogliono rinunciare alla lotta. Scopriamo chi sono e con quali possibilità affrontano il rush finale...

FABIO RAVAIOLI

Privato è bello! Anzi è bellissimo nel Superturismo tricolore. Nonostante la lunga ombra proiettata dai team ufficiali e, soprattutto, a dispetto di costi gestionali che rasentano il dissanguamento, la pattuglia degli indipendenti non accenna a vacillare. Qualche defezione s'è già verificata — la più dolorosa è quella di Felice Tedeschi, costretto a lasciare mentre era al comando della classifica —, ma il nucleo che anima il Trofeo Omega è più agguerrito che mai. Ne è dimostrazione il fatto che, con due soli appuntamenti ancora in calendario, la lotta per il titolo è più aperta che mai, con quattro piloti racchiusi in 11 punti. Nonostante Pirro e l'Audi debbano semplicemente formalizzare la riconferma del successo

'94, le ultime prove del tricolore non lesineranno motivi d'interesse, ma possiamo dire sin d'ora che parte dell'attenzione sarà catalizzata da questa sfida all'ultimo punto fra i piloti privati. E, dal canto loro, essi hanno dimostrato a Pergusa di essere in grado di dar vita a competizioni spettacolari pur senza supporti ufficiali.

I FAVORITI. Quello d'obbligo è Paolo Delle Piane, l'uomo più in palla prima della pausa estiva. Prima di Pergusa il bolognese aveva infilato un successo e cinque secondi posti: ossia 95 punti che lo avevano proiettato al vertice. In Sicilia ha rimediato parzialmente a una situazione difficile e la sua caparbià gli ha consentito di mantenere la testa della classifica, sia pur con un vantaggio assottigliato. A gli exploit di Delle Piane si sono affiancati quelli del suo compagno di colori, Gherardo Cazzago, che ha fatto anche meglio. Sei vittorie e 139 punti nelle ultime otto gare, gli hanno permesso di issarsi al 2. posto, pur avendo saltato i primi due appuntamenti stagionali. È proprio lui il più pericoloso rivale di Dalle Piane: Cazzago è più veloce, ma meno affidabile del compagno e sembra correre al grido di «o la va, o la spacca»: o vince, o non arriva quasi mai...

CHALLENGE TEAM. Le sette vittorie del Challenge Team nelle ultime corse sono una bella gratificazione per il manager Amato Ferrari, che ha appeso a malincuore il casco al chiodo, dedicandosi con passione e professionalità alla sua nuova squadra. «L'idea originale — confessa l'ex pilota Peugeot — era di dar vita a una struttura che mi permettesse di correre in prima persona. Purtroppo sono mancati alcuni sponsor, abbiamo riconvertito in fretta e furia il progetto e ho finito per prenderne in mano le redini». A dargli una mano c'è Gabriele Seresina, manager dell'Euroteam. «Il suo aiuto come consulente tecnico e la presenza del suo collaboratore Roberto Nava che funge da direttore sportivo, sono insostituibili per me». Ora il Challenge Team pensa addirittura a una terza auto per Alberto Pivetti, giovane emergente del Civt.

«Lui lo merita — annuisce Ferrari — ma la terza auto sarà a Varano solo se avremo ricambi sufficienti per non pregiudicare le prestazioni di Delle Piane e Cazzago».

GLI SFIDANTI. Mauro Trione e Moreno Soli contenderanno il titolo alla coppia del Challenge Team sino alle ultime battute. Soli è ormai un habitué del successo, sostenuto più dalla sua infinita passione che da un supporto finanziario adeguato alle battaglie che combatte. Eppure, questo pilota-preparatore bolognese, che cura personalmente la propria Alfa, non manca mai l'obiettivo di inserirsi al vertice fra i privati e, dopo tanti piazzamenti, Pergusa gli ha regalato la meritata gioia del primo successo stagionale. Il gradito ritorno di Trione nel campionato che lo lanciò alcuni anni fa come emergente di lusso del Civt, ha superato persino le aspettative. Sfumata l'opportunità di correre con una Peugeot semi-ufficiale, il barese ha avuto la perseveranza e il fiuto di associarsi a Giordano Maggi e Maurizio Pirovano, due maghi della F.3. Il risultato è che la Peugeot 405 Mi16 della Piemme Motors, impeccabilmente curata e condotta con grinta... leonina da Trione, sta dando bei dispiaceri anche a chi dispone di budget più importan-



STUDIOCOLOMBO

CHALLENGE OMEGA

	PILOTA	TEAM	AUTO	P.
1.	Paolo Delle Piane	Challenge Team	Alfa Romeo 155 Ts	164
2.	Gherardo Cazzago	Challenge Team	Alfa Romeo 155 Ts	159
3.	Mauro Trione	Piemme Motors	Peugeot 405 Mi16	158
4.	Moreno Soli	Soli Racing	Alfa Romeo 155 Ts	153
5.	Felice Tedeschi	Tecnica Racing	Alfa Romeo 155 Ts	115
6.	Massimo Pigoli	Vicenza Motori	Peugeot 405 Mi16	107
7.	Daniilo Mozzi	Tecnica Racing	Alfa Romeo 155 Ts	94
8.	Gianluca Roda	Top Run	Alfa Romeo 155 Ts	79
9.	Maurizio Lusuardi	Tecnoracing	Bmw 318is	49
10.	Giovanni Ognio	Tecnica Racing	Alfa Romeo 155 Ts	40

PERSONAGGI IN CERCA

Paolo Delle Piane

nato a Bologna il 1. maggio 1964

Dopo gli esordi in karting debutta nell'automobilismo a 21 anni, saltando direttamente in F.3, meritandosi il riconoscimento di miglior «rookie» della serie tricolore. Dopo quattro stagioni non prodighe di soddisfazioni, sale in F.3000; dopo una breve esperienza nel britannico, si impegna in quello internazionale, guidando per Cobra Motorsport, Vortez e Auto Sport Racing.



Gherardo Cazzago

nato a Brescia il 15 novembre 1970

Dal kart passa in F. Alfa Boxer a 19 anni, a 20 è già in F.3, ma la sua ascesa continua rapidissima e lo porta a correre nell'europeo di F. Opel Lotus nel '92. Quando sembra pronto per i primi successi, Hauser lo stampa contro un muro a Barcellona, frantumandogli le gambe. La convalescenza dura oltre un anno e nel '94 «Ghe» torna alle corse nel Civt, con una Bmw M3 Gr. N.



Mauro Trione

nato a Bari il 7 settembre 1963

Dal karting passa alla Coppa Italia Renault nell'89. Alle gare in circuito alterna apparizioni nelle salite e nei rally, poi nel '91 s'affaccia nel Civt. Si mette subito in luce vincendo il titolo della classe N5 con un'Honda Civic. Dopo un tentativo di passare al Superturismo, si dedica alle Gt, vincendo il Trofeo Alfa Sz nel '93 e guidando con successo la Ferrari F40 del Jolly Club nel tricolore '94.





DELLE PIANE TEME IL COMPAGNO CAZZAGO

Non ufficiali ma gentiluomini

La storia dimostra che per un pilota che ha corso sempre in monoposto, passare alle ruote coperte — magari con la trazione anteriore — non è facile. Eppure Paolo Delle Piane, debuttante nel Superturismo a 31 anni, non ci ha messo molto a prendere le misure dell'Alfa 155 Ts. «Veramente pensavo fosse

più facile — ammette il bolognese — ma con un budget da privato non si possono fare tanti test, per cui l'ambientamento avviene nei week-end di gara, con rischi inevitabili».

— Come l'incidente nell'apertura stagionale a Misano? «Esattamente. È stato rovinoso, non solo per l'auto demolita, ma anche per le finanze. Da allora corro con patema d'animo di fare altri danni e di doverli pagare». Comunque sei arrivato alla stretta finale in pole position per la corsa al titolo. «Sì, ma sarà una dura lotta. L'avversario più ostico è Cazzago, che ha i miei stessi mezzi ed è altrettanto veloce. Ma neppure Soli e Trione sono da sottovalutare. Il primo è molto costante e va sempre a punti, l'altro è più pericoloso in prova che in gara, dove accusa problemi di gomme, ma quando te lo trovi davanti fai una fatica boia a superarlo».

— Cosa speri dal futuro? «Intanto il titolo del Trofeo Omega. Per l'anno prossimo il sogno è che il Challenge Team si guadagni la fiducia di un Costruttore e che gli venga affidato un programma ufficiale. È difficile, ma tutta la squadra ha mostrato di avere le potenzialità giuste per far bene».

L'AUTORE

Moreno Soli

nato a Bologna il 27 gennaio 1951

È una vecchia conoscenza delle corse Turismo, che lo vedono impegnato sin dal 1968, quando debuttò al volante di una Fiat 500 a 17 anni. Da allora ha collezionato successi: il titolo europeo costruttori nell'85 e l'italiano nell'86 con l'Alfetta Gtv del Jolly. S'è classificato 4. assoluto nel Superturismo '91 con un'Alfa 75 Turbo e l'anno scorso ha vinto il Trofeo Privati con la 155 Ts.



**Se cerchi passione,
cerchi Toora.**

Giovane, innovativa e dalle forme decisamente invidiabili.

La gamma Toora è nata apposta per darti molto di più oltre la bellezza. Sempre all'avanguardia nel campo tecnologico, i suoi cerchi in lega leggera garantiscono standard qualitativi e di sicurezza in conformità con le norme europee.

Averli sulla tua auto sarà molto più di una semplice emozione. Allora, che ne dici? Cerchi Toora?

TOORA

Vocazione all'innovazione.

TOORA s.r.l. - S. Paolo D'Argon (BG) - Tel. 035/958855

Giuliani fa verificare il motore di Bacchelli

Pietro Giuliani, ancora saldamente al secondo posto nella classifica del Trofeo Mini nonostante il ritiro per cedimento meccanico a Binetto, si è concesso la soddisfazione di verificare se l'ennesima vittoria messa a segno dal leader Fulvio Bacchelli era solamente frutto dell'abilità del driver. E così a gara conclusa ha sporto reclamo contro la vettura del vincitore, puntando l'indice accusatore sull'intero apparato motoristico. La vettura inglese schierata dalla Emilianauto è risultata perfettamente conforme al regolamento e la vittoria a Bacchelli è stata giustamente convalidata.

● **SANZIONI.** Il contatto che ha visto protagonisti Barbosa e Anapoli durante il primo giro nella gara di Binetto riservata alle Formula Europa Boxer, ha avuto qualche strascico nel dopo-corsa. Infatti il pilota portoghese ha sporto reclamo per essere stato chiuso dal vicentino (e costretto al contatto che poi lo ha irrimediabilmente messo fuori gara) mentre affrontava il Curvone 1 del circuito binettese. Il reclamo è stato accolto dai commissari sportivi che, dopo aver esaminato i filmati, hanno dato torto al pilota della Tatuus comminandogli un'ammonda di 1 milione di lire.

BINETTO — Questa volta a fare il bagno di champagne sul gradino più alto del podio è toccato al 17enne Enrique Bernoldi, dopo aver dominato la gara sin dalle prove mettendo a segno anche la pole. Per il pilota carioca e il team Cram di Marcello Rosei si è trattata di una giornata davvero eccezionale, cominciata bene e finita ancora meglio grazie anche al secondo posto di Anapoli che con questo risultato si attesta nuovo leader provvisorio nella classifica di campionato. Giornata da dimenticare invece per Joao Barbosa, che per tutto il week-end barese non è riuscito a dominare la pressione del pilota brasiliano, tanto da peccare di ingenuità nel corso del primo giro quando, invischiato nella bagarre delle prime curve, dopo essere partito con il secondo tempo in griglia, ha compromesso definitivamente la sua gara a seguito di un violento contatto con Anapoli al Curvone 1, tanto da costringere il direttore di gara a una nuova partenza. Con il portoghese del team Lucidi messo ko, al secondo via è stato molto più facile per Bernoldi riuscire a gestire la leadership di



F. EUROPA BOXER DOPO LA CARAMBOLA DELLA PRIMA PARTENZA

Doppietta della Cram con Bernoldi e Anapoli

una corsa alquanto monotona e del tutto priva di interesse agonistico. Alle spalle del battistrada per gran parte della gara si sono dati battaglia, senza mai arrivare ad un contatto diretto, rispettivamente Anapoli e Cadei e poi Marelli e Rossetti. Fra questi solo Cadei ha cercato di forzare l'andatura per roicchiare qualcosa all'avversario, prima che un inaspettato testacoda al Tormantino (al 27. giro) lo tagliasse fuori dalla zona podio. Dopo la settima prova e con altre tre corse ancora da disputare il campionato risulta ancora apertissimo con i primi quattro piloti in classifica (Anapoli, Barbosa, Bernoldi e Cadei) raccolti con l'esigua differenza di soli cinque punti. Fra questi il più fiducioso di tutti è Giovanni Anapoli, nuovo leader grazie al secondo posto messo a segno

sull'autodromo del Levante. «Sono particolarmente soddisfatto per come sono andate le cose in questa gara. — ha ribadito il pilota vicentino —. Ma ciò che mi rende ancora più felice è che anche dopo il reclamo del Mugello

sulla presunta irregolarità del cablaggio elettrico delle nostre vetture, abbiamo dimostrato che il nostro potenziale è rimasto invariato. Adesso mi ritrovo leader provvisorio, ma i miei avversari sono praticamente vici-

nissimi, per cui nulla è ancora detto; spero solo che il nostro ricorso in Appello sulla squalifica della gara toscana possa chiarire la nostra buona fede e quindi riconfermare i preziosi sei punti conquistati». **Massimo Manfredola**

TROFEO MINI CON UNA GALOPPATA SOLITARIA

Bacchelli replica

BINETTO — Fulvio Bacchelli ha colpito ancora. E così nel settimo appuntamento salgono a quattro le vittorie dell'alfiere della Emilianauto nel Mini Cooper Trophy. Ed è così che per il ritrovato pilota triestino, che negli anni '70 ha svettato nella scena rallyistica nazionale, si apre una nuova

parentesi agonistica questa volta in chiave pistaiaola. A dire il vero sul tracciato binettese tutti si aspettavano di assistere a un duello all'ultima curva fra il leader della classifica provvisoria e il poleman Giuliani. Invece ci si è messo di mezzo il motore del romano che sin dalle prime battute di gara lo ha pra-

ticamente tagliato fuori, per poi obbligarlo al ritiro al 5. giro. Con Giuliani fuori gara, a inseguire il battistrada ci hanno pensato Sgarzi, Pizzicannella, Cappelli, Zaddotti e Liguori. Mentre Bacchelli dalla testa della corsa pensava a irrobustire il proprio vantaggio, il campione in carica Cappelli cercava di

PROTOTIPI VANA LA RINCORSA DI MERZARIO A BINETTO

Saccommanno fa poker e ora il titolo è più vicino

BINETTO — Massimo Saccommanno è sempre più leader e il titolo tricolore, che gli sfuggì la passata stagione, è ora sempre di più alla sua portata, anche se la matematica lascia il campionato ancora aperto. Per il pilota di Saronno e per la squa-

dra di Audisio & Benvenuto è decisamente tempo di vacche grasse, dopo l'ennesima vittoria (la quarta in campionato) messa a segno sull'autodromo del Levante al volante della sua Lucchini. L'agguerrita concorrenza capitanata da Merzario e

company non è riuscita nemmeno questa volta a spezzare un'egemonia che dura ormai dal maggio scorso. Fra questi c'è anche chi ha dato l'impressione di deporre l'ascia di guerra, come ha fatto intuire l'assenza di Gasparri dalla gara pugliese,

e di lasciare nelle mani dei pochi irriducibili il compito di sfidare l'ostico avversario. La collaudata tattica di Saccommanno di prendere il largo, dopo essere scattato dalla prima fila, è ancora una volta servita per tenere lontani i rischi di eventuali duelli ravvicinati. Ad avviare un'azione di disturbo nei confronti del battistrada ci ha pensato Merzario che, partito dalla seconda fila, è riuscito a chiudere per primo la traiettoria rispetto al gruppo degli inseguitori alla staccata della Gargano, portandosi così nella scia del pilota lombardo; mentre alle sue spalle seguivano Ronca, Peroni e Ferrero. Con Saccommanno e l'incalzante Merzario che facevano l'andatura della corsa, il primo ritiro l'ha segnato Salvatore Ronca (al 12. giro); costretto ai box per aver danneggiato la carrozzeria durante un contatto al via. Poi, quando il duello fra il leader e Merzario stava assumendo toni decisamente esaltanti per il grande recupero del comasco, il gioco dei doppiaggi metteva fuori gioco (alla 14. tornata) Merzario al Curvone 1, a seguito di uno spettacolare contatto con il poco accorto Finocchiaro. L'ultimo brivido lo ha regalato Ferrero, resosi protagonista, prima della bandiera a scacchi, di una pericolosa sbandata che comunque gli ha permesso di conservare la terza piazza davanti a Peroni. (m. man)

Bernoldi precede Anapoli, Cadei e Colombo nella 7. prova della F. Europa Boxer a Binetto, a sinistra. Saccommanno ha preso subito il largo nella gara dei Prototipi, sotto. Merzario, messosi alla testa degli inseguitori del pilota di Audisio & Benvenuto, a destra, è finito fuori in un doppiaggio. Bacchelli, in basso, dominatore del Trofeo Mini



foto grafie PHOTO 4

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 3 settembre 1995
Campionato italiano Formula Europa Boxer
settima gara della serie

Assoluta: 1. Bernoldi (Tatuus) 31 giri in 24'25"319; 2. Anapoli (Tatuus) a 7"445; 3. Colombo (Ermolli) a 14"796; 4. Marelli (Ermolli) a 15"735; 5. Rossetti (Ermolli) a 17"024; 6. Cadei (Ermolli) a 24"757; 7. Addis (Ermolli) a 44"026.

□ **Giro più veloce:** Bernoldi in 46"611 alla media di 121,799 kmh.

Così il Campionato: 1. Anapoli 34 punti; 2. Barbosa 33; 3. Bernoldi 30; 4. Cadei 29; 5. Alaux 13; 6. Galeffi 9; 7. Marelli 7; 8. Colombo 6; 9. Mucignato 5; 10. Malandrucchio 3; 11. Addis e Bellarosa 2.



forzare l'andatura per guadagnare la terza posizione ai danni di Pizzicannella. Alla 18. tornata Sgarzi, che occupava la seconda piazza, veniva superato Pizzicannella per via di problemi meccanici, offrendo la possibilità allo stesso Cappelli di concludere la gara sul terzo gradino del podio. (m. man.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 3 settembre 1995
Rover Mini Cooper Trophy
settima prova della serie

Assoluta: 1. Bacchelli 19 giri in 19'29"047; 2. Pizzicannella a

11"783; 3. Cappelli a 14"533; 4. Zadotti a 16"140; 5. Liguori a 17"951; 6. Vaccari a 19"296; 7. Cantera a 19"598; 8. Sgarzi a 23"924; 9. Germoni a 27"342; 10. Paletti a 36"106; 11. R. Barbaro a 40"673; 12. G. Barbaro a 44"043; 13. Giovannetti a 47"335; 14. Perazza a 52"797; 15. Chimez a 1 giro (tutti su Rover Mini Cooper).

□ **Giro più veloce:** Bacchelli in 1'00"590 alla media di 93,698 kmh.

Così il Campionato: 1. Bacchelli 108 punti; 2. Giuliani 70; 3. Sgarzi e Pizzicannella 59; 5. Cappelli 51; 6. Vaccari 42; 7. Germoni e Cantera 33; 9. Dal Gal 27; 10. Liguori e Zadotti 18; 11. Ramacciotti 10; 12. Benedini e Rovelli 8; 14. Paletti 6; 15. Mandelli 3; 16. Carrano 2; 17. Coscarella e Sarasini 1.



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 3 settembre 1995
Campionato italiano prototipi
sesta gara della serie

Assoluta: 1. Saccommanno (Lucchini Sp 95), 32 giri in 24'57"012; 2. Peroni (Lucchini Sp 95) a 20"725; 3. Ferrero (Lucchini Sp 95) a 29"845; 4. Scalini (Lucchini Sp 94) a 1 giro; 5. Perazza (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 6. Finocchiaro (Lucchini Sp 90) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Saccommanno in 45"839 alla media di 123,850 kmh.

□ **Classifica del campionato:** 1. Saccommanno 100 punti; 2. Ronca 55; 3. Peroni 51; 4. Merzario 50; 5. Ferrero 45; 6. Gasparri 43; 7. Cinelli 26; 8. Francisci 22; 9. Scalini 21; 10. Casazza 18; 11. Li Calzi 6; 12. Tappolli 4; 13. Dolfi 2.

● **AMMENDE.** Le multe durante il week-end di Varano sono state numerose. L'infrazione più «gettonata» è stata il sorpasso con bandiere gialle. Sanzionato con un'ammenda da 300.000. Qualcuno ha anche pensato di fare il giro più veloce... dei box, e anche in questo caso è arrivata la giusta punizione.

● **CINTURE.** A Varano si è scatenata un'autentica caccia alle cinture di sicurezza. L'introduzione da quest'anno di nuove specifiche per le omologhe delle cinture ha imposto la sostituzione di questo componente su molte vetture da corsa. Sulla pista parmense i verificatori hanno trovato numerose vetture non aggiornate. Così c'è stato chi ha potuto acquistare le poche cinture che si trovavano in vendita, mentre altri sono riusciti a impietosire i meccanici di alcuni team arrivando, con operazioni di smontaggio montaggio continui, a farsi prestare questi preziosi oggetti per il tempo delle prove e poi della gara, salvo restituire il tutto appena in tempo per la corsa successiva.

● **SFORTUNA.** Elio Pittaluga, il grande dominatore della F. Junior, e in particolare del Trofeo Cadetti, alla prova del Trofeo Aica disputata a Varano è stato bloccato dalla rottura di un cuscinetto di una ruota. Cedimenti meccanici nella monoposto dell'Oregon Team sono una cosa rarissima, tanto che nel mini-circuito della F. Junior nessuno riesce a ricordare l'ultima volta che Pittaluga è rimasto a piedi.

● **ACQUA.** Andrea Barbieri al termine della gara di F. Junior di Varano aveva un diavolo per capello. I guai che lo hanno colpito all'inizio della sua batteria sono stati causati da la presenza di acqua nel serbatoio della benzina, per questo motivo ai box hanno anche provato, quando la gara era già partita, ad aggiungere carburante nel serbatoio per vedere se cambiava qualche cosa nel funzionamento del motore.

VARANO — La felicità di Federico Dubbini è davvero tanta al termine della finale della sesta prova del Trofeo Aica riservato alle monoposto di Formula Junior. Il successo se l'è costruito sul campo con la sua Durante. Quinto miglior tempo in prova, dopo Elio Pittaluga, Andrea Barbieri, Manuel De Luca e Sergio Sabbatini, tutti destinati a far parlare di sé, nel bene e nel male, il pilota del team Dusca fa sua la prima batteria e la finale, dove spicca anche il miglior tempo sul giro. Prima batteria dunque a Dubbini davanti a Manuel De Luca e a Tiziano Musani, anch'egli su Corsini. L'episodio chiave però è la rottura di un cuscinetto della Corsini di Pittaluga, finora mattatore in Formula Junior sia nel Trofeo Cadetti a Monza sia nel neonato Trofeo Aica. La cattiva sorte va ad accanirsi anche su Barbieri con la Reggiani della Alan Racing, secondo miglior tempo in prova e in pole position nella seconda batteria. Guai al sistema di alimentazione fin dall'ingresso in pista e nel giro di ricognizione, poi la lenta partenza e la fermata ai box; viene effettuato un rabbocco di benzina per riprendere alla meno peggio la corsa ma non servirà a nulla. La batteria va a Sabbatini, che davvero spera, ancora memore della sfortuna di Monza, in un colpaccio in finale, con la sua Reggiani della Stilo Corse.

LA FINALE. Pronti al via, con Sabbatini, Dubbini, De Luca e Desperati ad entrare nell'ordine in parabolica. Al terzo giro Sabbatini passa però attardato e alla tornata successiva è costretto a fermarsi ai box. Mesto il suo ritiro e tutti gli occhi del pubblico sono puntati ora addosso alla nera vettura di Dubbini che ingaggia una bellissima lotta con la Corsini gialla di De Luca. Questi tenta inutilmente di insidiare Dubbini ma alla fine, proprio a tre giri dalla fine, è costretto ad arrendersi con una uscita all'ingresso della curva «Ickx». Peccato per De Luca ed immensa soddisfazione da parte di Dubbini che anche questa volta può allungare nei confronti di Pittaluga nella classifica del Trofeo Aica in vista della prossima gara di Misano del 24 settembre e dell'ultima di Monza a ottobre.

Carlo Alberto Gabellieri

Dubbini, dopo essersi imposto nella sua batteria, ha vinto anche la finale nella gara di F. Junior a Varano, a lato. Mastropietro ha colto un altro successo nella Coppa Gt sul circuito intitolato a Riccardo Paletti, al centro. Nella Superformula Gemmo è stato inseguito da vicino da Pedemonte, Famà, Raffaele Raimondi e Nikolouzos soltanto nelle prime battute della gara disputata all'autodromo di Binetto



fotografiePHOTO4

F. JUNIOR KO PITALUGA, SABBATINI E DE LUCA

La spunta Dubbini tra i colpi di scena

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 3 settembre 1995

Trofeo Aica Formula Junior
sesta gara della serie

Finale: 1. Dubbini (Durante) 20 giri in 18'35"578 alla media di 116,172 kmh; 2. Bontempelli (Corsini) a 14'142; 3. Desperati (Corsini) a 23'655; 4. Streuli (Corsini) a 27'262; 5. Sabbadini (Ellenne) a 27'686; 6. Colaci (Ermolli) a 29'662; 7. Abergò (Mxm) a 33'489; 8. Vaser (Corsini) a 37'071; 9. Pampado (Ermolli) a 51'909; 10. Uboldi (Corsini) a 1 giro; 11. Geraci (Reggiani) a 1 giro; 12. Montin (Reggiani) a 1 giro; 13. Terrani (Olmas) a 1 giro; 14. Marelli (Reggiani) a 1 giro; 15. Martini (Tecnosport) a 1 giro; 16. De Luca

(Corsini) a 3 giri; 17. Sanna (Corsini) a 5 giri; 18. Valentino (Reggiani) a 6 giri; 19. Bonavita (Tecnosport) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Dubbini in 55"088 alla media di 117,629 kmh.

1. Batteria 1. Dubbini (Durante) 10 giri in 9'20"085 alla media di 115,696 kmh; 2. De Luca (Corsini) a 0'304; 3. Musani (Corsini) a 7'582; 4. Colleoni (Ombrà) a 10'826; 5. Valentino (Reggiani) a 11'079; 6. Sabbadini (Ellenne) a 11'517; 7. Geraci (Reggiani) a 11'891; 8. Spoldi (Corsini) a 12'155; 9. Abergò (Mxm) a 13'490; 10. Vaser (Corsini) a 15'641; 11. Pampado (Ermolli) a 22'725; 12. Terrani (Olmas) a 32'532; 13. Esposito (Corsini) a 38'969; 14. Maestri (Ellenne) a

41'257; 15. Mele (Corsini) a 49'651; 16. Ruffino (Tecnosport) a 1 giro; 17. «Old Buster» (Sprdo) a 1 giro; 18. Pittaluga (Corsini) a 3 giri.

2. Batteria: 1. Sabbatini (Reggiani) 10 giri in 9'14'609 alla media di 116,839 kmh; 2. Bontempelli (Corsini) a 3'194; 3. Desperati (Corsini) a 11'623; 4. Colaci (Ermolli) a 13'040; 5. Bonavita (Tecnosport) a 21'349; 6. Streuli (Corsini) a 22'012; 7. Sanna (Corsini) a 22'726; 8. Martini (Tecnosport) a 30'779; 9. Uboldi (Corsini) a 34'151; 10. Selva (Corsini) a 37'415; 11. Marelli (Reggiani) a 40'338; 12. Montin (Reggiani) a 41'339; 13. Zecchetti (Corsini) a 43'087; 14. Vittonatto (Cipiesse) a 43'537; 15. Barbieri (Reggiani) a 53'037; 16. Magni (Corsini) a 1 giro.

SUPERFORMULA DOMINA DALLA POLE

Super-Gemmo fa il bis a Binetto

la. Chi ha tentato invano di avvicinare il battistrada è stato il compagno di squadra Alberto Pedemonte che in più occasioni è risultato il più veloce insieme al veterano Famà, che ha concluso la

gara in terza posizione davanti al compagno di scuderia Raffaele Raimondi. Fra i piloti che hanno fatto capolino nella nuova categoria va segnalato il nome del giovane Pietro Antonelli, prove-



CHALLENGE FUORI IN F. 3 LUSUARDI E PAZZI

Giannini si invola e dietro c'è bagarre

VARANO — Una ottantina di vetture hanno dato vita alla settima prova dello Challenge italiano club. Clou della manifestazione è stata la prova delle F. 3, che ha visto il dominio del poleman Roberto Giannini su Dallara 392-Vw. Bene anche Wladimiro De Tommaso, secondo assoluto e autore del giro più veloce su Dallara 391-Alfa, cosa che gli consente di rafforzarsi in vetta alla classifica

ca provvisoria dello Challenge di categoria. Onore dunque a De Tommaso in continua bagarre con Dino Lusuardi e Luca Pazzi, entrambi su Dallara 392-Alfa usciti alla parabolica, proprio alle ultimissime battute della gara, mentre Lunardi riesce poi a riprendere Pazzi la gara finisce lì. Se nella F.3 hanno preso il via in 17 piloti, solo 9 sono state le vetture Sport: 7 Lucchini, 1 Bogani e 1 Brp. Quest'ultima, con alla guida Alessandro Novi, è stata la prima a tagliare il traguardo, precedendo di pochissimo, dopo una bella lotta, la Lucchini di Ernesto Saccomanno.

SPECIAL CAR. Più interessante per il pubblico è stata la gara delle Special Car, vinta dalla Opel Kadett Gt/e di Antonio Bellanca, partito in pole-position e autore del miglior tempo sul giro anche in gara.

TURISMO. Podio tutto Ford nella gara di Gruppo A, N e B. Primo Marco Pescosolido e secondo Guido Filippini, entrambi Ford Escort Cosworth, con la Ford Sierra Cosworth di Antonio Scanziani terza. Autore del giro più veloce in prova ed in gara è stato Giovanni Anzeloni, tradito però dalla rottura di un giunto della sua Alfa 75. Ultima gara è stata quella dei Gruppi A e N fino a 2000. Vittoria dell'Astra Gsi di Mario Langella davanti a due Alfa 33, rispettivamente di Alberto Bergamaschi, brillante anche come speaker della manifestazione.

56'427 alla media di 114,838 kmh.

GRUPPO N e A

Classe fino a 2000: 1. Langella (Opel Astra Gsi) 15 giri in 14'59'203 alla media di 108,095 kmh; 2. Bergamaschi (Alfa 33) a 11'815; 3. Gennari (Alfa 33) a 12'613; 4. P. Facchetti (Renault Clio) a 28'642; 5. Togni (Peugeot 106) a 35'621; 6. Chiavaroli (Peugeot 205 Rallye) a 36'752; 7. Braga (Opel Astra Gsi) a 39'420; 8. Medici (Peugeot 106 Rallye) a 42'529; 9. Fagotti (Peugeot 106 Rallye) a 43'871; 10. Giannecchini (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 11. «Valentina» (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 12. Meo (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 13. M. Facchetti (Peugeot 106 Rallye) a 1 giro; 14. Lina (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 15. Renzi (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro.

Gr. A e N oltre 2000-S1-S2-Gr. B

oltre 3000: 1. Pescosolido (Ford Escort Cosworth) 15 giri in 13'56'935 alla media di 116,138 kmh; 2. Filippini (Ford Escort Cosworth) a 4'856; 3. Scanziani (Ford Sierra Cosworth) a 8'304; 4. Lecce (Bmw M3) a 8'946; 5. Costacurta (Ford Sierra Cosworth) a 13'123; 6. Chiavacci (Bmw M3) a 17'935; 7. E. Massa (Ford Sierra Cosworth) a 32'927; 8. Barba (Porsche Carrera Rs) a 25'289; 9. A. Massa (Ford Sierra Cosworth) a 32'927; 10. Prospero (Bmw M3) a 33'964; 11. Morino (Bmw M3) a 34'841; 12. Marozzi (Porsche Carrera Rs) a 35'622; 13. Rovida (Bmw 325) a 54'659; 14. Meyer Ortolan (Bmw M3) a 1 giro; 15. Bergonzoni (Volvo 480 Turbo) a 1 giro; 16. Agostini (Bmw M3) a 1 giro; 17. Lecchi (Fiat Uno Turbo) a 3 giri; 18. Inverardi (Bmw M3) a 5 giri; 19. Anzeloni (Alfa 75) a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** Anzeloni in 53'407 alla media di 121,332.

Sport Club: 1. Novi (Brp-Alfa) 15 giri in 13'01'913 alla media di 124,310; 2. Saccomanno E. (Lucchini P3/94-Alfa) a 0'577; 3. Chiminelli (Lucchini-Alfa) a 14'601; 4. Mangini (Bogani-Alfa) a 16'073; 5. De Iturbe (Lucchini P3/93-Alfa) a 23'260; 6. Aggazzotti Cavazza (Lucchini-Alfa) a 26'975; 7. Rosati (Lucchini-Alfa) a 31'174; 8. Tampolli (Lucchini-Alfa) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** E. Saccomanno in 50'860 alla media di 127,408 kmh.

F.3 Club: 1. Giannini (Dallara 392/Mw) 15 giri in 12'03'776 alla media di 134,295 kmh; 2. De Tommaso (Dallara 391-Alfa) a 7'065; 3. Amadori (Reynard 90-Alfa) a 9'782; 4. Ghiotto F. (Dallara 393-Alfa) a 17'062; 5. Ghiotto S. (Dallara 393-Alfa) a 17'288; 6. Lusuardi (Dallara 392-Alfa) a 21'150; 7. Delrosso (Dallara 392-Alfa) a 35'317; 8. Tagliati (Dallara 390-Alfa) a 41'303; 9. Pazzi (Dallara 392-Alfa) a 1 giro; 10. Rambelli (Dallara 393-Fiat) a 1 giro; 11. Girola (Reynard 903-Alfa) a 1 giro; 12. Cecere (Dallara 388-Alfa) a 1 giro; 13. «Boga» (Dallara 392-Alfa) a 1 giro; 14. Negrotti (Dallara 392-Alfa) a 1 giro; 15. Segatori (Dallara 390-Alfa) a 1 giro; 16. Colacino (Ralf R131-Alfa) a 1 giro; 17. Pedrizzini (Dallara 392 Vw) a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** De Tommaso in 47'300 alla media di 136,997 kmh.

(c.a.g.)

VELOCITA IN CIRCUITO

Varano (Pr), 3 settembre 1995

Coppa GT Special

Settima gara della serie

Assoluta: 1. Mastropietro (Porsche 911 Turbo S) 35 giri in 31'22'249 alla media di 120,494 kmh; 2. Giudici (Mazda Rx7) a 42'234; 3. Viridis (Porsche Carrera Rs) a 55'515; 4. Morini (Porsche Cup) a 1 giro; 5. Zanichelli (Porsche Carrera 2) a 1 giro; 6. Bertoni (Porsche 911) a 1 giro; 7. Scarpelina (Porsche Carrera Rs) a 1 giro; 8. Corradi (Porsche 993 Supercup) a 2 giri; 9. Sconti (Maserati Ghibli) a 2 giri; 10. Gravino (Porsche 911) a 2 giri; 11. Sitta (Porsche 911) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Corradi in 51'439 alla media di 125,974 kmh.

VARANO — Terza prova della Coppa Gt Special e terza vittoria di Renato Mastropietro su Porsche 911 Turbo S. Bruno Corradi è stato autore di una bella gara fino al momento del ritiro, quando era in prima posizione. Brillante secondo posto della Mazda Rx7 di Gianni Giudici, che ha messo a tacere una muta di Porsche presentatisi in varie versioni. Questa la sintesi dell'appuntamento organizzato dalla Peroni Promotion. Non solo, ma questa gara è stata caratterizzata dall'assenza o quasi delle Ferrari, tanto attese sia dal pubblico sia e soprattutto da piloti come Mastropietro e Corradi, desiderosi di mettersi a confronto con le Gran Turismo del Cavallino rampante. La sola Ferrari presente a Vara-

no, la 355 di Leonardo Madalena, è stata protagonista, al secondo giro della curva «parabolica», di un incontro fin troppo ravvicinato con la Porsche Carrera Rs di Mario Spagnoli, tanto che le due vetture sono finite fuori pista una sopra all'altra. Il monopolio Porsche è stato spezzato, nelle retrovie e senza troppa storia, dalla Maserati Ghibli di Maurizio Sconti e, in vetta e ai più alti livelli, dalla Mazda Rx7 di Gianni Giudici che ha tenuto dietro la Porsche 993 Supercup di Gianluigi Locatelli, giunto terzo al traguardo e successivamente escluso dalla classifica per sorpasso di concorrenti con bandiere gialle. Sorte toccata anche a Roberto Barbieri su Carrera Rs e a Claudio Padovani su 911.

Carlo Alberto Gabellieri

VELOCITA IN CIRCUITO

Varano (Pr), 3 settembre 1995

Coppa GT Special

Settima gara della serie

Assoluta: 1. Mastropietro (Porsche 911 Turbo S) 35 giri in 31'22'249 alla media di 120,494 kmh; 2. Giudici (Mazda Rx7) a 42'234; 3. Viridis (Porsche Carrera Rs) a 55'515; 4. Morini (Porsche Cup) a 1 giro; 5. Zanichelli (Porsche Carrera 2) a 1 giro; 6. Bertoni (Porsche 911) a 1 giro; 7. Scarpelina (Porsche Carrera Rs) a 1 giro; 8. Corradi (Porsche 993 Supercup) a 2 giri; 9. Sconti (Maserati Ghibli) a 2 giri; 10. Gravino (Porsche 911) a 2 giri; 11. Sitta (Porsche 911) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Corradi in 51'439 alla media di 125,974 kmh.

COPPA GT CORRADI SI FERMA IN TESTA

Mastropietro aiutato dalla sorte



niente dalla F. 3, e del greco Nikolouzos, pilota della terza formula ellenica.

(m. man.)

VELOCITA IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 3 settembre 1995

Golden Cup Fisa Superformula

Settima gara della serie

Assoluta: 1. Gemmo 42 giri in 30'15'400; 2. Pedemonte a 2'926; 3. Famà a 8'601; 4. Raffaele Raimondi a 13'379; 5. Antonelli a 13'757; 6. Nikolouzos a 32'471; 7. Belluzzi a 4 giri (tutti su Dallara-Fiat).

□ **Giro più veloce:** Pedemonte in 42'552 alla media di 133,417 kmh.

Così la Golden Cup 1. Gemmo 96 punti; 2. Pedemonte 76; 3. Viegas e Belluzzi 46; 4. Famà 36; 5. Raffaele Raimondi 32; 7. Sperati 28; 8. Scilla 23; 9. Pane 21; 10. Tibaldo 13; 11. Abt 12; 12. Canni Ferrari e Antonelli 8; 14. Trecca, Galli e Nikolouzos 6; 17. Castro e Baldan 3.

SALITA DOPO IL MIGLIOR TEMPO AL SABATO

Don Mimì Scola beffato da Palazzo

● **CALICETI.** Giornata di gloria alla 11. «Vergato-Cereglio» per Mario Caliceti che con l'Osella Pa 9, ormai da pensione, ha staccato un 4'28'30 che nello score totale assoluto avrebbe voluto dire la seconda piazza assoluta. Pure il toscano Luca Pacini, con un'Osella Classe C3, avrebbe detto la sua con 4'36'46, vale a dire il terzo assoluto, ma la Gara Club aveva, ovviamente, classificato a parte.

● **GARA CLUB.** È stato il palermitano Gino Caci, su Osella 2000, il vincitore della gara club per le vetture di scaduta omologazione alla Coppa Nissena. Caci — abitué di queste gare — ha preceduto di quasi tre secondi il locale Giuseppe D'Anca, su una Ams 1300. Seguono Falco (Fiat Ritmo) e Giancani (Fiat X1/9). Hanno preso parte

CALTANISSETTA — Mimì Scola dopo le prove — quando aveva realizzato il miglior tempo con la Osella Pa20/S — probabilmente aveva fatto un pensiero ad aggiudicarsi la 41. Coppa Nissena-Esso, a 19 anni di distanza dalla sua prima e unica vittoria nella corsa organizzata dall'Automobile Club Caltanissetta. In gara, però, non gli è andata bene, e si è dovuto piegare alla rimonta di Angelo Palazzo e la sua Gisa, che al sabato gli erano stati dietro. Nella prima delle due salite, Palazzo aveva staccato Scola (rallentato da un testacoda) di circa due secondi, che gli sono stati preziosi nella frazione successiva, quando il cosentino è risultato il più veloce, ma soltanto per pochi decimi. E così Palazzo ha ottenuto la

sua terza vittoria della carriera, la prima in una gara così prestigiosa, lasciandosi il suo compagno di scuderia (Cosenza Corse) a 1"84. Gli altri pretendenti alla vittoria hanno dovuto alzare bandiera bianca. Tonino Ritacca fin dalle prove è stato rallentato da noie all'elettronica, dovendosi accontentare della terza posizione finale ad oltre 8" dal vincitore. Salvatore Anelli, invece, ancora una volta ha corso poco con la sua nuova Lucchini-Bmw, ex-Nesti. Dopo aver fatto segnare il quarto tempo nella prima frazione di gara, ha danneggiato l'alettone posteriore contro una transenna nell'allineamento di partenza della seconda, dovendo rinunciare a proseguire. Ne ha approfittato Salvatore Giardina per portarsi al

quarto posto con l'altra Gisa (da lui costruita), precedendo la Hidra di Rocco Aiuto e la Symbol di Girolamo Arresta. Nel Gruppo A la vittoria è andata al primo assoluto dello scorso anno, Luigi Di Natali (settimo su Ford Escort), e di una bella lotta sono stati protagonisti Di Benedetto (Escort) e Totò Riolo (Bmw M3), rispettivamente nono e decimo.

Piero Libro



VELOCITÀ IN SALITA

Caltanissetta, 3 settembre 1995

41. Coppa Nissena-Esso

gara valida per la Coppa Italia

Le classifiche

Absoluta: 1. Palazzo (Gisa) in 4'40'33, alla media di 141,260 kmh; 2. D. Scola (Osella Pa 20) 4'42'17; 3. Ritacca (Osella Pa 20) 4'49'00; 4. Giardina (Gisa) 4'54'81; 5. Aiuto (Hidra) 4'58'99; 6. Arresta (Symbol) 5'13'30; 7. Di Natali (Ford Escort) 5'16'28; 8. Bo-

naccorsi (Ford Escort) 5'17'38; 9. Di Benedetto (Ford Escort) 5'20'73; 10. Riolo (Bmw M3) 5'21'15.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Bonaccorsi in 6'12'32 media 105,36 kmh; 2. Giabella 5'16'02; 3. La Versa 6'18'94; 4. Lacagnina 6'22'96; 5. Sciascia 6'25'02; 6. Mazza 6'28'33. (Tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. D'Amico (Opel Corsa 16V) in 6'07'84 media 107,55 kmh; 2. Certisi (Peugeot

Ruota in alluminio con trattamento termico eccezionalmente resistente e autoventilante con un ottimo rapporto qualità-prezzo. Disponibile in 5,5x14, 6x15, 6,5x15, 7x15, 6,5x16, 8x16. Particolarmente indicata per Ford Escort Cosworth e Renault Clio Williams.

SAFARI

Dunlop © 1995



MISTRAL CORSA

Ruota in alluminio con trattamento termico eccezionalmente resistente e autoventilante con un ottimo rapporto qualità-prezzo. Disponibile in 5,5x14. Studiata appositamente per Peugeot 106 Rallye.



CHAMPION

Disponibile in tutte le nuove misure per i nuovi regolamenti 1995, Vetture Formula 2 e Kit. Cerchio Champion versione Rallye e Pista 14/15/16/17"

Importante • Queste ruote da competizione si possono montare in tutte le autovetture stradali, senza sostituire i pneumatici originali. Esse migliorano notevolmente la tenuta di strada, il raffreddamento dei freni ed essendo progettati, costruiti e collaudati per le più impegnative gare mondiali, risolvono definitivamente il problema dei cerchi che si piegano essendo realizzati in alluminio con trattamento termico ad altissima resistenza. Grazie alle loro superiori caratteristiche queste ruote ti daranno sensazioni esaltanti anche nella guida di tutti i giorni.

BELLOTTI

Racing Service

MICHELIN PIRELLI DUNLOP AVON speedline

Spedizioni in tutta Italia di Ruote e Pneumatici. Disponibili a magazzino in ogni misura e mescola, interpellateci.

BELLOTTI RACING SERVICE - ESTE (PD) TEL. 0429. 601062. 602550. 2951 FAX. 0429. 4941



GALLÀ

SALITE NESTI NON CORRE LA CEREGLIO E Braconi vince stracciando il record

CEREGLIO — Dopo la disavventura della domenica precedente all'Abetone, una di quelle che lasciano l'amaro in bocca, una vittoria per scaricare la tensione era necessaria e lui, puntuale, l'ha colta tra l'altro senza eccessivi problemi, a conferma del suo buon stato di forma. Fulvio «Ricky» Braconi, ha vinto la «Vergato-Cereglio» targata '95 siglando pure il nuovo record sul percorso, che resisteva da ben sei anni.

Un «dominio annunciato» per l'aretino che, già dal sabato con una sola salita di prova, aveva messo tutti in riga, Nesti compreso. E con il pluricampione pistoiese visto solo il sabato, probabilmente per alcuni test; Braconi non ha poi avuto eccessivi problemi, ben assecondato dalla sua Osella pressoché perfetta, domenica in gara. Bravo pure il senese Faggioli, secondo, che con la sua Lucchini-Alfa come il mare, in classe P2 riesce sempre a inanellare risultati di rilievo come questo, e dire che pure lui sette giorni prima, sui tornanti dell'Abetone non poté dire la sua a causa di alcuni problemi al cambio. L'altro posto d'onore, in un podio tutto toscano, è per Peroni, che nulla ha potuto con i primi due, ma bravo è stato ad arginare gli attacchi degli altri, in ogni caso va sottolineato che Peroni guidava una Sport P3.

RALLISTI. Positivo, come sempre in questa gara, il ralista bolognese Bertuzzi che, nonostante qualche pecca nell'assetto alla sua Lancia Hf Integrale «proto» ex-Jolly, è giunto sesto, magari meno bene che in passato, ma è pure sempre un ottimo scratch, come lo sono quelli dei vincitori dei Gr. A ed N, pure loro ralisti. Il modenese Nardini con l'ottima Subaru Legacy-Procac si è aggiudicato il successo tra le Turismo preparata precedente Bini, mentre nelle «Produzione» ha prevalso Bettarini con una non più giovane Sierra Cosworth davanti a Cecchini, giuntogli a ruota anche nella classifica generale.

Alessandro Bugelli



BIONDO

«Ricky» Braconi vincendo la Vergato-Cereglio, sopra, si è rifatto della delusione della Lima-Abetone. Alle spalle dell'aretino è giunto Faggioli, a lato. Sul podio della Coppa Nissen Palazzo festeggia il successo colto davanti a Scola e Ritacca, al centro. L'affiere della Gisa è salito nella gara di Caltanissetta, in basso, senza compiere errori



ZINI

VELOCITÀ IN SALITA

Cereglio 2-3 settembre 1995
11. Vergato-Cereglio
gara valida per la Coppa Italia

Assoluta: 1. «Ricky» Braconi (Osella Pa 20S-Bmw) in 4'26"04 alla media di 109,608 kmh; 2. Faggioli (Lucchini-Alfa Romeo) a 18'63; 3. Peroni (Osella-Ford) a 22'26; 4. Giorico (Lucchini Sp 90) a 22'39; 5. Biasioli (Lucchini-Bmw) a 29'98; 6. Bertuzzi (Lancia Hf Integrale Proto) a 32'00; 7. Rampini (Osella Pa 20S) a 40'34; 8. Santini (Symbol Evoluzione) a 41'26; 9. Nardini (Subaru Legacy) a 44'71; 10. Bini (Lancia Hf Integrale) a 47'59.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Peroni in 5'40"86; 2. Tosini a 1'39; 3. Niedo a 2'38; 4. Capucci a 5'91; 5. Sandroni a 9'53; 6. Olivari a 12'72; 7. Baiesi (Peugeot 106 Rallye) a 22'43; 8. Pasqualli a 25'15 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Marchiol (Honda Civic) in 5'34'20; 2. Rovatti (Opel Corsa 16V) a 23'50; 3. Canton (Opel Corsa Gsi) a 26'51.

Classe 2000: 1. Consolini (Renault Clio Williams) in 5'43'43; 2. Barel (Opel Astra Gsi 16V) a 3'05.

Classe 2500: 1. Cecchini in 5'31'65; 2. Del Cotto (Bmw M3) a 4'80; 3. Montevecchi a 8'06; 4. Bellini a 21'25; 5. Del Bino a 40'90; 6. Danieli a 41'68 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Bettarini (Ford Sierra Cosworth) in 5'30'81;

2. Venturi (Lancia Delta 16V) a 5'80.

GRUPPO A

Classe 1300. 1. Ilari in 5'51'03; 2. Simonetti a 5'54'75; 3. Giusti a 7'39 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Bonacchi (Fiat Uno 70) in 5'49'94.

Classe 1600: 1. Biagi (Opel Corsa) in 5'46'36.

Classe 2000: 1. Carboni (Peugeot 309 Gti) in 5'35'32; 2. «Cigno» (Opel Astra Gsi 16V) a 5'73; 3. Colò (Peugeot 309 16V) a 12'75.

Classe 2500: 1. Deri (Renault 5 Gt Turbo) in 5'57'25.

Classe oltre 2500: 1. Nardini (Subaru Legacy) in 5'10'75; 2. Bini (Lancia Hf Integrale) a 2'88; 3. Andreotti (Renault 21 turbo) a 25'52.

GRUPPO PROTOTIPI CN

Classe P1: 1. «Ricky» Braconi (Osella Pa-20S-Bmw) in 4'26'04; 2. Rampini (Osella Pa 20S) a 40'34.

Classe P2: 1. Faggioli (Lucchini-Alfa) in 4'44'67; 2. Giorico (Lucchini Sp90) a 3'76; 3. Biasioli (Lucchini-Bmw) a 11'35; 4. Santini (Symbol Evoluzione) a 22'03; 5. Vittone (Osella Amsb) a 30'30.

Classe P3: 1. Peroni (Osella-Ford) in 4'48'30; 2. Muccini (Muccini 58) a 3'76.

Classe P4: 1. L. Sanetti (Sanetti-Honda) in 5'33'56; 2. G. Sanetti (Sanetti-Honda) a 52'42.

Classe P5: 1. Ferrazza (Gi-Pi) in 5'34'19.

Classe P7: 1. Bertuzzi (Lancia Hf Integrale proto) in 4'58'04.

205 Gti) 6'20'84; 3. Valenza 3'53'17.

Classe 2000: 1. Di Benedetto (Renault Clio Williams) in B. Benenati (Peugeot 205 Gti) 5'44'01; 4. G. Benenati (Opel Kadett 16V) 5'54'38; 5. Lombardo Carmelo (Peugeot 309 Gti) 5'56'30; 6. Marchica (Opel Kadett 16V) 6'25'40.

Classe 2500: 1. «Aeroni» in 5'33'68 media 118,67 kmh; 2. Alessi 5'35'45; 3. Rizzo 5'37'12; 4. Tosto 5'40'69. (Tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) in 5'17'38 media 124,77 kmh; 2. Guagliardo (Ford Escort Cosworth) 5'22'75; 3. Sottile (Ford Sierra Cosworth) 5'35'95; 4. Degno (Nissan Sunny) 6'21'58.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Guarino in 5'51'23 media 112,74 kmh; 2. Calogero Lombardo 5'52'17; 3. La Rocca 6'01'30; 4. Guaggeni 6'04'25. (Tutti su Peugeot 205 Rallye).



GALLÀ

Vallecamonica solo metà dei parenti al traguardo

Il Rally di Vallecamonica, per la prima volta da tempo immemorabile, si è svolto in perfette condizioni climatiche e anche senza che si verificassero incidenti di rilievo, tanto è vero che i concorrenti hanno potuto effettuare regolarmente le dieci prove speciali in programma. Tutto ciò ha portato i piloti a spingere a più non posso sull'acceleratore, mettendo a dura prova le proprie capacità di guida e la resistenza delle loro vetture. A beneficiarne è stato comunque anche lo spettacolo. La logica conseguenza è stata però che solo 80 equipaggi sui 145 al via hanno concluso regolarmente la gara.

La pompa della benzina rallenta Branchi

Nella serrata battaglia per la conquista del Gruppo N al Rally Vallecamonica non è mancato anche un colpo di scena che, peraltro, ha anche finito per condizionare in certa misura il risultato finale. Alla settima speciale sulla Escort Cosworth di Branchi-Canevali si è rotta la pompa della benzina, e ciò ha dato una mano ai diretti rivali Mora-Ferandi, anche loro in Escort Cosworth, per la conquista del successo di Gruppo.

BRNO — Lorenzo «Cobra» Colbrelli in coppia con Roberto Berardi su Ford Escort Cosworth ha pienamente rispettato i pronostici imponendosi nella 13. edizione del Rally di Vallecamonica. Tuttavia il vincitore ha dovuto faticare più del previsto per avere ragione di Eugenio Mannarino affiancato da Daniele Vernuccio su Toyota Celica. Colbrelli, infatti, ha dovuto superare seri problemi procurati da un forte attacco di gotta, nonché dall'adattamento ai cerchi da 18 pollici montati sulla vettura. Mannarino-Vernuccio, comunque, si sono espressi ad un ottimo livello, balzando al vertice della graduatoria sin dalle prime battute, ma quando avevano ancora un 1° di margine su Colbrelli-Berardi sono incappati in una spigolosa con conseguente foratura, che li ha relegati addirittura in quarta posizione a 3 speciali dal termine. Successivamente sono però riusciti a riportarsi in seconda posizione. Da notare poi Fabrizio Gallio, in coppia con Roberto Mometti su Lancia Delta Integrale nella prima parte di gara aveva a sua volta lamentato seri problemi intestinali, finendo staccato sia da Re-Adamoli, che da Paroli-Cremagnani, entrambi su Renault Clio Williams in quali era in lotta per la classifica di Coppa Italia di Terza Zona. Proprio alla fine del primo giro della competizione Re-Adamoli si autoeliminavano con una rovinosa uscita di strada, mentre Paroli-Cremagnani, limitati dalla scarsa potenza della loro vettura, venivano superati da Gallio, ormai ristabilito, che, risalito fino al 3. posto, conquistava così l'ambito trofeo Csai della 3. zona con una gara d'anticipo. La tenzone per il successo in Gruppo N ha dato vita a un bel testa a testa fra Mora-Ferandi e Branchi-Canevali, entrambi su Ford Escort Cosworth, alla fine hanno prevalso i primi.



RALLY 1. SERIE DUELLANDO CON MANNARINO

Colbrelli a segno anche con la gotta

RALLY 1. SERIE

Borno (Bs), 3 settembre 1995
13. Rally Vallecamonica
gara valida per la Coppa Csai 3. zona

Absoluta: 1. Colbrelli-Berardi (Ford Escort Cosworth) in 59'02"; 2. Mannarino-Vernuccio (Toyota Celica) a 1'39"; 3. Gallio-Mometti (Lancia Delta Integrale) a 2'01"; 4. Paroli-Cremagnani (Renault Clio Williams) a 2'08"; 5. Mora-Ferandi (Ford Escort Cosworth) a 3'23"; 6. Branchi-Canevali (Ford Escort Cosworth); 7. Vecchi-Salerno (Lancia Delta Integrale) a 4'08"; 8. Vittalini-Papis (Peugeot 309) a 5'38"; 9. Zigliani-De Luis (Renault Clio Williams) a 5'49"; 10. Lozza-Fiorendi (Opel Astra) a 5'53".

GRUPPO N
Classe 1400: 1. Mendini-Re (Peugeot 106) in 1.08'25"; 2. Cheza-

Formenti a 17"; 3. Ricci-Colombi (Peugeot 106) a 24"; 4. Casale-Marinari (Peugeot 106) a 25"; 5. Zitti-Baruffi a 49"; 6. Squassoni-Malinverno a 1'24"; 7. Bonicelli-Vanini (Peugeot 106) a 1'26"; 8. Busatto-Sartore (Peugeot 106) a 2'13"; 9. Mares-Vedana (Peugeot 106) a 2'31"; 10. Chiado-Chiodo (Peugeot 106) a 2'51"; 11. Conforti-Zaccaria (Peugeot 106) a 3'33"; 12. Guerra-Cavallina a 3'41"; 13. Strazzeri-Marini a 4'12"; 14. Paolini-Botticini a 4'28"; 15. Zanardini-Carfi a 4'57"; 16. Franceschina-Bruseghini a 5'42"; 17. Moscardi-Moscardi (Citroën Ax) 5'49"; 18. Franzoni-Giassi a 6'14"; 19. Colme-gna-Novati (Peugeot 106) a 6'52"; 20. Noventa-Bosio a 8'15"; 21. Marini-Ravasio a 9'05"; 22. Hrobat-Prandj a 9'17". (Gli altri su Peugeot 205).
Classe 1600: 1. Bestetti-Pancrazi (Peugeot 106) in 1.08'28"; 2. Fostini-Rocco a 1'16"; 3. Besenzoni-

Filippini a 1'25"; 4. Contini-Boscarini a 1'32"; 5. Gottardi-Garbelli a 2'56"; 6. Carrara-Pescali (Peugeot 205) a 2'40"; 7. Bergamelli-Gamba a 3'00"; 8. Corsetti-Manni a 3'57". (Gli altri su Opel Corsa GSi).

Classe 2000: 1. Zigliani-De Luis in 1.04'61"; 2. Lozza-Fiorendi (Opel Astra) a 4"; 3. Panizza-Bariani a 19"; 4. Vielmi-Bassi a 29"; 5. Castelli-Peroglio a 54"; 6. Zanoni-Botticini (Opel Astra) a 58"; 7. Mascarin-Zendra (Opel Kadett) a 59"; 8. Veni-Mascardi a 1'31"; 9. De Bernardi-Belfiore (Peugeot 309) a 1'49"; 10. Spinoni-Cavalli a 1'59"; 11. Serrioli-Introzzi (Opel Astra) a 2'04"; 12. Bendotti-Carrara (Peugeot 309) a 2'23"; 13. Minetti-Lorenzi (Opel Astra) a 2'41"; 14. Bergometti-Lancini a 3'29"; 15. Stagnoli-Poli (Peugeot 309) a 5'05"; 16. Baita-Camanini a 5'40"; 17. Nember-Corsio a 7'15". (Gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Roncoroni-Contini in 1'06'39"; 2. Baresi-Modanesi a 52"; 3. Tottoli-Tottoli a 1'37"; 4. Pedrini-Pedrini a 1'54"; 5. Taboni-Ducoli a 2'09"; 6. Zenari-Mantovani a 3'19"; 7. Baroni-Baroni a 4'29"; 8. Bettinelli-Bettinelli a 4'52"; 9. Facchinetti-Marino a 11'11"; 10. Rigoni-Montanelli. (Tutti su Renault 5 Gti Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Mora-Ferandi in 1.02'25"; 2. Branchi-Canevali a 23"; 3. Ravelli-Castelanelli (Ford Sierra Cosworth) a 3'42"; 4. Corti-Corti a 5'04"; 5. Taramelli-Pedrini (Lancia Delta) a 8'59". (Gli altri su Ford Escort).

ALQUATI



moka J-Enne
Il Caffè dal 1878

EUROIMPIANTI
IMPIANTI DI ASPIRAZIONE
MONTEMURLO - PRATO
Tel. 0574 - 72.02.72

Chimica Tessile Passini
PRODOTTI CHIMICI E COLORANTI PER L'INDUSTRIA TESSILE
PRATO
Tel. 0574 - 923282

PUBLYSERVICE
SPONSORING & RALLY RENT
0573 - 33393 - 976010

ON
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA
MILANO
02-98241064 (R.A.)

LINDA
SANIFICAZIONE AMBIENTALE - ROMA

bando
produzione di pellicce sintetiche
Montemurlo - Prato 0574 - 798921 (R.A.)

Il crollo di Borsa dà via libera a Uzzeni

SAN DAMIANO D'ASTI — L'equipaggio della Vae-menia Jolly Club Uzzeni-Dellachà su Ford Escort Cosworth ha vinto il rally del Grappolo e del Tartufo, quarta prova della Coppa Italia 1. Zona e del campionato Piemonte-Valle d'Aosta. Con questo importante successo il pilota novarese riapre il discorso su un campionato che sembrava ormai chiuso a favore di Tiziano Borsa, autentico campione monopolizzatore della stagione che aveva fatto sue le prime tre gare e se anche in questa occasione fosse andato a segno, si sarebbe laureato matematicamente campione. Ma per il pilota biellese questa volta le cose sono andate diversamente: dopo avere vinto i primi quattro scratch, alla quinta prova è stato costretto a fermarsi per la rottura del mozzo della ruota anteriore sinistra a Bivio San Pietro. Il campionato diventa così nuovamente interessante, anche se il campione in carica Uzzeni si è svegliato un poco tardi, fermato da un banalissimo guasto a Ivrea e da una toccatina a Domodossola, gli rimangono il 111 Minuti e il Team 971. Ma il pilota novarese butta acqua sul fuoco e all'arrivo, dopo alcu-

ne parole di soddisfazione per la vittoria, assicura di essere presente alla gara di casa, ma non di essere particolarmente interessato ad ulteriori gare per rivincere il titolo. La gara astigiana è stata agonisticamente molto interessante con le sue nove prove speciali in mezzo ai vigneti e con una vasta cornice di pubblico in una splendida giornata di sole. Ma passiamo ora agli appunti di cronaca. È stato Tiziano Borsa (Lancia) ad aprire le danze facendo sua la prima prova speciale, li Uzzeni causa un'intraversata finiva a 19", mentre il leader del Gruppo N Accornero, per una foratura, accumulava subito un minuto risultato poi irrecuperabile. Nelle successive tre prove Borsa riusciva a primeggiare sul novarese per 1" o 2", poi alla quinta veniva fermato per rottura del mozzo. Al comando passava così Uzzeni con la potente Ford Escort Cosworth mentre Vedelago con merito da terzo saliva alla piazza d'onore. Il carmagnolese tentava poi qualche attacco, ma Uzzeni rituzzava senza correre eccessivi rischi mantenendo il margine di vantaggio. Sulla quinta e settima prova speciale i due fermavano i cro-

nometri sullo stesso tempo, mentre il novarese si aggiudicava la sesta e la ottava prova e Vedelago, l'ultima rosciando un po' di distacco e concludendo a 16". Al terzo posto l'astigiano Beltrame dominatore tra le vetture produzione fin dall'inizio, dopo il ritardo di Accornero finito (10.) e il ritiro di Minella (Ford Escort) alla terza prova. Un'uscita di strada escludeva poi la Bmw M3 di Rosso che era quinto, mentre Macchetto 4. davanti a Chapellu (Renault Clio) primeggiava tra le «Due litri» seguito dalla Opel Calibra di Viotti e la Renault Clio di Fasani.

Eraldo Guglielmetti

RALLY 1. SERIE

San Damiano d'Asti (At),
3 settembre 1995

Rally del Grappolo e del tartufo

gara Coppa Italia 1. zona.

Assoluta: 1. Uzzeni-Dellachà (Ford Escort Cosworth) in 46'48"; 2. Vedelago-Imerito (Lancia Delta H) a 16"; 3. Beltrame-Rabione (Ford Escort Cosworth) a 1'40"; 4. Macchetto-Gai (Renault Clio Williams) a 2'11"; 5. Chapellu-Lillaz (Renault Clio Williams) a 2'16"; 6. Viotti-Sabatini (Opel Calibra) a 2'45"; 7. Fasani-Minzoni (Renault Clio) a 3'21"; 8. Dagnes-Toricelli (Lancia Delta Integrale) a 3'24"; 9. Ala-Bertina (Ford Sierra Cosworth) a 3'26"; 10. Accornero-Tallini (Ford Escort Cosworth) a 3'26".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Vettoretta-Santandrea in 54'08"; 2. Merlino-Tuis a 3"; 3. Leonardi-Dura a 31"; 4. Filippa-Renner a 56"; 5. Aghe-no-Giovenale a 1'15"; 6. Bertolino-Biandrino a 1'12"; 7. Romano-Borgata a 1'23"; 8. Nicastro-Raggi (Peugeot 106 Rally) a 1'40"; 9. Cazzola-Botto (Peugeot 106 Rally) a 3'14"; 10. Ghirardi-Ricasoldo (Peugeot 106) a 3'22"; 11. Re-Ottavis a 3'35"; 12. Cantino-Bruno a 4'17"; 13. Pozzi-Daprat a 5'02"; 14. Curatolo-Gatti (Peugeot 106) a 5'57"; 15. Molinari-Belleri a 6'41"; 16. Aresca-Fenzi (Peugeot 106 Rally) a 7'42"; 17. Lorenzale-Troia a 19'35"; (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe 1600: 1. Anselmi-Raviolo (Peugeot 106) in 53'18"; 2. Cantarella-Ghiroldi a 23"; 3. Tessa-Tessa a 29"; 4. Franchino-Buttiglieri a 32"; 5. D'Ambrador-Salvatore a 1'23"; 6. Gandolfi-Fontana a 2'23"; 7. Marini-Salvatico a 3'21"; 8. Ippolito-Visconti a 4'01"; (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Fasani-Minzoni (Renault Clio Williams) in 5'09"; 2. Bonis-Contro-Guglielmi (Opel Kadett Gsi) a 1'12"; 3. Bianchini-Bianco a 1'15"; 4. Roda-Vercesi (Peugeot 309 Gti) a 1'19"; 5.

Chiaudero-Magliano (Peugeot 309 Gti) a 2'09"; 6. Tartorolo-Pastorino (Opel Kadett Gsi) a 2'09"; 7. Crestani-Novelli a 2'17"; 8. Curone-Rossi (Peugeot 309 Gti) a 2'55"; 9. «Zippen»-Chiaudano a 2'59"; 10. Visconti-Riva a 3'00"; 11. Facelli-Chiaravello a 3'22"; 12. Giorgio-La Rocca a 3'25"; 13. Massocco-Lemasson (Opel Kadett Gsi) a 3'28"; 14. De Regibus-Santina a 3'49"; 15. Cacciamani-Canuto (Peugeot 309 16V) a 4'12"; 16. Bianco-Mortera a 4'14"; 17. Massa-Barbero (Peugeot 205 Gti) a 4'21"; 18. Belloni-Belloni (Peugeot 205 Gti) a 4'29"; 19. Orlando-Berberis (Opel Astra) a 4'30"; 20. Cava-Bobbio a 5'07"; 21. Ferraris-Camino (Peugeot 205 Gti) a 5'59"; 22. Rodani-Cortuso a 6'12"; 23. Ravea-Messa (Opel Astra) a 6'52"; 24. Moro-Di Tullio (Peugeot 205 Gti) a 7'25"; 25. Piscetta-Patelli a 8'10"; 26. Monticone-Monticone (Peugeot 309 Gti) a 8'12"; 27. Bizzini-Casadei (Opel Kadett) a 10'00"; (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Duretto-Gonella in 52'42"; 2. Morgani-Bellini a 54"; 3. Dinetti-Somma a 3'38"; 4. Guglielmino-Tassara a 5'26"; (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe Oltre 2500: 1. Beltrame-Rabione in 48'28"; 2. Ala-Bertina a 1'46"; 3. Accornero-Tallini a 1'48"; 4. Ollearis-Simonato a 3'14"; 5. Valsania-Manzone (Lancia Delta 16V) a 3'20"; 6. Garassino-Balgicchio (Lancia Delta Integrale) a 4'33"; 7. Benzi-Zumella a 4'58"; (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Bocchio-Fontana (Citroen Ax) in 52'28"; 2. Vinea-Mosca (Peugeot 106) a 30"; 3. Barosso-Bertotto (Peugeot 106) a 38"; 4. Arietti-Milani (Fiat Uno) a 2'10"; 5. Fausone-Barbero (Fiat Uno 70) a 3'24"; 6. Mentoni-Tirone a 3'43"; 7. Manfrinetti-Panzano (Fiat Cinquecento) a 4'23"; 8. Cupolino-Loporto a 5'53"; 9. Mantovan-Miglioretti a 5'58"; 10. Ricci-Dolcetto a 6'06"; 11. Sillani-Craganz (Citroen Ax) a 6'22"; 12. Ceregati-Bianco a 6'40"; 13. Cali-Danna a 8'19"; 14. Bertone-Fasano (Fiat Cinquecento) a 13'43"; (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe 1600: 1. Caruso-Romagnolo (Peugeot 205 Gti) in 55'32"; 2. Micheli-Bonjour a 20"; 3. Bertacco-Pieri a 1'16"; 4. Bellora-Amerio a 1'56"; 5. Co-Albertazzi a 2'34"; 6. Tortorella-Fotana a 4'15"; 7. Pellegrino-Martina a 4'22"; 8. Ugo-Leonardi a 5'45"; (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Macchetto-Gai (Renault Clio Williams) in 48'59"; 2. Chapellu-Lillaz (Renault Clio Williams) a 5"; 3. Viotti-Sabatini (Opel Calibra) a 34"; 4. Porino-Miletto (Peugeot 309 Gti) a 1'52"; 5. Seghesio-Sobrero (Peugeot 205 Gti) a 2'22"; 6. Motta-Piattino (Fiat Tipo 16V) a 4'06"; 7. Casalegno-Panasiti (Opel Kadett) a 5'19"; 8. Caruso-Musso (Peugeot 205 Gti) a 5'32"; 9. Vellano-Donzelli (Peugeot 309 Gti) a 5'50"; 10. Fresi-Barrera (Peugeot 309 Gti) a 6'36"; 11. Felloni-Formento (Peugeot 205 Gti) a 8'29".

Classe 2500: 1. Nico-Roffini (Fiat Uno Turbo) in 53'40"; 2. Marigo-Settimo (Bmw M3) a 2'12"; 3. Marchionni-Ferrari (Fiat Uno Turbo) a 5'23"; 4. Cestari-Galli (Bmw M3) a 12'15".

Classe Oltre 2500: 1. Uzzeni-Dellachà (Ford Escort Cosworth) in 46'48"; 2. Vedelago-Imerito (Lancia Delta H) a 16"; 3. Dagnes-Toricelli (Lancia Delta 16V) a 3'24".



ALQUATI

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Magoni-Rota (Peugeot 205) in 1.07'25"; 2. Pezzoli-Mercantini (Peugeot 106) a 1'49"; 3. Bonini-Scaldfateri (Fiat Cinquecento) a 7'10"; 4. Rodney-Del Tenno (Peugeot 205) a 10'01"; 5. Cannizzaro-Spadaro (Peugeot 106) a 16'32".

Classe 1600: 1. Rota-Berolotti in 1.13'06"; 2. Gozzi-Cristini a 5'13" (entrambi su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Paroli-Cremagnani (Renault Clio Williams) 1.01'10"; 2. Vitalini-Papis (Peugeot 309 Gti) a 3'30"; 3. Zanini-Rosina a 3'53" (Peugeot 309 Gti) a 3'53"; 4. Girelli-Zanaralini (Opel Kadett Gsi) a 4'48".

Classe 2500: 1. Maestri-Matanza (Bmw M3) in 1.10'16"; 2. Optelli-Castelli (Renault 5 Gt Turbo) a 54"; 3. Paliocchi-Borsato (Renault 5 Gt Turbo) a 8'36".

Classe oltre 2500: 1. Colbrelli-Berardi (Ford Escort) in 59'02"; 2. Mannarino-Vernuccio (Toyota Celica) a 1'39"; 3. Gallo-Mometti (Lancia Delta Integrale) a 2'01"; 4. Vecchi-Salerno (Lancia Delta Integrale) a 4'08".

BIANCHI



Uzzeni, sopra, si è imposto nel rally del Grappolo e del tartufo. Colbrelli, nell'altra pagina in alto, è andato a segno nel rally Vallecamonica, dopo un serrato duello con Mannarino, a sinistra, vittima di una foratura a tre speciali dalla fine, dopo essere stati in festa all'inizio

RALLYSPRINT IN VAL DI TARO

**Nella volata
si impone Figoli**

● **MURO LUCANO.** Sono stati solo venticinque i piloti che hanno preso parte allo Slalom di Muro Lucano, in provincia di Potenza, ma il successo e l'entusiasmo suscitato da questa manifestazione è stato comunque molto elevato. Sul tracciato di tre km e mezzo alla fine si è imposto Luigi Icampo, su Fiat X1/9, con 167,33 penalità alla media di 75,300 kmh, davanti a Mario Testa, anche lui su Fiat X1/9, a 171,84. Il podio è stato completato da Pietro Sarli, su Renault 5 Gt Turbo a 173,47.

● **FIDANZATA.** Federici al 2. Rally del Taro ha portato al debutto, come navigatrice, la fidanzata Silvia Toffoloni. Il secondo posto, dopo un'accesa battaglia, è stato un bel premio per questo battesimo delle corse.

● **ROAD-BOOK.** Navigatori ancora al centro dell'attenzione nel Rally del Taro: nella terza speciale Mazzoli, a un certo punto, ha smesso di leggere le note a Figoli perché aveva perso il road-book. I danni sono stati limitati: i vincitori in quella prova hanno preso solo un secondo rispetto ai rivali Federici-Toffoloni.

● **METEO.** I capricci del tempo hanno colpito due volte il Rally del Taro. Durante la quarta speciale, è iniziato a piovere quando una ventina di vetture avevano già preso il via. E tanto per finire tra i brividi (anche per il freddo), la pioggia è arrivata mentre l'ultima prova stava per prendere il via.

● **CINQUECENTO.** Assente dallo slalom di Cantalupo il campionesimo Walter Ballestrero, ha vinto Guidotti, mentre Ballestrero era a correre la prova tricolore di Sassari, dove tra l'altro ha vinto. A questo punto della stagione c'è lotta per il Grande Slam, che prevede l'aggiudicazione di una Fiat Cinquecento Sporting e il risultato finale è ancora incerto tra Ballestrero e il pilota campano Tortora. Con la gara di Susa del 17 settembre si dovrà delineare una situazione più chiara.

ISOLA DI COMPIANO — Un'emozionante volata durata tutte le sei prove speciali in programma ha caratterizzato il 2. Rally del Taro. Alla fine si è imposto l'equipaggio Figoli-Mazzoli, con un margine di due secondi, su Federici-Toffoloni. Il conteggio delle speciali testimonia ulteriormente il grande equilibrio del duello tra i due di testa, entrambi in gara su Clio Williams: in ben tre occasioni si sono collocati al vertice delle prestazioni a pari merito. Esclusi dunque questi match pari, Figoli si è aggiudicato due prove, mentre Federici ha riportato un solo successo. Con i divari tra i due contendenti che sono sempre stati nell'ordine del secondo, alla fine la 2. speciale, in cui Figoli ha inflitto due secondi di distacco al rivale, si è rivelata cruciale. Ma si tratta comunque di una considerazione di quelle che si fanno a mente fredda, perché al via dell'ultima speciale, quando per giunta è anche iniziato a piovere, tra i due protagonisti c'era solo un secondo di distacco, a favore di Figoli. Dunque nell'economia della gara l'uscita di scena di Consonni-Statuto, per problemi alla trasmissione, indicati alla vigilia tra favoriti, tra l'altro vincitori lo scorso anno questa gara; non ha alla fine tolto interesse al rally. Tornando al podio questo è stato completato da Franchi-Frandi che hanno condotto una gara regolare, sempre in terza posizione. Ben diverso è stato il discorso per Negri-Coppa che, per portare a casa il 4. posto, hanno lottato con il coltello tra i denti contro Fomoni-Bosis. Un'ultima nota deve riguardar Pessina-Musso, anche quest'anno colpiti dalla malasorte in questo Rally del Taro: la rottura dell'idroguida, alla terza speciale, ha pesantemente penalizzato questo equipaggio che era indicato tra i favoriti.

Alessandro Collina

RALLYSPRINT

Isola di Compiano (Pr),
3 settembre 1995

2. Rally del Taro
gara nazionale

Assoluta: 1. Figoli-Mazzoli (Renault Clio Williams) in 11'52"; 2.

Federici-Toffoloni (Renault Clio Williams) a 2"; 3. Franchi-Frandi (Renault Clio Williams) a 19"; 4. Negri-Coppa (Peugeot 309 Gti) a 30"; 5. Fomoni-Bosis (Renault Clio Williams) a 32"; 6. Scarpenti-Beccarelli (Renault Clio Williams) a 38"; 7. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi) a 43"; 8. Zanetti-Baldelli a 44"; 9. Tonetti-Ciriani (Renault Clio Williams) a 44"; 10. Brugo-Silvestri (Renault 5 Gt Turbo) a 47".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Ceschi-Sabatini in 13'24"; 2. Giliberti-Bonila a 28"; 3. Gherardi-Rossi a 29"; 4. Gasparini-Rizzardi a 33"; 5. Macchi-Politi a 34"; 6. Torricelli-Pellegrino a 45"; 7. Rigo-Salvani a 47"; 8. Pasquinelletti-Vescovi a 48"; 9. Maloberti-Corti (Citroën Ax Sport) a 55"; 10. Gradini-Montagna a 55"; 11. Tornatore-Boero (Peugeot 106) a 1'03"; 12. Costa-Vender a 1'25"; 13. Villani-Musiari a 1'32"; 14. Soliani-Rosa a 1'47"; (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Gasparini-Toaldo in 13'48"; 2. Rossi-Manzini a 15"; (entrambi su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Scarpenti-Beccarelli 12'30"; 2. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi) a 5"; 3. Zanetti-Baldelli a 6"; 4. Rossi-Pagani a 21"; 5. Corti-Orsi (Peugeot 309 Gti) a 26"; 6. Schiatti-Schenetti a 37"; 7. Federighi-Bertucelli (Peugeot 300 Gti) a 38"; 8. Gozzi-Longagnani (Peugeot 309 Gti) a 56"; 9. Musante-Malatesta (Peugeot 309 Gti) a 1'23"; (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Brugo-Silvestri 12'39"; 2. Incerti-Debbi a 4"; 3. Raggi-Zini-Bandini a 14"; 4. Daneri-Carboni a 25"; 5. Vettori-Musiari a 37"; 6. Malmiglio-Abate a 57"; 7. Alfiero-Passalacqua a 1'00"; 8. Pattacini-Tronconi (Bmw M3) a 1'00"; 9. Canale-De Ferrari a 1'27"; (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Leonardi-Beccarelli (Peugeot 106 Rallye) 12'59"; 2. Zanotti-Lugli (Peugeot 205 Rallye) a 2"; 3. Busantri-Pedrazzani (Peugeot 205 Rallye) a 5"; 4. Rossi-Gozzo (Peugeot 106 Xsi) a 9"; 5. Doretto-Cavallero (Peugeot 106 Rallye) a 27"; 6. Sanavia-Abrosi (Peugeot 106 Xsi) a 1'00"; 7. Fiorretti-Stabielli (Fiat Uno 70) a 1'09"; 8. Sansone-Sturiale (Citroën Ax Sport) a 1'30"; 9. Garonzi-Signorini (Fiat Cinquecento) a 2'04"; Accorsi-Darbusi (Fiat Uno 70 S) a 2'37".

Classe 1600: 1. Capedri (Ford Escort Xr3i) 14'45"; 2. Battaini-Moroni (Alfa 33) a 1'35".

Classe 2000: 1. Figoli-Mazzoli 11'52"; 2. Federici-Toffoloni a 2"; 3. Franchi-Frandi a 19"; 4. Negri-Coppa (Peugeot 309 Gti) a 30"; 5. Fomoni-Bosis a 32"; 6. Tonetti-Ciriani a 44"; 7. Ferretti-Benedetti (Peugeot 306 S16) a 47"; 8. Medici-Zobbi (Opel Kadett Gsi) a 55"; 9. Grazzioli-Ferrari (Opel Kadett Gsi) a 56"; 10. Federighi-Ricci (Peugeot 205 Gti) a 1'21"; 11. Tumolo-Bettellini (Opel Kadett Gsi) a 1'22"; 12. Fontani-Spelti (Opel Kadett Gsi) a 1'27"; 13. Pessina-Musso (Peugeot 405 Mi 16) a 1'28"; 14. Andreazzoli-Bernardi (Opel Kadett Gsi) a 1'34"; (tutti gli altri su Renault Clio Williams).



fotografie SPORTFOTO

SLALOM ALL'ASPROMONTE

Puglisi non teme nemmeno l'iniezione

GAMBARIE D'ASPROMONTE — Un folto pubblico si è assiepatto lungo i tornanti aspromontani per vedere questa riuscita manifestazione. Come ai tempi non dimenticati della cronoscata S. Stefano-Gambarie, che si è corsa su questo stesso tracciato per quarant'anni. La scuderia Fata Morgana, ha poi preferito spostare l'orario d'inizio dello slalom al primo pomeriggio anziché confermare i soliti orari antimeridiani, e la mossa si è rivelata azzeccata: visti i numerosi piloti che dalla vicina Sicilia ha così potuto meglio

affrontare la trasferta. Ben 74 i verificati e 68 sono riusciti a tagliare il traguardo. Ma veniamo ai contenuti sportivi. Michele Puglisi (Fiat X1/9) è salito sul gradino più alto del podio, nonostante la sua vettura fosse afflitta da problemi all'iniezione. «Freway» (Fiat X1/9) si è fatto sotto, tirando al limite, ma l'esperienza del vincitore forse ha pesato di più nella classifica finale. Appena dietro, al terzo posto, un sorprendente Giacomo Munafè (Fiat 127 R) che si è messo alle spalle numerose vetture molto più potenti della sua.



Figoli-Mazzoli si sono imposti nel Rally del Taro, in alto. Antonazzo con la Delta S4 ha dovuto penare parecchio per imporsi nello slalom di Pallavicino, sopra, davanti a De Micheli



SLALOM A PALLAVICINO

Antonazzo per un soffio

PALLAVICINO — È ormai assodato che le Sport prototipo da slalom si stiano avvicinando prepotentemente ai tempi della Lancia Delta S4, e una conferma è arrivata anche dalla gara di Pallavicino dove, seppur su un percorso molto «rallistico», De Micheli con la Gmg Sport è giunto ad appena 2 secondi e mezzo da Antonazzo, che con questo successo mette una seria ipotesi nel Superslalom '95, a tre gare dal termine. Non poteva mancare l'appuntamento con questa gara il campione italiano Antonazzo in que-

sta manifestazione, che ben 20 anni or sono ha aperto la serie degli slalom in Nord Italia, poi diffusi in tutta la penisola. Sul podio con Antonazzo e De Micheli è salito anche Franco Cremonesi con la Feder Car Sport. Nella classifica assoluta troviamo al quarto posto Marcello Strata sulla Ford Escort di Gruppo N, ma il risultato più eclatante della giornata trascorsa dai piloti sull'Appennino piemontese-ligure è stato il quinto posto assoluto del giovanissimo Marco Brach Lojeta che, sulla A112 che si prepara con

l'aiuto del papà, è arrivato quinto assoluto e secondo del Gruppo speciale. Nell'assoluto troviamo poi Gardella sulla Peugeot 205 Rally, primo in Gruppo A davanti a Serra e Serembe. Il Gruppo N è stato vinto da Strada come dicevamo davanti a una muta di Renault 5 Gt Turbo capeggiate da Malvasio e Vigo. Da segnalare la bella lotta tra le due Ford Escort ex Gr. 4 di Dezza e Cumino giunti a fine gara con lo stesso tempo ottenuto nella seconda salita. Da segnalare ancora nella classe 1000 prototipi il duello tra Bonini e Gulli il primo su 500, con motore Honda 2 tempi, e il secondo sempre su 500, con motore 2 tempi Suzuki. Sfortunata la giornata di Giacomino Sandroni, che con la Abarth 1300 cc ha rotto una sospensione nella seconda salita lasciando campo libero al successo di classe per Stradella. Infine nelle Fiat Cinquecento da Trofeo il primo posto è andato per la seconda volta in questa stagione a Luigi Guidotti, davanti a Filippi e Campus nell'ordine. Nella prima salita Guidotti era penalizzato di ben due birilli, ma nella seconda tornata è salito con il coltello tra i denti. Prossimo appuntamento del Superslalom il 17 di settembre con la «Susa Moncenisio» valida anche per il titolo tricolore della specialità.

Escort) 156,21; 10. Stradella (X 1/9 Abarth) 158,15.

Fiat Cinquecento: 1. Guidotti in 169,87; 2. Filippi 170,25; 3. Campus 172,94.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Trezza (Peugeot 205 Rally) in 167,92; 2. Briatore (Peugeot 205 Rally) 172,16; 3. Craviotto (Peugeot 205 Rally) 173,41; 4. Cuneo (Peugeot 205 Rally) 175,30; 5. Ponte (Peugeot 205 Rally) 176,46.

Classe 1600: 1. Zanocco (Opel Corsa Gsi) 175,28.

Classe 2000: 1. Coatto (Renault Clio Williams) 164,21; 2. Venturini (Peugeot 205 Gti) 168,44.

Classe oltre 2000: 1. Strata (Ford Escort) 152,38; 2. Malvasio (Renault 5 Gt Turbo) 166,29; 3. Vigo (Renault 5 Gt Turbo) 163,38; 4. Gaseni (Renault 5 Gt Turbo) 163,79; 5. Mesenasco (Renault 5 Gt Turbo) 178,12.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Gardella (Peugeot 205 Rally) 153,63; 2. Serra (Fiat Uno 70) 163,29; 3. De Martino (Peugeot 205 Rally) 167,95; 4. Barbieri (Peugeot 205 Gti) 172,29.

Classe 2000: 1. Serembe (Peugeot 205 Gti) 164,84; 2. Panaro (Peugeot 205 Gti) 165,37.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Lovesio (Fiat 500/700 cc) 171,35.

Classe 1000: 1. Brach Loieta (A 112 Abarth) in 153,44; 2. Maggialo (A 112 Abarth) 165,03; 3. Zazzaro (A 112 Abarth) 168,15; 4. Rizzo (A 112 Abarth) 172,30.

Classe 1150: 1. Panaro (A 112 Abarth) 153,96; 2. Giordano (A 112 Abarth) 164,50; 3. Stocco (A 112 Abarth) 167,70; 4. Poggio (Fiat 127 sport) 171,90; 5. Pastorino (Fiat 127 sport) 179,57.

Classe 1300: 1. Stradella (Fiat X 1/9 Abarth) 158,15; 2. Sandroni (Fiat X 1/9 Abarth) 164,07; 3. Casarini (Talbot Samba) 171,52.

Classe 1600: 1. Crimealla (Ford Escort) in 173,83.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort) 156,21; 2. Cumino (Ford Escort) 156,21; 3. Papinutto (Peugeot 205 Gti) 167,96; 4. Cavotto (Lancia Beta Montecarlo) 527,44.

Classe oltre 2000: 1. Antonazzo (Lancia Delta S4) in 140,79; 2. Poratti (Porsche Carrera) 169,24; 3. Cabella (Renault 5 Gt Turbo) 172,20.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Bonini (Fiat 500/Honda) 161,79; 2. Gulli (Fiat 500/Suzuki) 162,67; 3. Esposito (Fiat 126/128) 165,64.

GRUPPO PROTOTIPI SLALOM

Classe unica: 1. De Micheli (Gmg Sport) in 143,36; 2. Cremonesi (Feder Car Sport) 146,68.

Dal 5. all'8. posto, racchiusi in meno di due secondi, nell'ordine, sono giunti Giovanni Suraci (Fiat X1/9), Enrico Siclari (Delta Integrale) Giuseppe Riggio (Fiat Uno Turbo).

Filippo Diano

SLALOM

Gambarie D'Aspromonte
5. Slalom del 3-9-1995

Assoluta: 1. Puglisi (Fiat X1/9) penalità 164,54; 2. Freeway (Fiat X1/9) 166,60; 3. Munafò (Fiat 127R) 169,62; 4. Messina (Fiat Uno Turbo) 170,24; 5. Suraci (Fiat X1/9) 170,56; 6. Siclari (Delta Integrale) 171,03; 7. Riggio (Renault 5 Gt Turbo) 171,18; 8. Musolino (Delta Integrale) 172,40; 9. Dragone (Fiat X1/9) 173,10; 10. Maccarone (A112) 173,29.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ferrara penalità 178,55; 2. Trapani 179,25; 3. Priolo N. 183,46; 4. Priolo A. 183,47; 5. Vattiatto 184,66; 6. Battaglia 188,12; 7. Denisi 190,72; 8. Sigari 190,78; 9. Nolli 190,95; 10. Gagliostro 193,89; (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Porfida A. (Peugeot 205 Gti) penalità 181,33; 2. Crisalli (Peugeot 205 Gti) 183,94; 3. Smiriglia (Opel Corsa) 186,36.

Classe 2000: 1. Scaramuzzino (Vw Golf 16V) penalità 185,73; 2. Morena (Peugeot 16V) 223,87.

Classe oltre 2000: 1. Riggio G. (Renault 5 Gt Turbo) 171,18; 2. Musolino (Delta Integrale) 172,40; 3. Abate (Renault 5 Gt Turbo) 183,50; 4. Santapaola 215,31.

GRUPPO A

Classe fino a 1600: 1. Carticiano (Peugeot 205 Rallye) 175,47; 2. Barilla (Fiat Uno) 178,06; 3. Serpa (Peugeot 205 Rallye) 186,84; 4. Germano (Fiat Uno) 190,64; 5. Ligate (Fiat Uno) 203,32.

Classe oltre 2000: 1. Messina (Fiat Uno Turbo) 170,24; 2. Alba (Ford Sierra) 176,89; 3. Fotia (Renault 5 Gt Turbo) 178,25.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Crupi (Fiat 500) 181,42; 2. Crisalli (Fiat 500) 186,69; 3. Cosentino 190,57; 4. Pappalardo 192,87; 5. Sciuto 192,97; 6. Giacoppo 200,18; 7. Arigò 218,31; 8. Comiso 225,67; (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Maccarone (A112) 173,29; 2. Margareci (Fiat 127) 174,59; 3. Di Stefano 178,78; 4. Di Dio (Fiat 127) 185,64; 5. Raciti

(Fiat Panda) 186,82; 6. Bezzarello (Fiat 600) 193,28; 7. Freno (Fiat 127) 207,91; 8. Iolo (Fiat Uno) 217,97.

Classe 1150: 1. Munafò (Fiat 127) 169,92; 2. Fallara (Fiat 127) 173,29; 3. Surace (Fiat 127) 173,71; 4. Lofaro (A112) 176,92; 5. Tomarchio (A112) 181,15; 6. Germanò (Fiat Uno) 184,60; 7. Barilla P. (Fiat Uno) 197,39.

Classe 1300: 1. Ruggiero (Fiat X1/9) 177,22.

Classe 1600: 1. «Freeway» (Fiat X1/9) 163,60; 2. Crucitti B. (Fiat X1/9) 178,92.

Classe 2000: 1. Suraci (Fiat X1/9) 170,56; 2. Dragone I. (Fiat X1/9) 173,10; 3. Borgia (Fiat Ritmo 130) 178,70; 4. Piria (Vw Golf) 182,08.

Classe oltre 2000: 1. Siclari (Delta Integrale) 171,03; 2. Mandanici (Renault 5 Gt Turbo) 173,31; 3. Mancaruso (Sunbeam Talbot Lotus) 192,10.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe fino a 1200: 1. Cingari (Fiat 600) 180,26; 2. Santonocito (Fiat 126) 188,29; 3. Giammona (Fiat 600) 243,82.

Classe 2000: 1. Puglisi (Fiat X1/9) 164,54; 2. Principato (Fiat X1/9) 191,70; 3. Bruzzese (Fiat 850 coupé) 213,06.

SLALOM

Pallavicino (Al), 3 settembre 1995
17. Cantalupo ligure Pallavicino

Coppa Csaì slalom 1. zona

Assoluta: 1. Antonazzo (Lancia Delta S4) penalità 140,79; 2. De Micheli (Gmg Sport) 143,36; 3. Cremonesi (Feder Car Sport) 146,68; 4. Strata (Ford Escort) 152,38; 5. Brach Loieta (A 112 Abarth) 153,96; 8. Dezza (Ford Escort) 156,21; 9. Cumino (Ford

(m. b.)

FORMULA 1:

FERRARI, BENETTON RENAULT, WILLIAMS RENAULT, MINARDI FORD, ARROWS HART, SIMTEK FORD, PACIFIC FORD, SAUBER FORD, FORTI FORD.

FORMULA 3:

FIAT NOVAMOTOR, MUGEN BVM.

CAMPIONATO DTM:

ALFA 155 V6 TS.

FIAT TROFEO 500:

CINQUECENTO

RENAULT COPPA CLIO:

CLIO 16V.

CAMPIONATO SUPERTURISMO:

ALFA 155Ti.

Anche quest'anno i migliori hanno scelto di correre con noi.



Per maggiori informazioni tecniche sui componenti Racing Champion, telefonare al Numero Verde: 167-015097 orario ufficio.



L'IMPORTANZA DI NASCERE NUMERO 1.

COOPER

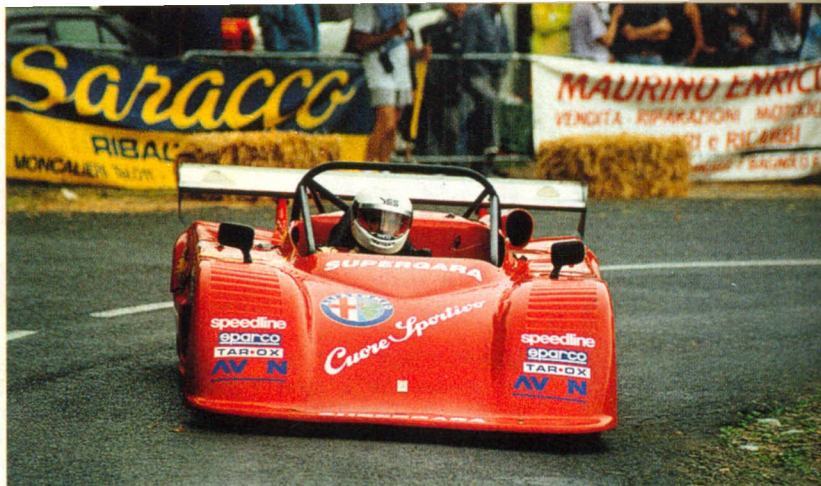
**Soltanto
quarantasette
concorrenti
a Vicari**

Non sono stati oggettivamente tantissimi i piloti che si sono cimentati nello slalom di Vicari. Quarantasette concorrenti per una gara di cui si attendeva il ritorno da un paio di anni. Al traguardo ne sono comunque arrivati quarantuno.

● **CONCOMITANZE.** Il 3 settembre potrebbe davvero passare agli archivi come la giornata campale dell'automobilismo siciliano. Nello stesso giorno, sull'isola si è disputata a Pergusa la gara di SuperTurismo e Civit, a Caltanissetta la salita della Coppa Nissena e, tanto per completare il quadro, lo slalom di Vicari. In futuro, un calendario con le gare meglio distribuite potrebbe essere più gradito ai numerosi appassionati di automobilismo della Sicilia.

ALGHERO — Augusto Cesari con l'Osella 2000 si è aggiudicato il decimo Trofeo Riviera del Corallo, prova del campionato italiano Slalom, organizzato sulla salita della Scala Piccada. Il pilota piemontese ha preceduto Adolfo Loddo sul prototipo La3, al terzo posto Franco Lasia con la Mp2000, frenato in entrambe le manche da grossi problemi meccanici; al quarto posto Francesco Marrone con la Fiat X1/9, autore della migliore salita nella seconda manche, e al quinto posto un velocissimo Gianni Perez con la Renault 5 Gt Turbo. Gioacchino Ezza con la Renault 5 Gt Turbo si è aggiudicato il Gruppo N; mentre il Gruppo A è andato a Roberto Lanteri su Peugeot 205; Gianni Perez (Renault 5 Gt Turbo) è primo nel Gruppo Speciale; nei Prototipi si è imposto Cesari con la Osella 2000. Per quanto riguarda il trofeo Cinquecento la vittoria è andata a Walter Ballestrero che per appena venti centesimi di secondo ha preceduto Francesco Tortora. Hanno preso il via solo quarantuno concorrenti, trentaquattro dei quali hanno concluso la prova. Veramente deludente un numero così basso di piloti che ha in parte vanificato i grandi sforzi organizzativi del Team Alghero.

Mario Lastretti



SPORTFOTO

SLALOM SUL TRACCIATO DELLA SCALA PICCADA

Cesari dà la zampata giusta mentre Loddo è in difficoltà

SLALOM

Alghero (Ss), 3 settembre 1995

10. Trofeo Riviera del Corallo
campionato italiano slalom

Assoluta: 1. Cesari (Osella 2000) penalità 168,18; 2. Loddo (La3) 169,24; 3. Lasia (Mp2000) 170,91; 4. Marrone (Fiat X1/9) 175,93; 5. G. Perez (Renault 5 Gt Turbo) 178,78; 6. Lanteri (Peugeot 205 Rally) 185,89; 7. Vacca (Fiat X1/9) 186,20; 8. Esposito (Peugeot 205 Gti) 186,22; 9. Rossi (Ford Escort) 186,79; 10. A. Serra (Lancia Beta Montecarlo) 186,95

TROFEO CINQUECENTO

1. Ballestrero penalità 198,13; 2. Tortora 198,13; 3. Pagano 201,36.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Davide penalità 194,30; 2. Debidda 196,39; 3. Ber-

rutti 196,64; 4. Tiana 208,90; 5. Sanna 210,11 (tutti su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600: 1. P.G. Pirisi (Citroën Ax Gt) penalità 206,66.

Classe oltre 2000: 1. Ezza penalità 189,28; 2. F. Perez 189,87; 3. Canu 200,39 (tutti su Renault Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Lanteri penalità 185,89; 2. Casu 202,60; 3. Inzaina 209,20 (tutti su Peugeot 205).

Classe oltre 1600: 1. Esposito (Peugeot 205 Gti) penalità 186,22; 2. Rossi (Escort Cosworth) 186,79; 3. A. Serra (Renault 5 Gt Turbo) 202,61.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Panu (Fiat 500) penalità 236,16.

Classe 1000: 1. Fois (Fiat X1/9) penalità 195,98.

Classe 1150: 1. Mannoni (A112) penalità 202,42.

Classe 1300: 1. Palla (Simca 1000) penalità 262,87.

Classe 1600: 1. Vacca penalità 186,20; 2. Piras 190,59; 3. O. Secchi 191,09; G.M. Angioy 191,51; 5. Meloni 251,06; 6. Mezzasolma 413,12 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. A. Serra (Lancia Beta Montecarlo) penalità 186,95; 2. Pittalis (Vw Golf) 207,64; 3. Bacciu (Ritmo) 222,19.

Classe oltre 2000: 1. G. Perez penalità 178,78; 2. Martinez 189,25 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1600: 1. Marrone (Fiat X1/9) penalità 175,93.

Classe 2000: 1. Cesari (Osella 2000) penalità 168,18; 2. Loddo (La3) 169,24; 3. Lasia (Mp2000) 170,91.

SLALOM SI È CORSO A VICARI DOPO DUE ANNI DI SOSTA

È ritornato alla vittoria in... Barbaccia agli avversari

VICARI — Successo di Ciro Barbaccia nel 3. Slalom «Città di Vicari», in provincia di Palermo, che si è tornato a disputare dopo due anni di assenza. Il pilota della Misilmeri Corse ha messo fine a una serie di partecipazioni sfortunate, caratterizzate da numerosi inconvenienti meccanici che lo avevano lasciato quasi a secco di vittorie nel corso di questa stagione, dopo il primo posto conquistato ad Altonofonte, nello Slalom «Parco 2000». Barbaccia, al volante della sua Fiat X1/9 1600 di Gruppo Speciale, questa volta ha dominato, facendo segnare il tempo più veloce in entrambe le manche e staccando il miglior crono durante la prima salita del percorso lento e insidioso, ma per questo molto selettivo.

Dario Lucchese

SLALOM

Vicari (Pa), 3 settembre 1995

3. Slalom «Città di Vicari»

gara nazionale

Assoluta: 1. Barbaccia (Fiat X1/9) penalità 185,05; 2. «Discopoli» (Renault 5 Gt Turbo) 189,71; 3. Tafuri (Renault 5 Gt Turbo) 189,96; 4. Fiore (Fiat X1/9) 190,57; 5. Gentile (Fiat 127) 191,05; 6. Piazza (Fiat X1/9) 191,87; 7. Evola (Fiat X1/9) 194,89; 8. Nicolosi (Fiat 500) 195,29; 9. Geraci (Fiat X1/9) 195,68; 10. Mistretta (Peugeot 205 Gti) 195,79.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Lo Gioco penalità 202,37; 2. Nuccio 203,00; 3. Di Gregorio 207,19; 4. Carnevale 209,94; 5. Arceri 212,64 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Feo (Opel Corsa Gsi) 210,76; 2. Piraino (Peugeot 205 Gti) 213,23.

Classe 2000: 1. Mistretta (Peugeot 205 Gti) 195,79.

Classe 2500: 1. «Discopoli» 189,71; 2. Tafuri 189,96; 3. Gallina 200,36; 4. Canale 200,46; 5. Ingrassia 200,63; 6. Polizzi (Fiat Uno Turbo) 206,16 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Li Fonti (Opel Corsa Gsi) 200,32; 2. Baiamonte 201,23; 3. Lo Faso 202,98; 4. Agliata 212,98; 5. Principe (Alfa Romeo 33) 227,63 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Nicolosi 195,29; 2. Badagliacca 205,16; 3. Gugliuzza 216,99 (tutti su Fiat 500).

Classe 1000: 1. Mini 202,97; 2. Leto 217,58 (tutti su Fiat Panda).

Classe 1150: 1. Gentile (Fiat 127) 191,05; 2. Lo Nigro 203,51; 3. Cerniglia 203,83; 4. Diana (Fiat 127) 212,80; 5. Puleo 232,35 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Piazza (Fiat X1/9) 191,87; 2. Irato (Fiat X1/9) 198,57; 3. Randazzo (Lancia Fulvia) 248,57.

Classe 1600: 1. Barbaccia 185,05; 2. Fiore 190,57; 3. Geraci 195,68 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Evola (Fiat X1/9) 194,89.

Classe 3000: 1. Canzone (Fiat Uno Turbo) 198,61; 2. Trinca (Porsche 911) 216,30.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Lombardo (Fiat 500) 205,51.

Classe 2000: 1. Greco (Fiat X1/9) 224,54.



GALLÀ

● **PROGRAMMA.** Gli organizzatori dello slalom di Vicari hanno optato per una formula insolita. Alla mattina si sono infatti svolte le verifiche e la ricognizione è partita alle tre del pomeriggio.

Barbaccia, dopo un lungo digiuno è tornato al successo nello slalom di Vicari, sopra. Cesari con la fida Osella 2000, in alto, è andato a vincere ad Alghero

Le pagine del «Notiziario Csai» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano quesiti posti direttamente alla Csai 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.

AGGIORNAMENTI CALENDARIO CSAI 1995

RALLY

— Si comunica che il «Rally Tre Valli», organizzato dal Moto Club Canguro di Agrigento (Tel/Fax 0922/602844) è stato rinviato dal 24 settembre al 5 novembre.

— Il «Rally di Taormina», organizzato dalla Turbomark (Tel. 090/2931348, Fax 693047) il 5 novembre prossimo, è stato rinviato.

— Il «1. Rally della Sila» (ex «3. Rally delle Vette Cosentine»), organizzato dalla Scuderia Cosenza Corse (Tel. 0984/75425, Fax 21728) è stato rinviato dal 17 settembre al 29 ottobre.

— Il «Rally della Carnia», a cura della Scuderia Friuli (Tel. 0432/668823, Fax 668535) dallo scorso 15 maggio è stato rinviato al 15 ottobre prossimo.

— Il «Rally Valli del Bormida» del Rally Club Millesimo (Tel. 019/565544) dalla data del 17 giugno è stato rinviato al 24 settembre.

SLALOM

— In seguito all'annullamento dello «Slalom Giarre/Miolo» in programma lo scorso 30 luglio e valido per il Campionato Italiano Slalom, si comunica che la validità di Campionato è stata assegnata alla seguente gara di riserva: «13. Slalom Caserta Vecchia», organizzato alla data del 22 ottobre prossimo dalla Motorsport Caserta Corse (Tel. e Fax 0823/444704).

FORMULA RALLY

Il «Roma Formula Rally/Trofeo Città di Grottaferrata», organizzato dalla A.S. Sport Club di Roma (Tel. 06/5192495, Fax 5192426) è stato rinviato dal 24 settembre al 14/15 ottobre prossimo.

COMPOSIZIONE SOTTOCOMMISSIONE VELOCITÀ IN CIRCUITO

Si comunica che **Mario Vecchi** è stato nominato Presidente della Sottocommissione Velocità in Circuito della CSAI, in sostituzione di **Enrico Ferrari** il quale occuperà la carica di Vice-Presidente.

GRUPPO GIUDICI DI GARA

Il Consiglio Direttivo GGG ha inflitto al Commissario Sportivo Nazionale Campeis Giovanni Battista la Sanzione dell'ammonizione per immotivata e provocatoria rinuncia a tutte le deleghe 1995.

COMUNICATO IMPORTANTE PER GLI ORGANIZZATORI ISCRIZIONE A CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE 1996

Si avvisano tutti gli Organizzatori che nei prossimi giorni giungerà loro la Circolare relativa all'iscrizione a Calendario Nazionale CSAI 1996, nonché il relativo modulo per formalizzare l'iscrizione. Si ritiene utile preannunciare detta Circolare riepilogando i termini di presentazione delle iscrizioni e le successive fasi per la predisposizione del

calendario:

1 - **Entro sabato 7 ottobre** invio alla CSAI di Roma o Milano (secondo la specialità di appartenenza come specificato nella Circolare) dei moduli di iscrizione da parte degli Organizzatori.

2 - **Entro fine ottobre** gli Organizzatori saranno convocati dai Delegati Regionali per la discussione del progetto di Calendario predisposto in base alle iscrizioni pervenute alla CSAI nei tempi prescritti e tenendo conto delle disposizioni vigenti in materia di concomitanze e di intervalli minimi tra due competizioni consecutive. Il progetto scaturito da tali incontri verrà inviato alla CSAI dai Delegati Regionali entro il 4 novembre.

3 - **Sabato 18 e domenica 19 novembre**, nell'apposita riunione di Roma, avverrà la discussione definitiva del Calendario Sportivo Nazionale 1996.

CAMPIONATO ITALIANO SLALOM '95 ASSOLUTA

POS.	PILOTA	GARE E PUNTEGGI										TOT.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1.	Augusto Cesari	23	17	10	23	23						96
2.	Roberto Lanteri	20	15	20	15	20						90
3.	Paolo Antonazzo	17	23	23	—	22						85
4.	Pasquale Patete	20	—	20	—	20						60
5.	Davide Alberto	3	15	15	12	12						57
6.	Roberto Malvasio	—	20	20	15	—						55
7.	Silvano Coatto	—	8	12	8	20						48
8.	P. Giuseppe Panaro	8	8	15	—	15						46
9.	G. Franco Serembe	8	12	12	—	12						44
10.	Franco Cremonesi	15	—	12	—	16						43
	Erberto Rossi	21	—	—	22	—						43
12.	Roberto Vellani	20	12	—	10	—						42
13.	Arturo Alessandrini	10	10	—	12	—						32
	G. Pasquale De Micheli	10	—	22	—	—						32
15.	Angelo Bonini	15	—	15	—	—						30
16.	Adolfo Loddo	—	20	6	—	—						26
17.	Loris Lusenti	12	10	—	—	—						22
18.	Enrico Denti	—	—	—	21	—						21
19.	Fulvio Benazzoli	—	20	—	—	—						20
	Giovanni Draghetti	—	—	—	20	—						20
	G. Carlo Lenzotti	—	20	—	—	—						20
	Roberto Orioli	—	—	—	20	—						20
	Tommaso De Martino	33	—	—	—	15						18
	Giacomo Sandroni	—	4	12	—	2						18
25.	Franco Lasia	—	—	16	—	—						16
26.	Michele Ciriello	—	—	—	15	—						15
	G. Piero Comello	—	—	—	—	15						15
	Vittorio Farina	15	—	—	—	—						15
	Marco Gangemi	—	—	15	—	—						15
	G. Franco Gardella	15	—	—	—	—						15

1 = 17/4 Castelli Matildici; 2 = 21/5 Rubbiano/Montefiorino; 3 = 28/5 Pieve di Teco/Colle S. Bartolomeo; 4 = 26/6 Sillano; 5 = 9/7 Brusson/Col de Joux.

CHALLENGE FERRARI

Colombo solitario

MONZA — Pole-position e gradino più alto del podio per Vittorio Colombo su Ferrari F355 nella prova del Challenge Europa disputata a Monza. Karl Baron e Roberto Ragazzi hanno concluso al secondo e al terzo posto, mentre Walter Ceroni si è classificato al primo posto tra le Ferrari 348 (12. assoluto). Di Baron il giro più veloce della gara ad oltre 168 kmh di media.

Monza (Mi), 9 settembre 1995

Assoluta: 1. Colombo in 1'40.308 alla media di 166,871 kmh; 2. Baron a 7'638; 3. Ragazzi a 8'158; 4. Ligresti a 17'925; 5. Ferrero a 18'477; 6. «Meyer» a 18'478; 7. Fresel a 22'752; 8. Khan a 24'763; 9. Maddalena a 27'328; 10. Masselli a 49'743 (tutti su Ferrari F355).

CLIO A MONZA

Tricolore per Caruso

MONZA — Grazie alla vittoria ottenuta nella gara di Monza, il siciliano Franco Caruso ha conquistato con due gare di anticipo la Coppa Renault Clio 1995. Sfortunata, invece, la prova di Andrea Pedrini che ha duellato per tutta la gara con Caruso ed è stato costretto al ritiro all'ultimo giro, Roberto Sigala e Stefano Rosi sono così saliti sul podio.

Monza (Mi), 9 settembre 1995

Assoluta: 1. Caruso in 25'31.759, media Km/h 149,169; 2. Roberto Sigala a 18'871; 3. Rosi a 16'762; 4. Marocci a 24'327; 5. Cesarini a 25'010; 6. Mascia a 25'893; 7. Brescia a 40'671; 8. Addari a 55'161; 9. Sebastì Scalerà a 58'352; 10. Murra a 1'00'146 (tutti su Renault Clio).

F. RALLY DI ALBA

De Micheli dominatore

ALBA — Pasquale De Micheli con un prototipo Gmg, oltre a imporsi nel 5. raggruppamento, ha anche segnato il miglior tempo assoluto. Tra i vincitori dei vari gruppi va segnalato Minguzzi che con la sua A112 è riuscito a segnare la terza migliore prestazione in assoluto sulla singola frazione.

Alba (At), 10 settembre 1995

Le classifiche

- 1. raggruppamento:** 1. Minguzzi (A112) in 3'15"04; 2. Romero (A112) 3'18"78.
- 2. raggruppamento:** 1. Poggio (Peugeot 205) in 6'49"56; 2. Traina (Peugeot 205) 6'54"82.
- 3. raggruppamento:** 1. Giovannone (Bmw) in 3'27"96; 2. Capra (Bmw M3) a 1 giro.
- 4. raggruppamento:** 1. Castagnotto (Ford Escort Cosworth) in 3'15"59; 2. Granaglia (Alfa 33) 3'16"25.
- 5. raggruppamento:** 1. De Micheli (Gmg) in 5'47"99; 2. Gulli (Yst) 5'55"73.

SALITA AL BONDONE

Irlando fa il bis con il record

TRENTO — Pasquale Irlando a tempo di primato ha vinto per la seconda volta consecutiva la Trento-Bondone, valida per il campionato italiano. Alle sue spalle Nappi e Nesti.

Assoluta: 1. Irlando (Osella Pa 20/S-Bmw) in 10'05"62; 2. Nappi (Osella Pa/20 S) 10'19"71; 3. Nesti (Lucchini-Bmw) 10'22"64; 4. «Ricky» Braconi (Osella Pa/2) S) 10'27"68; 5. Tschager (Breda Bmw) 10'27"80; 6. Travaglia (Ford Escort Cosworth) 10'53"56; 7. Biasoli (Lucchini-Bmw) 10'58"82; 8. Butti (Sighinolfi) 11'07"72; 9. Strenghetto (Lucchini Sn) 11'11"45; 10. Savoldi (Breda-Alfa).

SALITA A CIVITAVECCHIA

Due Scola sul podio

CIVITAVECCHIA — Con una 2. manche davvero eccezionale alla salita di Civitavecchia, Domenico Scola su Osella-Bmw è riuscito ad avere la meglio su Ritacca, il figlio Carlo, Bielanski e Bottoni. Nel Gr. N il migliore è stato Massimo Valentini, mentre nel Gr. A Pasquale Gallo è stato il più veloce.

Civitavecchia (Roma), 10 settembre 1995

Assoluta: 1. Domenico Scola (Osella Pa20-BMW) 4'27"71 alla media di 134,474 kmh; 2. Ritacca (Osella Pa20-Alfa) a 1'62; 3. Carlo Scola (Osella Pa20-Alfa) a 9'32; 4. Bielanski (Osella Pa20-BMW) a 10'03; 5. Bottoni (Osella Pa20-Alfa) 10'76.

F. RALLY A GAZOLDO

Il Marcegaglia a Balzarotti

GAZOLDO — Giovanni «Gianin» Balzarotti si è aggiudicato il 3. Formula Rally Marcegaglia, prima prova del Challenge d'Autunno dell'Autoconsult & Competition, battendo di misura un sorprendente Paolo Gianilli. Fuori Tino Maroni già nelle batterie per una dura toccata. Terzo assoluto un sempre positivo Gian Emilio Rizzi.

Le classifiche

- 1. Raggruppamento - Classe A:** 1. Maggiani (Fiat 127) 3'38"184; classe B: 1. Merzi (Peugeot 205 Rally) 3'50"013.
- 2. Raggruppamento - Classe A:** 1. G.E. Rizzi (Fiat X 1/9) 3'33"328; classe B: 1. Beschi (Peugeot 205 Gt) 3'47"429.
- 3. Raggruppamento - Classe A:** 1. Pantaleone (Renault 5 Maxi) 3'38"994; classe B: 1. Lorenzini (Fiat Uno Turbo) 3'46"088.
- 4. Raggruppamento:** 1. Mussi (Lancia Delta) 3'36"940.
- 5. Raggruppamento:** 1. Balzarotti (Proto Kawasaki) 3'19"945.
- 6. Raggruppamento:** 1. Cataldo (Delta Proto) 3'45"362.

SLALOM A BUDDUSÒ

Ancora Cesari in Sardegna

BUDDUSÒ — Augusto Cesari con l'Osella 2000 bisca, a una settimana di distanza, il successo di Alghero vincendo per la sesta volta consecutiva lo slalom di Buddusò. Secondo il pilota di casa Francesco Marrone su Delta S4, per ironia della sorte una vettura appartenuta a Cesari, e terzo Franco Lasia su Mp2000. Cinquanta i piloti al via, record stagionale di partecipanti.

Buddusò (Ss), 10 settembre 1995

Assoluta: 1. Cesari (Osella 2000); 2. Marrone (Delta S4); 3. Lasia (Mp2000); 4. Sechi (Osella Pa9/90); 5. Fois (Fiat X1/9).

SLALOM INTELVI

Signor Rossi alla ribalta

SCHIGNANO — È stato un successo facile quello ottenuto da Erberto Rossi sulla azzurra Herbert nella decima edizione dello Slalom della Valle Intelvi. Al secondo posto si è piazzato il veneto Faustino Zandonà su Viali 3 mentre sorprendentemente è giunto terzo il pilota locale Giuseppe Comitti.

Schignano (Co), 10 Settembre 1995

Classifica assoluta: 1. Rossi (Herbert) penalità 134,85; 2. Zandonà (Viali 3) 138,82; 3. Comitti (Lancia Delta Integrale) 142,65; 4. Pandolfi (Fiat Cinquecento) 142,69; 5. Noris (Lancia Delta S4) 143,91.

RALLY DI PICO

Vittoria a un Parente

PICO — Si è risolto in un rally a eliminazione la 17. edizione del rally di Pico. Infatti solo un terzo degli equipaggi partiti ha portato a termine la gara. Poi ci si sono messe le verifiche a scremare ulteriormente: il 2. e il 3. classificato sono stati squalificati. Così su 10 superstiti si è imposto Francesco Parente.

Pico (Fr), 10 settembre 1995

Assoluta: 1. Parente-Crecco (Lancia Delta Integrale) in 1'03'52; 2. Russetta-Colella (Peugeot 205) a 3'14; 3. Lena-Poloni (Peugeot 106) a 4'50; 4. Larini-Poloni (Vauxhall Nova) a 6'09; 5. Di Mambro-Macera (Renault 5 Gt Turbo) a 6'55'.

RALLY A LIVORNO

Bella Vita in 5. zona

LIVORNO — Seconda vittoria in quinta zona per Gian Luca Vita, in coppia con Tosi con la Ford Escort della Sms, al 19. Rally Città di Livorno. Al secondo posto il locale Galleni (Subaru Legacy), che per tutta la gara ha cercato di recuperare un ritardo pagato a un C.O. dal copilota. Il Gruppo N è andato al pisano Galli, sulla Escort ex-Bentivogli.

Livorno, 10 settembre 1995

Assoluta: 1. Vita-Tosi (Ford Escort Cosworth) in 46'12; 2. De Cecco-Bangelli (Toyota Celica 4WD) a 50; 3. Galleni-Tanozzi (Subaru Legacy) a 1'13; 4. Pana-Ongaro (Sierra Cosworth) a 1'39.



Caruso nella gara di Coppa Clio a Monza infila Pedrini e va a vincere, sopra

SLALOM CILENTO

Vinaccia stronca tutti

OGLIASTRO CILENTO — Salutare passeggiata per Luigi Vinaccia (X1/9-2000) che, in totale assenza di concorrenti, si è imposto nell'8. Trofeo Cilento, gara organizzata dall'Automobile Club Salerno e che ha visto al via quarantatré concorrenti al via, 5'992 il vantaggio sul più immediato inseguitore, il grintoso Nicola Murino su Renault 5 Gt turbo Gr. N. Al terzo posto si è classificato Angresani al volante di una Renault 5 Gt Turbo che a sua volta ha preceduto Esposito, su Peugeot 205.

Ogliastro Cilento (Sa), 10 settembre 1995

Assoluta: 1. Vinaccia (Fiat X1/9) penalità 175,07; 2. Murino (Renault 5 Gt Turbo) 180,99; 3. Angresani (Renault 5 Gt Turbo) 182,95; 4. Esposito (Peugeot 205 Gt) 183,19; 5. Russo (Peugeot 205 Gt) 187,14.

SLALOM A LUGAGNANO

Massola di misura

LUGAGNANO — Tutto secondo pronostico nello slalom Lugagnano Vernasca, valevole per la coppa Italia 2. zona. Vittoria assoluta per Leonardo Massola con la Fiat X 1/9 Prototipo che ha preceduto di misura Cremonesi (Federcar Sp). Gli altri successi di categoria sono andati a Panaro (Gr. S), Bregalanti (Gr N) e Settembrini (Gr. A), quest'ultimo il migliore dei piloti locali.

Vernasca (Pc), 10 settembre 1995

Assoluta: 1. Massola (Fiat X 1/9) 151,18; 2. Cremonesi (Federcar Sp) 152,40; 3. Panaro (A112) 159,07; 4. Zaniboni (Fiat X 1/9) 160,44; 5. Tomasini (Opel Kadett) 161,95; 6. Comuni (Ford Escort) 164,88; 7. Loda (Fiat 127) 164,94; 8. De Martini (Fiat X 1/9) 166,14; 9. Bregalanti (Ford Escort) 166,69; 10. Carboniani (Fiat X 1/9) 167,06.



foto grafiePHOTO4

GROSSI DISERTA L'IMPRUNETA, OCCASIONE PER I RIVALI

TERRA

DI CONQUISTA



GLI ORARI

Il rally Impruneta-Castelfalfi è in programma sabato 16 settembre ed è valido quale quinta prova del Trofeo Tradizione Terra. Partenza e arrivo sono presso la tenuta di Castelfalfi (Fi).

Partenza	
	dalle ore 8.01
Ps 1 «Vigna»	km 3,85 dalle ore 8.09
Ps 2 «S. Stefano»	km 4 dalle ore 8.53
Ps 3 «Golf»	km 14,75 dalle ore 9.28
Riordino	
Castelfalfi	dalle ore 9.53
Ps 4 «Mommialla»	km 10,4 dalle ore 10.04
Ps 5 «Vigna»	km 3,85 dalle ore 11.41
Ps 6 «S. Stefano»	km 4 dalle ore 12.25
Ps 7 «Golf»	km 14,75 dalle ore 13.00
Riordino	
Castelfalfi	dalle ore 13.25
Ps 8 «Mommialla»	km 10,4 dalle ore 14.18
Ps 9 «Vigna»	km 3,85 dalle ore 15.13
Ps 10 «S. Stefano»	km 4 dalle ore 15.57
Ps 11 «Golf»	km 14,75 dalle ore 16.32
Riordino	
Castelfalfi	dalle ore 16.57
Ps 12 «Mommialla»	km 10,4 dalle ore 17.50
Arrivo	dalle ore 18.39

Le lunghezze
Totale 310,85 km, dei quali 99 per le dodici prove speciali, tutte su sterrato, in programma.

● **POLSTRADA.** Davide Giordano, agente di Polizia stradale di San Marcello Pistoiese, è fra i rappresentanti italiani del rally delle Polizie Europee in programma questa settimana. Giordano avrà a disposizione una vettura decisamente competitiva, una Delta Hf Gruppo A di Balbosca.

Il piccolo circo del Trofeo Terra approda in Toscana dove, quasi totalmente all'interno della tenuta di Castelfalfi (in provincia di Firenze) è in programma il rally dell'Impruneta che ha scelto per... non morire di associarsi agli uomini capitanati da Riccardo Heinen, organizzatore di alcuni rally nazionali e che aveva in programma una gara a invito proprio a Castelfalfi, poi annullata. Da questo e dalle difficoltà che gli uomini della squadra Corse Impruneta incontravano nel continuare con la collocazione abituale della gara, è nato un accordo triennale che porta il rally a Castelfalfi, con due speciali all'interno della tenuta e due al di fuori, tutte effettuate tre volte, per un totale di dodici tratti cronometrati. Al via del rally toscano non ci sarà il reuccio della serie sterrata Giuseppe

Grassi: in virtù della vittoria al rally del Mobile, il riminese ha preferito infatti disertare la gara per concentrarsi sul rally di Sanremo, che ha quest'anno in programma. La sua assenza dà, dunque, il via libera ai rivali di sempre. E la Grifo-

ne schiera due Toyota Celica St185, una per Dracone, l'altra per Zucchetti. Da seguire, fra le altre, le prestazioni di Novello, Manfrinato e Bertolini in Gruppo N e il confronto fra Martelli, Ascheri e Gonzo tra le due ruote motrici.

Assente Grossi, il cuneese Dracone medita il... colpaccio con la Toyota Celica della Grifone, in alto, nella quinta prova del Trofeo Terra che si disputa questa settimana a Castelfalfi, in Toscana

SI RIPARLA DEL COSTA SMERALDA Sardegna atto secondo?

C'erano una volta una gara che fece parlare molto di sé per tanti motivi: bellezza del paesaggio, difficoltà del percorso, accoglienza e calore del pubblico, prestigio degli sponsor. Il suo nome era rally Costa Smeralda e purtroppo, come si sa, la sua fine è stata decretata la scorsa primavera con la liquidazione della società organizzatrice, la «Rally Costa Smeralda SpA». Sembra però che qualcosa si muova dietro le quinte per far resuscitare questo... cadavere eccellente. La gara potrebbe anche non chiamarsi più come in passato, per via di eventuali diritti relativi ai marchi depositati, ma il percorso e le caratteristiche sarebbero del tutto simili. Ovviamente, l'organizzatore non sarebbe più quello di prima ma qualcun'altro, armato di buona volontà. Il tutto sarebbe, sembra, visto di buon occhio dalla Csa, che avrebbe così una gara di livello nell'Assoluto.

Marco Giordo



— Perché si è interrotto il rapporto tra Alex Florio e la Ras Sport?

«È stato, in pratica, un problema di sponsor. Infatti, alcuni sostenitori del team — dice Alex Florio — si

MENTRE L'ITALIANO ASPETTA LA MITSUBISHI...

Ras offre un'Escort ad Aghini per il '96

C'è un... «Ago» nel futuro della Ras? Da tempo, Andrea Aghini e la squadra italo-belga «flirtano», tanto che già lo scorso anno parevano vicini a raggiungere un accordo in base al quale il toscano avrebbe corso su una Escort. Poi, come si sa, «Ago» si accordò con la Mitsubishi per una stagione '95 nella quale, tuttavia, sinora ha corso poco. Soprattutto, Aghini non sa ancora che tipo di impegno la Mitsubishi è intenzionato a offrirgli per il '96. A questo occorre aggiungere che il team di Cowan non ha sinora deciso se far correre il toscano al Catalunya-Costa Brava, come programmato a inizio anno, e al Rac. In ogni caso, questa settimana Aghini è impegnato nei test di prepa-



razione e messa a punto della Lancer Evo III per il rally mondiale di Spagna (dove sicuramente c'è Mäkinen) e allora se ne dovrebbe sapere di più. Al toscano, comunque, la Ras (che come legge a parte ha troncato il suo rapporto di collaborazione

con Alex Fiorio) offrirebbe un programma '96 che comprende la partecipazione con l'Escort (nella foto) al tricolore Assoluto e ad alcune gare di prestigio, quali ad esempio Montecarlo, Tour de Corse, Spagna. Staremo a vedere...

CON IL SECONDO POSTO AL PRINCIPE DE ASTURIAS

Europeo più vicino per Bertone

Principe de Asturias tutto italiano: vittoria al canario Luis Monzon, al volante della Ford Escort «italiana» della Pro.motor.Sport, e secondo posto per Enrico Bertone con la Toyota Celica della Grifone. Un secondo posto che vale virtualmente il titolo di campione d'Europa per il pilota torinese e per il suo navigatore Max Chiapponi. Con i 150 punti conquistati nella gara spagnola, Bertone sale infatti a quota 1670 e contegga sette risultati (mentre il massimo è otto). Secondo, a 870 punti

è Holowczyc, che ha ancora due risultati pieni da sommare. Teoricamente, quindi, il polacco potrebbe rimontare, ma un esame del calendario rende poco più che meramente virtuale questa possi-

bilità. Per colmare gli 800 punti di ritardo da Bertone, infatti, Holowczyc dovrebbe vincere due delle tre prove a massimo coefficiente (20): Cipro, Antibes e Piancavallo... (g.c.)

CON CLASSIFICA PER GRUPPO A E GRUPPO N

Trofeo Opel unificato

Dal prossimo anno la Opel torna ad unificare i suoi trofei. Dal '96, dunque, si avrà nuovamente un solo monomarca; ancora con due gra-

duatorie finali assolute, una per il Gruppo N e una per il Gruppo A, ma con un solo vincitore: il pilota che avrà raggiunto il punteggio più alto in una delle due classifiche, per le quali saranno valide tutte le gare che si disputeranno in Italia nel '96. Il montepremi totale sarà di circa 500 milioni di lire, mentre solo per la Corsa Gsi 16V Gruppo N rimarranno i premi in gara. Per quanto riguarda il '95, infine, occorre segnalare che il rally di San Marino, avrà coefficiente 10 (era 6,5) sia per il trofeo Opel Racing che per l'Opel Corsa, mentre Sanremo (tutta la gara, non era l'ultima tappa solamente) avrà coefficiente 12. Per finire, contrariamente a quanto pareva, il rally di Monza non avrà validità per il monomarca Opel '95.



Con 4 vittorie, di cui tre consecutive, e due secondi posti in sei partecipazioni, Juha Kankkunen è il primatista del rally di Australia: l'anno scorso, con la debuttante Toyota Celica versione S1205, il fuoriclasse finlandese fu sconfitto per soli 9" da Colin McRae. Nell'albo d'oro della gara australiana figurano anche lo svedese Ingvar Carlsson ('88, Mazda 323 4Wd) e Didier Auriol, vincitore nel '92 con la Lancia Delta.

Il programma

Venerdì 15 settembre

Sabato 16 settembre

Prima tappa, km 743 con 13 prove speciali pari a km 207

Domenica 17 settembre

Seconda tappa, km 468 con 8 prove speciali pari a km 180

Lunedì 18 settembre

Terza tappa (finale), km 409 con 9 prove speciali pari a km 118

Percorso totale: km 1620 con 30 prove speciali pari a km 505.

Il campionato

L'ottava edizione del Rally di Australia è valida quale sesta prova del campionato del mondo 1995 Piloti e Costruttori e della Coppa Fia Conduttori Gruppo N, ma anche quale quarta gara del campionato Asia-Pacifico. Ecco le classifiche provvisorie del mondiale.

PILOTI - 1. Auriol punti 52; 2. Sainz, Kankkunen 50; 4. McRae 40; 5. Delecour 36; 6. Mäkinen, Eriksson 28; 8. Schwarz 22; 9. Thiry 20; 10. Aghini 18.

Costruttori - 1. Toyota punti 217; 2. Mitsubishi 199; 3. Subaru 193; 4. Ford 169.

Coppa Fia - 1. Madeira punti 43; 2. Recalde 30; 3. Isolde Holderied 27; 4. Backlund, Camandona 13; 6. Walfridson 10; 7. Gassner 8; 8. Radstrom, Bin Sulayem, Ordynski 7.



I principali iscritti

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.
Auriol-Giraudet	Toyota Celica 4Wd	F-F	A
Kankkunen-Grist	Toyota Celica 4Wd	SF-GB	A
Schwarz-Wicha	Toyota Celica 4Wd	D-D	A
Fujimoto-Hertz	Toyota Celica 4Wd	J-S	A
McRae-Ringer	Subaru Impreza Wrx	GB-GB	A
Sainz-Moya	Subaru Impreza Wrx	E-E	A
Bourns-Sircombe	Subaru Impreza Wrx	NZ-NZ	A
Delecour-Francois	Ford Escort Cosworth	F-F	A
Thiry-Prevot	Ford Escort Cosworth	B-B	A
Eriksson-Parmander	Mitsubishi Lancer Evo 3	S-S	A
Mäkinen-Harjanne	Mitsubishi Lancer Evo 3	SF-SF	A
Ordynski-Stacey	Mitsubishi Lancer Evo 3	AUS-AUS	A
Madeira-Silva	Mitsubishi Lancer Evo 2	P-P	N
Recalde-Christie	Mitsubishi Lancer Evo 2	RA-RA	N
Holderied-Thorner	Mitsubishi Lancer Evo 2	D-S	N

ALEX FIORIO LO SFOGO

sono tirati indietro e così siamo stati costretti a interrompere il programma. A livello contrattuale sono legato alla Ras sino a fine anno ma ho la libertà di correre con chi eventualmente me lo proporrà.

— In pratica, Alex Fiorio è sul mercato...

«A questo punto sono libero di correre con chiunque, anche se mi rendo conto che trovare un volante per le ultime gare della stagione non sarà

facile. Anzi, credo sia pressoché impossibile».

— Programmi per il prossimo anno?

«Per l'anno prossimo cercherò di allestire un programma completo in un campionato di prestigio. Credo che correrò in Italia o mi farebbe piacere partecipare al campionato 2 Litri. Ma, francamente, adesso è ancora troppo presto per parlarne».

(m.g.)



Rui Madeira difende in Australia la sua leadership nella Coppa Fia di Gruppo N

GLI ORARI

Il rally Città di Messina, valido quale sesta prova del campionato Assoluto, si disputa venerdì 15 e sabato 16 settembre.

Partenza a Messina

Venerdì, 15 dalle ore 12,00

Ps 1 Furnari
km 7,41 dalle ore 13,19

Ps 2 Nebrodi
km 32,62 dalle ore 13,44

Ps 3 Portella Mandrazzi
km 18,62 dalle ore 15,17

Riordino Mazzarrà S. Andrea
dalle ore 16,17

Ps 4 Furnari
km 7,41 dalle ore 17,00

Ps 5 Nebrodi
km 32,62 dalle ore 17,25

Ps 6 Portella Mandrazzi
km 18,62 dalle ore 18,58

Riordino Mazzarrà S. Andrea
dalle ore 19,58

Ps 7 Peloritani
km 14,83 dalle ore 21,44

Arrivo prima tappa
Venerdì dalle ore 22,45



Partenza 2. tappa a Messina

Sabato dalle ore 09,00

Ps 8 Tripi
km 28,35 dalle ore 10,34

Ps 9 San Pietro Patti
km 11,73 dalle ore 11,47

Ps 10 Pietrazita
km 16,56 dalle ore 12,55

Riordino Patti
dalle ore 14,03

Ps 11 Tindari
km 11,21 dalle ore 14,41

Ps 12 Tripi
km 28,35 dalle ore 15,44

Os 13 San Pietro Patti
km 11,78 dalle ore 16,57

Ps 14 Pietrazita
km 16,56 dalle ore 18,05

Riordino Patti
dalle ore 19,13

Ps 15 Tindari
km 11,21 dalle ore 19,51

Arrivo a Messina
sabato dalle ore 21,22

Le distanze
La gara misura 827,32 km, dei quali 267,9 per le 15 prove speciali (tutte su asfalto) in programma.

A MESSINA SI SFIDANO I TRE PROTAGONISTI UOMINI CO



GIANFRANCO CUNICO



ANDREA DALLAVILLA

Ultima arrivata nel calendario del campionato Assoluto ed ultima gara a coefficiente 1, il rally di Messina propone un percorso che è non solo fra i più lunghi della stagione, ma è anche fra i più belli e selettivi. E con un preciso punto focale: il tratto di strada sui monti Nebrodi che, incentrato su Montalbano, sarà teatro delle prove denominate Nebrodi (32,62 km) e Tripi (28,35), prove che sino alla sezione finale hanno tracciato comune e che verranno ripetute due volte per un totale di 122 km cronometrati sui 267 della gara. Se i Nebrodi sono la chiave del percorso, quella agonistica sarà offerta dal nuovo confronto diretto fra i tre big del campionato: Cunico (Ford), Liatti (Subaru) e Dallavilla (Toyota). Per l'occasione sia Grifone che Jolly Club rinunceranno a schierare gli «scudieri» Pianezzola e Longhi. La gara peloritana sarà determinante soprattutto per le prospettive tricolori di Dallavilla. Il bresciano, in ritardo rispetto agli avversari, potrà contare su un nuovo motore più potente e sulle Michelin da stam-

po. Per Liatti e Cunico la necessità di fare risultato è meno pressante ma i due, comunque, si giocano la possibilità di presentarsi alla via di Sanremo con i galloni di leader della classifica. Il rally di Messina avrà risvolti molto importanti anche al di là della lotta per il

successo assoluto. Innanzitutto, per la prima volta nella stagione, si assisterà ad un duello fra le Renault Clio Maxi: contro quella della Autorel per Medeghini si vedrà in azione quella allestita da Munaretto, affidata a Sergio Pianezzola. In Gruppo N, salvo forfait

dell'ultima ora (entrambi i piloti sono condizionati da problemi personali), si annuncia la ripresa del duello fra Manfrinato e Bentivogli, con il romagnolo che dovrebbe tornare in scena dopo una gara di assenza. Infine, entrerà nella fase decisiva il duello fra Ghez-

LE COMBINAZIONI VINCENTI

Ecco le combinazioni più... semplici (perché in realtà esistono 85 opportunità a pilota) che i tre protagonisti possono realizzare per far loro il campionato Assoluto, nell'ipotesi che il più immediato inseguitore ottenga il massimo risultato possibile conseguente a quello dei suoi due rivali diretti nella lotta al titolo.

CUNICO CAMPIONE SE
Vince a Sanremo: p. 105 (Liatti max p. 102,5)
Vince a Piancavallo e Messina: p. 105 (Liatti max p. 98,75)
Vince a Piancavallo (p. 100) e Liatti è meno che secondo a Sanremo (max p. 98)

LIATTI CAMPIONE SE
Vince a Piancavallo e Sanremo: p. 105 (Cunico max p. 101,25)
Vince a Messina e Sanremo, ed è secondo a Piancavallo: p. 103,75, con Cunico meno di secondo a Sanremo (max 103)

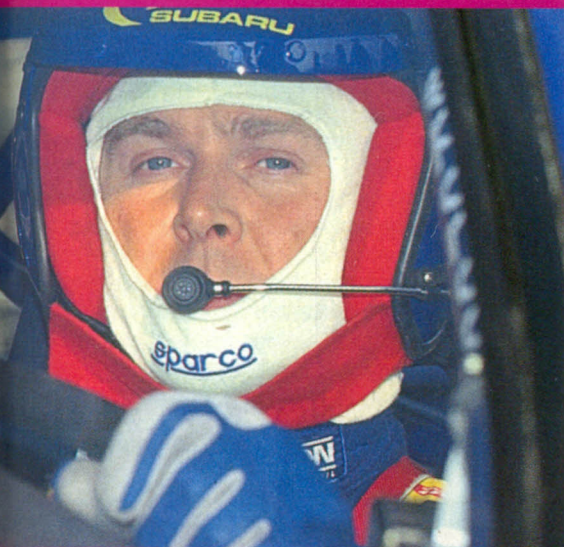
DALLAVILLA CAMPIONE SE
Vince tutte le gare: p. 107 (Cunico max p. 101,25)
Vince a Piancavallo e Sanremo ed è secondo a Messina: p. 102, con Cunico meno di secondo a Sanremo (max 98,75)

Va ricordato inoltre che i risultati utili sono cinque e poi bisogna procedere agli scarti, partendo ovviamente dal punteggio più basso. Nei rari casi di ex-aequo, Cunico parte favorito valendo come discriminante non gli scarti bensì il numero di primi posti. Per i tre, sinora, è andata così nelle cinque gare disputate:

	Il ciocco	1000 Miglia	Targa Florio	Salento	Lana	Totale
Cunico	20	20	15	20	0	75
Liatti	15	15	20	15	0	65
Dallavilla	8	0	10	12	20	50

DELL'ASSOLUTO

ENTRO



PIERO LIATTI

zi e De Luca per la conquista del titolo «gentlemen»: entrambi annunciano l'abbandono delle rispettive Lancia Delta Integrale. Per Ghezzi tornerà la Ford Escort Cosworth di Nocentini, mentre De Luca disporrà della terza Subaru della Art. Fra i rientri, pre-

visti anche quello di «Apy»: dopo lo stop al programma nel campionato 2 Litri conseguente ad un intervento chirurgico, il pilota siciliano si ripresenterà con la Renault Clio Williams Gruppo A preparata dal francese Bozian.

Gianni Cogni

I TOP AL VIA

N. EQUIPAGGIO (VETTURA)	GR.
1. Cunico-Evangelisti (Ford Escort)	A
2. Pasquali-Tedeschini (Subaru Impreza)	A
3. Liatti-Alessandrini (Subaru Impreza)	A
4. Pianezzola-Zanatta (Renault Clio Maxi)	A
5. Dallavilla-Fappani (Toyota Celica)	A
6. Bentivogli-Hedinger (Toyota Celica)	N
7. Manfrinato-Condotta (Ford Escort)	N
8. Munaretto-Tarantino (Ford Escort)	N
9. Medeghini-Quarantani (Renault Clio)	A
10. Zumelli-Bonucci (Ford Escort)	N
11. Garosci-DeCaro (Renault Clio Williams)	A
12. «Apy»-Alfano (Renault Clio Williams)	A
14. Oliva-Bonafede (Renault Clio Williams)	N
15. Ghezzi-Barone (Ford Escort)	A
16. DeLuca-Ferfogliata (Subaru Legacy)	A
18. Briguglio-Mondello (Toyota Celica St185)	A

● **RECORD.** Alla faccia di tutti i timori e le paure, gli organizzatori del rally di Messina si sono visti arrivare 85 richieste di iscrizione. Non male per essere gli ultimi arrivati dell'Assoluto, accettati nella massima serie solo in virtù delle numerose defezioni fra gli altri organizzatori. Con 85 iscritti, a Messina sono secondi solo al 1000 Miglia (92) e fra le gare del sud hanno surclassato sia la Targa Florio che il Salento.

● **GENTLEMEN... AGREEMENT.** Per il lombardo DeLuca la voglia di vincere il titolo Gentlemen in vista di un '96 ancora nell'Assoluto è davvero grande. Tanto da farlo decidere di passare dalla abituale Lancia Delta HF a una Subaru della Art, vettura che ritroverà anche a Sanremo, insieme all'esperto navigatore Ferfogliata. Poi, nel '96, DeLuca darà vita a una intera stagione con le giapponesi della Art.

● **TERRA ADDIO.** Ancora un rally tutto asfalto per il massimo campionato italiano, che troverà per la prima volta la terra solo il 9 ottobre, nella prima tappa del Sanremo. Cioè, poco più di 200 chilometri appena, alla faccia di quello che dovrebbe essere il fondo per eccellenza della specialità. E non è che l'aggiunta di una tappa del Piancavallo, l'ultima gara in programma, spostati più di tanto la realtà dell'Assoluto, un campionato su asfalto. La carenza resta e bisogna porvi rimedio.

● **TEST.** In vista del rally di Messina di questa settimana, Cunico ha effettuato una lunga sessione di test in Garfagnana. Obiettivo delle prove, condotte in collaborazione con i tecnici della Pirelli, è stato quello di cercare di oviare ai noti problemi di sottosterzo della Ford Escort e di testare due serie di coperture della Pirelli rinnovate solo nelle mescole ma non nella struttura. Cunico ha impiegato la vettura di Longhi, che utilizzerà anche a Messina, visto che la sua non è stata ancora ripristinata dopo l'uscita del Lana. L'assetto prescelto è tornato quello di inizio anno, cioè in configurazione «Montecarlo» e non tipo «Corsica», per il quale non erano disponibili tutti i particolari necessari.

● **VACANZE DI LAVORO.** Angelo Medeghini ha scelto di fare le ferie in Spagna, per la precisione in Costa Brava. Motivo? A parte la bellezza dei luoghi, l'opportunità di «dare un'occhiata» da vicino alle strade del rally mondiale Catalunya-Costa Brava, al quale parteciperà con ogni probabilità al volante della Renault Clio Maxi della Autorel con la quale ha gareggiato quest'anno nel tricolore Assoluto e in Corsica.

LO SFOGO

Doveva essere la stagione della consacrazione e invece per Pierino Longhi il '95 è un anno difficile. Tuttavia...

■ SERGIO REMONDINO

Un anno fa di questi tempi era in testa al campionato Assoluto, davanti a Cunico, ed era l'uomo mercato del tricolore. Poi è venuto il passaggio della Grifone al Jolly Club, dalla Toyota Celica alla Ford Escort, e le cose si sono fatte difficili. Pierino Longhi ha avuto un '95 altalenante e non sarà della partita a Messina, dove invece il suo capitano Cunico è stato alla fine iscritto quando in un primo momento pareva non dovesse correre.

— Niente Messina: arrabbiato?

«Non sono contento, ma non posso, sinceramente, essere arrabbiato. Con l'uscita di Cunico a Biella era rimasta una sola Escort al top e in lotta per il titolo c'è lui, non io»

— Appunto...

«Volete sapere se sono soddisfatto della mia stagione? È il primo anno in cui corro così poco, un po' perché sono state annullate delle gare, un po' per i problemi derivati dalle uscite di strada "distruitive" mia al Ciocco e di Cunico a Biella. Detto questo, è ovvio che non può farmi piacere essere quarto in campionato quando un anno fa ero in testa, ma devo anche dire, e non per piaggeria, che condivido la scelta del team: a Messina, effettivamente, avrei potuto fare molto solo se ci fosse stata un'Escort a livello di quella di Cunico. Con una dalla competitività inferiore avrei gareggiato per arrivare quarto, mentre in Sicilia serve correre per non far vincere Liatti e Dallavilla».

— Pierino Longhi è quello di sempre?

«Secondo me, sì. Di sicuro ho avuto dei problemi; dovuti alla novità della vettura, alle gomme da stampo, alle

Adesso Angiolini e Bortoletto si aspettano da me un gran Sanremo. Anche sulla terra

quali mi sono adattato con fatica, al fatto di aver sbattuto al Ciocco a inizio stagione: ancora oggi non ho assimilato in pieno la Escort. I problemi di sottosterzo all'anteriore, poi, hanno fatto faticare molto non solo me, ma anche Cunico. A Messina disporremo di nuove soluzioni. Non sappiamo ancora come vanno con le gomme nuove che ha preparato la Pirelli. Messina servirà anche per vedere queste cose».

— Longhi tornerà a correre a Sanremo. Con quali ambizioni?

«L'obiettivo rimane il titolo di Cunico ma io devo comunque fare una buona gara, dei bei tempi. Se lo aspettano Angiolini e Bortoletto. Anche su quella terra dove con l'Escort, sinora, non ho fatto neppure cento metri...».

— E nel '96?

«L'idea di Angiolini di correre nel 2 Litri non mi dispiace. Se mi chiederanno di gareggiare con una Ford "F.2" accetterò. Anche se la riduzione di cavalli non mi allesta».

PHOTO4



«Pierino» Longhi in azione al volante della Ford Escort del Jolly Club

MONDIALE RALLY

CARLOS SAINZ

A tre mesi dall'infortunio in bicicletta che lo ha costretto a rinunciare alla trasferta in Nuova Zelanda, l'asso spagnolo ritorna in gara in Australia. Racconta di come si è ristabilito e svela di puntare al terzo titolo

Da come sono andate le cose al rally di Nuova Zelanda di fine luglio, Carlos Sainz deve ritenersi tutto sommato soddisfatto. All'indomani dell'incidente in bicicletta, che lo ha costretto a rinunciare alla trasferta agli Antipodi, l'asso spagnolo aveva previsto un danno maggiore quanto a punti di campionato, presumendo che in quella parte di mondo i diretti rivali Kankkunen e Auriol, soprattutto il finlandese, avrebbero approfittato della sua assenza forzata per distanziarlo in classifica. Invece, vincendo a mani basse, Colin McRae ha impedito che i due della Toyota si avvantaggiassero troppo. E in Australia il mondiale sbarca adesso con

tre uomini, Auriol, Sainz e Kankkunen, divisi da un punto soltanto mentre il quarto in corsa per il titolo, McRae, è immediatamente dietro e perfettamente piazzato. A tre prove dalla conclusione il campionato Piloti ricomincia quindi daccapo. Ma in Australia, prima ancora che sulla classifica provvisoria, l'attenzione è sul rientro di Carlos Sainz dopo tre mesi di inattività; dunque, che cosa il fuoriclasse spagnolo sarà in grado di combinare, fino a dove riuscirà a spingersi, quante chance gli resteranno nella sfida per il primato finale. «Perché no, perché non continuare a guardare al titolo? La stagione non è compromessa — fa sapere Sainz prima di cominciare le rico-

gnizioni in Australia — Il braccio destro ha recuperato molto bene la mobilità, la fase di riabilitazione ha avuto successo. Prima di recarmi in Australia ho effettuato alcune prove con la Subaru Impreza a Madrid, sul circuito di Jarama, e in Inghilterra, ottenendo risultati superiori alle mie attese e a quelle dell'équipe di medici che ha curato il mio recupero. Il danno al tendine dell'omero destro non è stato affatto uno scherzo, ho rischiato parecchio. Oggi non ho alcun problema di pilotaggio. Ritengo di poter affrontare il rally di Australia, senza strafare, all'ottanta per cento delle mie possibilità. Restano ancora tre gare alla conclusione del campionato e nelle ultime due, Cata-



VOGLIA DI VINCERE

lunya e Rac, sarò al 100 per cento. Intendo vincere il campionato per la terza volta». E aggiunge «Magari con un po' di fortuna. In classifica ho due caselle vuote, Svezia e Nuova Zelanda. Quindi, da qui in avanti non debbo ritirarmi o mancare il risultato». Sainz preferisce non commentare la previsione che il suo datore di lavoro David Richards, patron del team Prodrive-Subaru, aveva azzardato in Nuova Zelanda - «Ci vorranno mesi prima che Carlos ritrovi l'efficienza» - e taglia corto: «C'è molta gente che crede di sapere tutto di me». Ma il ritorno del campione spagnolo, che inevitabilmente ha fatto lievitare la curiosità attorno al rally di Australia, è importante anche

per il mercato piloti: Sainz sta condizionando il panorama, come ormai accade da qualche anno. Prima di intraprendere qualsiasi iniziativa, i team manager aspettano la corsa australiana, quindi la verifica del recupero del madrileni. Interessata a ingaggiarlo è anzitutto la Toyota, ma anche la Ford si è fatta avanti, mentre alla Prodrive rivendicano l'opzione per il '96. «Di cosa sarà l'anno prossimo - confida Sainz - si comincerà a discutere seriamente dopo l'Australia. In questi mesi ho inseguito un solo obiettivo, tornare al volante di una vettura da corsa. Volevo ristabilirmi per essere della partita in Australia e non compromettere il mio futuro di pilota. Affrontare la

realtà, voglio dire il danno al tendine, è stato davvero duro. Ho temuto... ho avuto paura per la mia carriera. Fortunatamente sono stato assistito da un'équipe medica di primissimo ordine. Ma nei giorni successivi l'intervento chirurgico, e nella prima settimana di riabilitazione, non nascondo che mi chiedevo se davvero sarei tornato a gareggiare. Per superare quella barriera psicologica, avevo adottato uno stratagemma: impormi il rally di Nuova Zelanda quale data del rientro, pur essendo perfettamente consapevole che non sarebbe stato possibile, neppure con un miracolo. E pensare che tutto ciò è accaduto per una passeggiata in bicicletta».

Maurizio Ravaglia



RAID

LA «PÉKIN»

Neppure il suo sponsor credeva che sarebbe arrivato al traguardo e aveva previsto delle penali... Invece, l'ex ferrarista Tambay i dodicimila chilometri da Parigi a Pechino li ha percorsi tutti, finendo terzo. E ha spedito la prova: i saluti via posta, con timbro!

■ ELISABETTA CARACCIOLO

La prima cosa che Patrick Tambay ha fatto al ritorno dalla Parigi-Pechino, chiusa con un ottimo terzo posto assoluto, è stata acquistare un dizionario di francese. «Lo avevo promesso a una ragazza cosacca che abbiamo incontrato in Kazakhstan. Parlava francese ma non aveva mai visto un francese e non aveva neanche un dizionario da consultare». Di esperienze così Patrick Tambay, 46 anni, ex pilota di Formula 1, al Master Rally ne ha vissute di continuo, passando di paese in paese, conoscendo ogni giorno persone nuove. Russi, mongoli, nomadi, cinesi. È tornato dalla Parigi-Pechino da pochi giorni ma non vede l'ora di ripartire. L'ex pilota della Ferrari (due stagioni,

Cartoline da



Tambay. Occeilli, la gente

'82 e '83, in rosso, con due vittorie e cinque pole position), dopo cinque «Dakar» e una lunga serie di raid (Faraoni, Marocco e Tunisia) ha voluto provare anche i dodicimila chilometri della gara euroasiatica.

«Erano anni che aspettavo questa manifestazione. Nel '91 ero iscritto ma poi saltò tutto all'ultimo momento e nel '92, quando partì la prima edizione, impegni di lavoro mi impedirono di partecipare». L'invito di Metge a febbraio si è trasformato per Tambay in un'occasione da non perdere e da quel momento il pilota francese si è messo al lavoro per trovare auto e sponsor.

Una ricerca che si è rivelata difficile, anche per uno che si chiama Patrick Tambay ed ha sulle

spalle 114 Gran premi di Formula 1: se non fosse stato per i due organizzatori, Metge e Groine, corsi in suo aiuto, forse il francese non ce l'avrebbe fatta. Invece, la Rink, una società petrolifera russa, ha accettato di sponsorizzare la Mitsubishi Pajero di Tambay, ma con condizioni del tutto particolari. Tambay, ora che ha finito la gara, se la ride a ripensarci: «La Rink mi disse che se non fossi neanche partito da Parigi avrei dovuto restituire tutta la cifra. Che se non fossi arrivato a San Pietroburgo i tre quarti del totale sarebbero dovuti tornare nelle loro tasche. Se non avessi raggiunto Mosca avrei dovuto ridar loro il cinquanta per cento di quanto pattuito; se non fossi arrivato in Mongolia avrei dovuto separarmi dall'ul-

Piste fangose, dure, scassamacchine. Per Tambay, in basso, la Parigi-Pechino è stata una gara dura ma anche un viaggio alla scoperta di gente e culture diverse. Ecco ancora, nell'altra pagina, insieme al suo navigatore Occelli, al centro, in una foto ricordo con la popolazione locale

Pechino

La pattuglia di Polizia



Il Ragazzino a cavallo



Il vincitore Fontenay



BOX

Pierre Lartigue accusa i russi di boicottaggio

Pierre Lartigue, il tre volte vincitore della Coppa del Mondo Rally Raid, pilota ufficiale della Citroën, ha disputato la Pechino a bordo di un camion Kamaz. Lartigue si è distinto per la velocità e la facilità con cui ha condotto il grosso mezzo russo, vincendo anche una speciale. Il francese, arrivato a fine gara sesto assoluto, secondo di categoria T4, ha accusato però il team russo di aver manomesso il suo mezzo, togliendogli potenza, per consentire all'equipaggio ufficiale del russo Moskowskich di vincere.

● **FONTENAY.** Vincitori della Coppa del Mondo Rallies Tout Terra in Marathon lo scorso anno, Fontenay e il suo copilota Bruno Musmarra si sono imposti nella 2. edizione della Parigi-Pechino, davanti al russo Nikonenko, staccato di un'ora e 25'. I due francesi hanno avuto solo qualche problema tecnico nelle fasi iniziali.

● **ITALIANI.** Unico equipaggio italiano in gara Borona-Albiero, 19esimi e quinti della categoria camion T4, con un Iveco rigorosamente di serie. Al giorno di riposo, in Mongolia, a Ulaangom, i due italiani hanno dovuto sostituire i supporti della cabina del loro mezzo: a forza di buche e salti la stavano perdendo...

Forfeit di Ickx fiaccato... dal Kilimangiaro

Il campione belga aveva confermato all'inizio dell'anno la sua partecipazione alla Parigi-Pechino, ancora una volta da solo e sempre al volante della sua Toyota Hdj80. Ickx invece ha dato forfait perché fortemente debilitato dalla scalata del Kilimangiaro! Nell'impresa, compiuta a inizio estate, Jacky ha perso ben 15 chili di peso e non è sicuro neppure di riuscire a recuperare per la prossima «Dakar».

● **SFIDE.** In Mongolia i ragazzini in sella ai loro splendidi e veloci cavalli aspettavano a bordo pista auto e camion per affiancarsi e improvvisare sfide di velocità... In più di qualche caso il cavallo si è dimostrato più veloce dei concorrenti motorizzati...

● **PERCORSO.** La Parigi-Pechino si è disputata su un tracciato di 12.354 km di cui 4.686 di prove speciali. Il trasferimento è cominciato a Parigi e ha portato i concorrenti attraverso Belgio, Olanda e Germania, fino a Helsinki (in traghetto, sul mar Baltico) e da lì a San Pietroburgo da dove è partita la gara. Le 21 auto, 23 moto e gli 8 camion in gara più gli altri 8 di assistenza hanno poi attraversato Russia, Kazakistan, Mongolia e parte della Cina in 17 tappe.

◀ *timo 25 per cento... Da Ulan Bator, sollevato in parte da quest'impegno, ho mandato una bella cartolina allo sponsor. Almeno così aveva la prova che lì c'ero arrivato davvero. Così come dall'amico, a Pechino».*

Ma, cartoline a parte, l'ex ferrartista ha un sacco di ricordi e di esperienze da raccontare: «È difficile da spiegare, ma il lato sportivo della corsa era la cosa che ci interessava di meno: c'era un cronometro che andava avanti per tutti, è vero, ma non era che un aspetto di un'avventura unica. In realtà a me interessava continuare di tappa in tappa. In ogni paese scopriamo gente e culture diverse, villaggi e architetture differenti, persone semplici, povere ma felici e piene di dignità. E poi il percorso, le piste dapprima fangose e scivolose e poi via via più dure, scassamacchine in certe zone, ma mai quanto una "Dakar" o un Atlas. Piste tecniche, varie, a volte brevi, sinuose, in mezzo a paesaggi verdi che si perdevano davanti a noi. E quante buche! Ecco, quelle me le ricordo bene, tante, troppe e a volte non segnalate». Se le ricorda perché in una di queste ha rischiato di lasciarci la sua Mitsubishi: «Sono entrato forte in una buca che non avevamo assolutamente visto, siamo volati per aria e abbiamo capotato in avanti. Era la

RAID
LA «PÉKIN»



prima volta che danneggiavo così seriamente la macchina e ci sono rimasto malissimo. Abbiamo lavorato per un'ora per rimettere a posto l'auto. Per fortuna Bernard (Ocelli) mi ha aiutato molto a livello psicologico e mi ha convinto a proseguire».

Già Bernard, il suo copilota, l'altra metà dell'equipaggio. È stato lui, l'ex navigatore di Didier Aurioi — estromesso dalla Toyota con una decisione perlo-

meno sconcertante — ad accompagnare Tambay in questa avventura: «Bernard era a casa da troppo tempo, ancora provato psicologicamente da quanto era accaduto. Aveva bisogno di cambiare aria, di affrontare una realtà diversa fatta di speciali lunghe, di bivacchi, di tende montate sotto la pioggia. Doveva liberarsi la testa e così anch'io». Un'esperienza non da poco per Bernard abituato a cor-

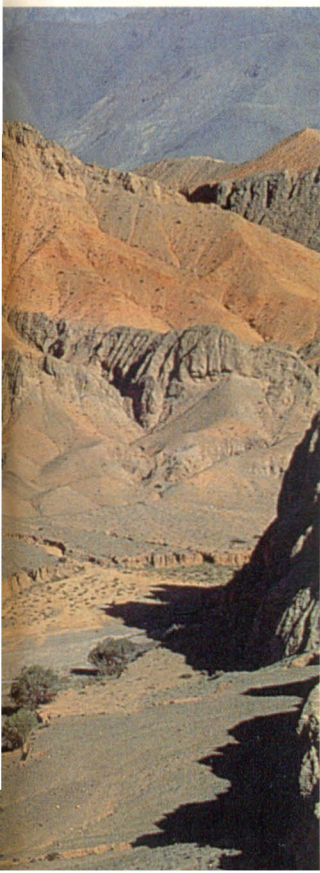




Gioie e dolori dalla Francia alla Cina alla Cina

C'è chi si dispera perché è con... l'acqua alla gola, sopra, e chi si rilassa un po'. Come Fontenay, a sinistra mentre si fa la barba perché tanto, dietro di lui, i secondi assoluti, i russi Nikonenko e Talantsev, sono a oltre un'ora... Dopo l'arrivo per tutti è comunque rimasto un rimpianto: lasciare un paesaggio da Grand Canyon, sotto

fotografie SOLDANO-DPPI



rere da pilota ufficiale: «All'inizio per lui non è stato facile — sorride Patrick — era abituato a una squadra di 250 elementi che lavoravano per lui, a un road-book segnato metro per metro. Qui si è trovato davanti a una scatola grigia (il Gps) e con in mano un road-book non proprio preciso, fatto di centinaia di chilometri, di buche, e di orientamenti. Però se l'è cavata bene e ha saputo creare un rapporto di complicità con il road-book, ha avuto solo un momento di sbandamento, alla seconda speciale. Ci siamo persi tutti, ma Bernard l'ha presa peggio degli altri. Ha buttato via il road-book e ha cominciato a urlare che si era perso, che non capiva niente, che non faceva per lui e che non avrebbe più dato le note: per uscire dalla speciale ho dovuto seguire i camion. Per fortuna alla sera Musmarra e Perin, i navigatori di Fontenay e Lartigue, l'hanno preso con loro e hanno lavorato insieme. Ha sistemato il road-book fino alle quattro e mezza di mattina e il giorno dopo abbiamo vinto la tappa».

Tante piccole soddisfazioni ed emozioni che Tambay aveva quasi dimenticato. «Avevo disputato la mia ultima "Dakar" nel '92. Mi ero ritirato alla prima tappa. Da allora, gli impegni con la Formula 1, con le televisioni e in ultimo, lo scorso anno, con la Larrousse, non mi hanno più concesso tempo. Solo ora mi accorgo quanto mi siano mancati i rally raid e sono già qui che fremo per ripartire». Non è stanco il francese, anzi. Stanco, semmai lo era alla partenza: «Giorno dopo giorno sono entrato in forma e mi sentivo sempre meglio. Per colpa dei bivacchi e dei pasti preparati da Groine sono addirittura ingrassato di quattro chili. Se penso alla fatica che avevo fatto per rientrare nel mio peso forma prima di partire...».

Patrick Tambay si presenterà adesso al via dell'Uae Desert Challenge in Dubai, a novembre, ma soprattutto sarà alla prossima Parigi-Dakar, sempre al volante della Mitsubishi: «Questo Pajero con il motore di serie mi ha dato un sacco di soddisfazioni. Ho riflettuto molto prima di sceglierlo e ora so che ho fatto bene. E poi tutto il team, era come essere ufficiali. Con la differenza, purtroppo, che qui pagavo io...».

RUOTE AD ALTA TECNOLOGIA - OMOLOGATE T.U.V.

6 X14
7 X15
7½ X17

MOD. GHIBLI



6 X14
7 X15
7½ X17

MOD. RACING



**INDUSTRIA ITALIANA PRODUZIONE
RUOTE IN LEGA (FONDATA 1964)**

RUOTE S.R.L. - SETTIMO MILANESE - VIA FERMI, 44
TEL. (02) 33501426/33501526 - FAX (02) 33500278

CONCESSIONARI ITALIA

TRIVENETO
MILANO-LODI-PAVIA
COMO-VARESE-LECCO
BERGAMO-BRESCIA
SONDRIO
PIEMONTE-TOSCANA-UMBRIA
EMILIA-ROMAGNA
LAZIO
CAMPANIA
PUGLIE
SICILIA ORIENTALE
SICILIA OCCIDENTALE

DONADELLO
IBA
Albavilla
Allovisio
Bossi
Pneuservice
Trading
Pneufin
Contegomme
Modugno
Paladino
R.G. Rusotto

Ford Mondeo e Radisich avanti così

Il 34enne Paul Radisich, vincitore delle due edizioni della Coppa Fia, si è accordato con la Ford per gareggiare anche l'anno prossimo nel campionato inglese per vetture Superturismo.

● **WATT.** Il danese Jason Watt, capoclassifica dell'Euroseries di F. Opel, sosterrà mentre As va in edicola un test con una Dallara-Opel del Bertram Schafer Racing sul circuito francese di Lurcy-Levis. Sarà questa la sua prima uscita con una monoposto di F.3.

● **FERTL.** Il tedesco Hans Fertl, l'ex-calciatore che in passato fu anche mezzala del Bayern, prenderà parte con una Reynard 95D del team Vortex alle due ultime gare della serie di F.3000.

● **PINK FLOYD.** In occasione della gara Bpr a Silverstone, in programma il 17 settembre, sarà della partita anche il manager del mitico complesso dei Pink Floyd: Steve O'Rourke si presenterà alla via al volante di una Porsche 911 GT2.

● **LUTTO.** La scorsa settimana nei pressi di Bologna il 63enne Carlo Fabbri, vincitore nel '94 del Campionato Italiano riservato alle Auto storiche, ha perso la vita in un incidente stradale. Il pilota romano aveva legato la sua carriera esclusivamente al modello Porsche 356. Alla famiglia Fabbri vanno le condoglianze della redazione di Autosprint.

DRAMMA

PER

O'DOR

POICHÈ HA MANOMESSO LA SUA CAMERA CAR

Nel turismo inglese mega multa a Harvey

Mega-multa per Tim Harvey nel Btcc. Il pilota della Volvo è stato sanzionato di 10.000 sterline (oltre 25 milioni) per aver buttato fuori pista Alain Menu nella gara di Snetterton. La decisione è stata presa dopo che i commissari della Toca — l'ente organizzatore della serie — hanno visionato il filmato della camera-car montato sull'auto di Harvey. Le immagini sono indecifrabili, perché l'obiettivo era sporco, ma l'audio è

stato sufficiente per ricostruire l'accaduto. «Quale filo devo sconnettere per escludere il camera-car?» domanda Harvey per radio prima del via. «Non ti preoccupare — gli rispondono dal box — abbiamo già sporcato l'obiettivo con dell'olio». Questo scambio di battute è stato sufficiente agli uomini della Toca per stabilire la premeditazione nell'incidente. Questo d'altro canto s'inserisce nella vera e propria guerra in cor-



STUDIOCOLOMBO

Il podio che l'aspettava per incoronarlo vincitore è rimasto vuoto, mentre lui era in elicottero, in volo disperato verso l'ospedale Benjamin Franklin di Steglitz. Mentre questo numero di As va in stampa, Kieth O'Dor, nella foto, lotta contro la morte, sottoposto ad una delicata operazione per la riduzione di due vasti ematomi cerebrali e di varie fratture alla gamba destra e al bacino. Il pilota britannico è rimasto vittima di un terribile incidente al 23esimo giro della 2. manche della SuperTourwagen Cup sulla pista dell'Avus. Sul rettilineo che conduce al curvone nord, la sua Nissan Primera ha scartato a sinistra — forse per il cedimento di una sospensione o la rottura del motore — e, dopo aver rimbalzato sul guard-rail, è stata centrata dall'Audi di Frank Biela. Nonostante la disperata frenata del tedesco, l'urto è stato violentissimo. Ai soccorritori la situazione si è presentata drammatica: O'Dor aveva perso la conoscenza e perdeva molto sangue. Il britannico è stato intubato, ma per estrarlo si è dovuto segare la gabbia, operazione che ha richiesto oltre 30 minuti. L'incidente ha riaperto le polemiche sulla pista dell'Avus. Per giunta, la direzione gara ha confermato l'incapacità di gestire le emergenze, facendo girare le auto con la pace car durante le operazioni di soccorso. Già prima del via si diceva che questa sarebbe stata l'ultima gara sullo storico circuito. Ora è finita. Correrai ancora sarebbe una pazzia. Ironia della sorte, poco prima O'Dor aveva trionfato nella manche di apertura, dopo aver ottenuto la pole. «È la più bella giornata della mia vita!» ci aveva detto sorridendo, poco prima di partire per una corsa che si sarebbe conclusa in un letto d'ospedale.

Fabio Ravaoli

Tamara Vidali, nella foto, correrà a Varano, mentre la Nissan ha rinunciato alla presenza sulla pista parmense. In occasione del penultimo appuntamento del Superturismo tricolore, l'Audi iscriverà una terza vettura per la Vidali, permettendole di fare rientro nel campionato italiano, che l'ha lanciata. La ragazza trevigiana, pilota ufficiale della Casa di Ingolstadt nella Super Tourwagen Cup tedesca, non potrà, tuttavia, prendere punti. Il regolamento del nostro campionato prevede, infatti, che una Casa già presente nella serie non possa iscrivere ulteriori piloti a meno di non farlo per tutti e tre gli appunta-

so fra i team di Tom Walkinshaw e Frank Williams, che si estende anche alla F.1 nei rapporti fra Ligier e Williams. Sabato, in occasione dell'appuntamento del Btcc a Oulton Park, Alan Gow, presidente della Toca, ha messo gli uomini del Twr di fronte a una difficile alternativa: vedere Harvey bandito dal campionato o pagare la salata multa. Ovviamente hanno deciso di sborsare...

(f.r.)

NEI TEST DI CLASSE 1 IN VISTA DI SINGEN

Larini a Magny-Cours va al top con l'Alfa

La tre giorni di prove a Magny Cours per i team turismo Classe 1, si è chiusa lunedì scorso col miglior tempo dell'Alfa Romeo di Nicola Larini, nella foto, in 1'36"5. Il campione Dtm 93 era al volante di una 155 Step 2 su cui il cambio semiautomatico 95 era stato temporaneamente accantonato a favore del più affidabile semiautomatico usato sulle 155 Step 1. L'esperimento ha avuto successo ed è possibile che si veda già a Singen nella Step 1 che sempre si è ben comportata in questa seconda metà di stagione. Soddisfatti della trasferta anche all'Euroteam: Stefano Modena ha girato con la Step 2 originariamente destinata a Bartels (che non cambierà



ORSI

per quest'anno la sua Step 1), ottenendo come miglior tempo un 1'37"5 valido considerando le coperture a disposizione. Contento anche Michele Alboreto: in prestito al team di Seresina per tre giorni, ha girato per la prima volta nel '95 con una certa regio-

larità e sempre vicino ai cronometri di Modena, del quale impiegava il vecchio telaio, che utilizzerà anche a Singen. La vettura impiegata dal milanese passerà così a Gabriele Tarquini, che per la prima volta correrà con una Step 2. Il secondo miglior tempo, 1'36"6, è stato della Calibra di Manuel Reuter. In Opel hanno effettuato numerosi long run senza incontrare problemi di affidabilità. Reuter è stato il più veloce il primo giorno e con la pista bagnata (ma Larini non è sceso in pista). Entusiasti per avere finalmente messo alle spalle le rotture, in Opel hanno utilizzato differenziali attivi e il cambio semiautomatico, sulle vetture di Reuter e del tester Volker Strycek, che come Klaus Ludwig conduceva anche un programma di sviluppo aerodinamico. A Singen difficilmente saranno impiegati in gara.

FIOCO ROSA IN... REDAZIONE Benvenuta, Benedetta!

L'approdo di Schumacher alla Ferrari non è stato l'unico parto... felice dell'estate '95. Per la redazione di As le attenzioni erano rivolte anche altrove, a seguire passo dopo passo un altro «arrivo illustre», ossia la nascita di Benedetta, figlia della nostra collega Marisa Imbrogno. L'attesa è stata ben ripagata e non poteva essere altrimenti. Lo charme di Marisa e lo stile di suo marito Alberto hanno dato ottimi frutti e tutti noi condividiamo con loro la gioia per la nascita della stupenda bambina. Chi l'ha vista non ha saputo trattenere un commento alla... Nigel Mansell: «Fantastic job!»

L'AUDI LA SCHIERERÀ NEL SUPER TURISMO DI VARANO

Rimpatriata della Vidali

menti finali della stagione — come fece proprio l'Audi lo scorso anno con Frank Biela — questo per non stravolgere l'esito del campionato con giochi di squadra.

Per avere la Vidali in pista, si è trovato il compromesso di escluderla dai punti. Purtroppo a Varano non ci sarà la Nissan. Dopo i test effettuati da Ivan Capelli con la

STUDIOCOLOMBO

Prima 4x4 a Snetterton, Han Tjan, responsabile del programma Superturismo della Nissan Motorsport Europe, ha declinato l'invito della Salerno Corse. «Nonostante i progressi — ha spiegato Tjan — la nostra auto non è ancora in grado di competere per i primi posti. Mi spiace deludere gli appassionati italiani, anche perché terrei molto a una presenza nel vostro campionato, ma verremo solo quando saremo certi di poter fare bella figura».



PADDOCK

Dopo essersi ben comportato alla sua prima stagione completa in F.3 Tony Kanaan potrebbe firmare per l'Audi

MARIO DONNINI

Sono un po' cambiato le cose per Tony Kanaan, ad un anno dal suo trionfo in F. Europa Boxer. In questa stagione, la sua prima completa in F.3, non è ancora riuscito a raggiungere una vittoria. In compenso ci sono ottime novità per il suo futuro di pilota...

«Sono molto orgoglioso di aver ricevuto una chiamata dall'Audi. Nei prossimi giorni ci incontreremo e, se tutto andrà come preventivato, potrei firmare per correre con la Casa di Ingolstadt nella prossima edizione del Superturismo al volante di una delle A4 che stanno dominando la serie quest'anno».

— Non sarebbe un passo indietro interrompere sul nascere la carriera di pilota di monoposto?

«No di certo, accordarsi con una Casa come l'Audi sarebbe un fondamentale salto qualitativo per la carriera di un pilota professionista».

— Quest'anno le prestazioni di Kanaan sono state positive, anche se sembra mancare quel pizzico di spunto in più per arrivare al top.

«Quel qualcosa di indefinibile che sembra mancare si può indicare con una semplice parola: soldi. Se ne avessimo avuti di più a quest'ora saremmo più avanti. Le corse sono anche questo...»

— In questi ultimi tempi la F. Indy è divenuta terra di conquista per i piloti brasiliani. Mai pensato ad un programma in Usa?

«In effetti ho una proposta per disputare una stagione in F. Indy Lights. Il budget sarebbe assicurato dalla Marlboro e io dovrei



PHOTO4

Il pilota brasiliano gareggerebbe nel Super T'96 al volante della A4 dominatrice quest'anno

pensare solo a guidare e a vincere. Vedremo, intanto voglio portare avanti questa trattativa con l'Audi. Entro breve inizierò a provare la vettura, ci tengo molto...

— E la F.3?

«Baderò a finire il campionato cercando di raggiungere qualche buon risultato, utile per il mio morale e anche per i ragazzi della Tatus. Quasi sicuramente questa sarà la mia ultima stagione nella categoria. Ci vogliono tanti, troppo soldi per puntare al campionato. Meglio pensare a costruirsi un futuro da pilota professionista...»

Fisichella pensa a Macao con la Rc

A un anno di distanza dal suo successo nel Campionato Italiano di F.3, Giancarlo Fisichella potrebbe fare il suo ritorno «una tantum» nella categoria, correndo a Macao con una Dallara-Opel del team Rc. «Non c'è ancora niente di sicuro — ha dichiarato il giovane pilota romano — ma se avremo l'ok da parte di uno sponsor non ci dovrebbero essere problemi».

● **SALITA.** Molta attesa e grande entusiasmo a Pedavena per la 13. Cronoscalata di Croce d'Aune. La gara rientra nel Campionato Italiano della Velocità della Montagna. Il Comitato «Amici della Pedavena-Croce d'Aune» sta allestendo il percorso con la massima attenzione nel rispetto delle esigenze del pubblico e dell'ambiente. La gara misura 8,720 km, con un dislivello del 7,82%. Nel 1994 vinse Mauro Nesti sotto la pioggia. Il via ufficiale alla competizione è previsto alle 11 di domenica 17 settembre.

● **DEBUTTANTI.** Nella prossima gara di Misano del Trofeo Mini Cooper, in rappresentanza del «gentil sesso» oltre a Raffaella Bravo, scenderà in pista anche Cristina Carognani. Per quanto riguarda gli ospiti dopo la partecipazione a Binetto del pugliese Pasquale Chimenz, sarà la volta di Pietro Ferretti.

L'ALFA LIBERA IL POSTO DI TARQUINI E...

RAVAGLIA CORRERÀ LA COPPA FIA



Anche Roberto Ravaglia, nella foto sopra, e Hans-Joachim Stuck saranno alla Coppa del Mondo Fia Superturismo, che si svolgerà al Castellet il 15 ottobre. Entrambi erano rimasti fuori dalle convocazioni fatte dalla Federazione italiana e tedesca, ma grazie a un paio di escamotage ben studiati saranno anche loro della partita. Ravaglia è stato ripescato in seguito al rimaneggiamento del quintetto azzurro. L'Alfa Romeo, che sarà rappresentata dal solo Gabriele Tarquini, ha sfruttato la possibilità che il regolamento concede ai Costruttori di designare sino a tre piloti, scrivendo direttamente l'abruzzese. In tal

modo all'interno del team italiano si è liberato un posto che è stato assegnato a Ravaglia. Il veneto correrà

al Castellet con la Bmw Bi-gazzi che guida nella Coppa Adac tedesca, e affiancherà gli altri convocati:

IN USA CON DOMINIC DOBSON

La Pac-West nel Super-T

Il Team Pac-West, impegnato da due stagioni in F.IndyCar, ha deciso di fare il suo debutto anche nelle ruote coperte, prendendo parte l'anno prossimo alla prima edizione del Natcc, la serie nord americana riservata alle vetture Superturismo. A renderlo noto è stato Dominic Dobson, comproprietario della squadra ed ex pilota di F.Indy: «Crediamo molto nelle competizioni della Classe 2 e sono molto felice di avere l'opportunità per tornare al volante di un'auto da corsa». Al momento non è stato ancora ufficializzato il nome della Casa a cui la Pac-West si appoggerà. Dobson farà comunque il suo ritorno agonistico dopo un anno di assenza dalle corse. L'ultima esperienza su una vettura a ruote coperte l'aveva avuta nella 24 ore di Daytona nel '90.

Pirro, Capello, Naspetti e Colciago. Ancor più semplice è il sistema adottato per ripescare Stuck. Non avendo trovato spazio nel team tedesco, il pilota dell'Audi è stato nominato come unico rappresentante della Federazione austriaca; per parte di madre, infatti, Hans gode della doppia nazionalità. Nei prossimi giorni i quadri degli iscritti dell'appuntamento iridato verranno completati, ma fra le adesioni dell'ultim'ora possiamo citare Johnny Hauser (Ford-Eggenberger) per la Svizzera e i neo-campioni nazionali Mike Briggs (Opel) per il Sudafrica e Paul Morris (Bmw) per l'Australia.

Fabio Ravaoli



VARATI GLI ULTIMI CORRETTIVI NEL CIVT Con 15 chili in più l'Honda Civic in N 4

Ultimo correttivo stagionale per le auto del Civt. In vista dei due appuntamenti conclusivi di Varano e Vallelunga, la Csa ha deciso di modificare i pesi per penalizzare le vetture troppo performanti. Le Ford che monopolizzano le classi maggiori sono state zavorrate con ulteriori 10 kg. In N1 l'Escort Cosworth passa da

1280 a 1290, in N2 la Sierra 4x4 sale da 1310 a 1320. Provvedimenti doverosi per cercare un riequilibrio a favore delle Bmw M3 (le E36 3 litri in N1 e le E30 2.3 litri in N2), ma che, aggiungendosi ai precedenti interventi di appesantimento, rischia di coinvolgere il fattore sicurezza. Frenare una massa di 13 quintali e più, lanciata a

250 all'ora diventa problematico. Anche la Bmw 325i, dominatrice della classe N3, dovrà portare 10 kg extra. Persino più gravosi gli interventi nelle classi minori. 15 kg in più sono stati imposti alle «Honda Civic in N4 (da 950 a 965), all'Alfa 33 Permanent 4 in N6 (da 880 a 895) e all'Opel Corsa Gsi in N7 (da 820 a 835).

ANCHE LA FORD... INGRASSA

GRUPPO CLASSE	NUMERO OMOLOG.	VEETTURA	VECCHIO PESO IN KG	CORRETTO IN KG	NUOVO PESO IN KG
N 1	5466	Ford Escort Rs Cosworth	1280	+ 10	1290
N 2	5414	Ford Sierra Cosworth 4 x 4	1310	+ 10	1320
N 3	5454	Bmw 325 Coupé	1150	+ 10	1160
N 4	5356	Honda Civic 3 porte	950	+ 15	965
N 4	5400	Honda Civic 3 porte (EF9)	950	+ 15	965
N 4	5444	Honda Civic 3 porte Sirii	950	+ 15	965
N 6	5456	Alfa Romeo 33 Permanent 4	880	+ 15	895
N 7	5516	Opel Corsa 16 V	820	+ 15	835

PER LE A4 CHE SARANNO IMPEGNATE NEL BTCC '96

Wickham tecnico Audi

Si va concretizzando rapidamente l'ingresso dell'Audi A4, nella foto, nel campionato Superturismo britannico.

L'ultima mossa in ordine di tempo fatta dalla Casa di Ingolstadt è stata l'ingaggio come team manager di John

Wickham, che negli ultimi tempi aveva ricoperto lo stesso ruolo presso il team Nissan-Janspeed. A Wickham, che si affianca a Richard Lloyd, già designato come coordinatore del team, l'Audi ha affidato il compito di mettere insieme una squadra nuova di zecca che avrà base a Buckingham nell'ex factory dell'Mct. Il pilota potrebbe essere Pirro o Stuck.



GIOVANI LEONI

Corre neppure da un anno ed è già leader nella classe N5 del Civt. **Giuliano Alessi** non crede ai propri occhi e...

■ ALESSANDRO COLLINA

Corre nemmeno da un anno, eppure è già leader della classe N5 nel campionato italiano velocità turismo. Giuliano Alessi arriva alla gara di Varano, la penultima del tricolore, con un vantaggio di quattro punti sugli inseguitori. E sembra intenzionato a difendere la leadership fino alla fine con l'Alfa 33 16V della Todi Corse.

«Non mi sembra vero. Sono in testa alla graduatoria della classe più combattuta del campionato turismo, la N5. A inizio stagione non credevo perché non ho alcuna esperienza di corse.

— Corretto, ma estremamente duro da superare perché arcigno e veloce, il giovane romano di 23 anni si sente ancora alle prime battute della carriera...

«Voglio fare le cose per gradi. L'obiettivo è arrivare al Superturismo, ma prima devo maturare correndo in Gruppo N. La prima corsa l'ho disputata a Magione nell'ottobre scorso: il debutto nelle gare Club è stato battezzato con un secondo posto a cui hanno fatto seguito altre due vittorie sempre sulla pista umbra. In funzione di questi risultati ho deciso di entrare nel Civt per fare esperienza. Non credevo che sarei stato competitivo».

— Figlio di un colonnello dell'esercito e nipote del presidente dell'Ac Italia, è un tipo che rifugge i clamori della ribalta...

«Sono grato a mio padre per quanto sta facendo per me. È eccezionale: fa il mio manager senza farmi mai pesare le situazioni. Con molta chiarezza mi ha detto: visti i risultati andiamo avanti, ma cercheremo degli aiuti solo se te li meriterai...

— Il titolo di classe è alla tua portata...

«Non sarà facile. Varano non è una pista che si adatta alla mia Alfa 33, mentre a Vallelunga dovrei dire la mia. Sarà una bella battaglia, perché la matematica tiene in gioco ancora molti piloti, per cui bisognerà badare solo a vincere. Il rivale più temibile sarà Viglione, veloce ed esperto, ma non potrò sottovalutare nemmeno Vicarelli e Pezzuto che dispongono delle Peugeot 306, a mio avviso le vetture più competitive. Mi arrenderò solo... alla fine: ho imparato a lottare "porta a porta" in una classe in cui il livello di competitività è sempre altissimo...».

L'obiettivo finale è quello di correre in futuro con vetture della Classe 2

PHOTO4



Con l'Alfa 33 16V Giuliano Alessi è al comando della Classe N5 nel Civt

CAMPIONATO
IMSA

GARA IN TEXAS



Una vittoria senza età

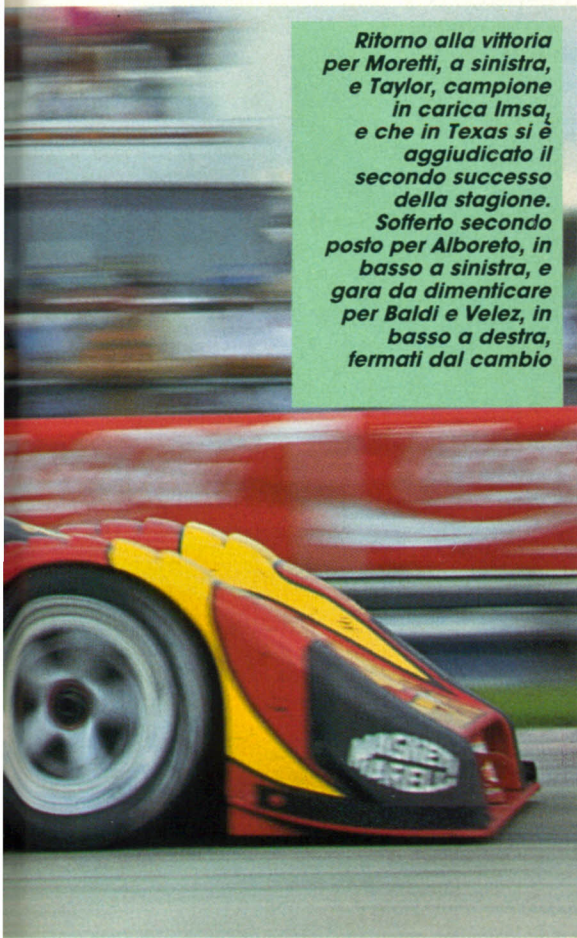
In coppia con Taylor il veterano Moretti si è aggiudicato la gara di Huston in Texas. Grazie a questo nuovo successo della 333 Sp si è rafforzato il predominio Ferrari nella Serie

■ LAURA CULLEY

COLLEGE STATION - Doppietta Ferrari. In Texas, nella nona prova del campionato Im-sa, Moretti e Taylor hanno conquistato il successo davanti ad Alboreto. Davvero una gran soddisfazione per Moretti, veterano della categoria, fautore del ritorno della Ferrari nella Serie americana, e Taylor, campione in carica, al suo secondo successo stagionale. Le 333 Sp di Maranello hanno dunque ripreso il comando delle operazioni interrompendo la serie positiva di Weaver, che con la Riley Scott MkIII-Ford si era aggiudicato i tre appuntamenti precedenti. È una gara sofferta e durissima, tanto

per i piloti delle «rosse», quanto per quelli delle R&S. La Ferrari ha consolidato la sua leadership nella classifica costruttori. Velez, anche lui con la 333 Sp, è però rimasto al comando della classifica piloti per il rotto della cuffia. Era contemporaneamente iscritto sulle Ferrari di Moretti-Taylor, di Alboreto-Baldi. A due terzi di gara, quando è arrivato il suo turno di guida, ha scelto di correre con quest'ultimo, che puntava al successo. La strategia sarebbe stata vincente, in tutti i sensi, se poco dopo aver preso il volante sulla sua vettura non si fosse verificata la rottura del cambio, che lo costringeva ai box, dove i mec-





Ritorno alla vittoria per Moretti, a sinistra, e Taylor, campione in carica Imsa, e che in Texas si è aggiudicato il secondo successo della stagione. Sofferito secondo posto per Alboreto, in basso a sinistra, e gara da dimenticare per Baldi e Velez, in basso a destra, fermati dal cambio



TEXAS WORLD SPEEDWAY

College Station (USA), 11 settembre
9. prova del campionato Imsa Wsc

COSÌ (IN 37) AL VIA E (IN 21) AL TRAGUARDO

Alboreto (Ferrari 333 Sp Wsc) 55'339	Wallace-Leitzinger (Riley&Scott Mk3-Ford Wsc) 55'425
Moretti-Taylor (Ferrari 333 Sp Wsc) 55'494	Velez-Baldi (Ferrari 333 Sp Wsc) 55'593
Weaver-Paul jr. (Riley&Scott Mk3-Ford Wsc) 56'128	Bentley-Payne (Riley&Scott Olds Wsc) 56'755
Nelson-Clark (Spice Lexus Wsc) 58'190	Sutherland-Pace (Splice Oldsmobile Wsc) 58'329
O'Connel-Morton (Nissan 300 Zx Gts-1) 58'855	Brassfield (Oldsmobile-Cutlass S. Gts-1) 59'000
Miller-Wagner-Kreider (Kudzu Sg2-Buick Wsc) 59'065	Hoerr (Oldsmobile Cutlass Gts-1) 1'59'133
Dibos (Ford Mustang Gts-1) 1'00'115	Schramm-Hayner (Chevrolet Camaro Gts-1) 1'01'103

1. **Moretti-Taylor** 153 giri in 2.59'57"119 media 157,595 kmh
2. **Alboreto** a 1 giro
3. **Wallace-Leitzinger** a 2 giri
4. **Sutherland-Pace** a 2 giri
5. **Hoerr** a 3 giri
6. **Brassfield** a 4 giri
7. **Nelson-Clark** a 6 giri
8. **Camferdam-Mandeville** a 9 giri
9. **C.Morgan-R.Morgan** a 9 giri
10. **Auberlien** a 10 giri
11. **Trejos-Varde** a 10 giri
12. **Miller-Wagner-Kreider** a 11 giri
13. **Schumacher-Pilgrim** a 12 giri
14. **J. Lewis-Purner** a 13 giri
15. **Hubman-Kester** a 16 giri
16. **Bentley-Payne** a 16 giri
17. **Slater-Spenard** a 17 giri
18. **Greer-Uria** a 19 giri
19. **Vargo-Refenning** a 19 giri
20. **Tradd-Painter** a 20 giri
21. **Schramm-Hayner** a 20 giri

□ Giro più veloce: **Moretti-Taylor** in 56'214

15. **Hubman-Kester** (Tiga-Mazda Wsc) 1'01'576; 16. **Camferdam-Mandeville** (Hawk Md3R-Mazda Wsc) 1'02'254; 17. **Groggins** (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 1'03'127; 18. **Auberlien** (Mazda Rx-7 Gts-2) 1'03'951; 19. **Schumacher-Pilgrim** (Porsche 911 Gts-2) 1'04'310; 20. **Trejos-Varde** (Porsche 911 Gts-2) 1'04'319; 21. **Slater-Spenard** (Porsche 911 Gts-2) 1'04'858; 22. **Burt-Higgs** (Chevrolet Camaro Gts-1) 1'04'869; 23. **Said III-Murry** (Porsche 968 Turbo Gts-2) 1'04'976; 24. **Fuller-Cole** (Chevrolet Camaro Gts-1) 1'05'520; 25. **D.Lewis-Johnson** (Mazda Mx-6 Gts-2) 1'05'529; 26. **J.Lewis-Purner** (Porsche 911 Gts-2) 1'05'533; 27. **Gueter-Paul jr.-Donohue** (Bmw M3 Gts-2) 1'06'102; 28. **Melgrati-Jackson** (Ferrari 348 Gts-2) 1'06'554; 29. **Greer-Uria** (Mazda Rx-7 Gts-2) 1'07'497; 30. **Willson-MacArthur-Yamashiro** (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) 1'07'802; 31. **Vargo-Refenning** (Porsche 911 Gts-2) 1'08'027; 32. **Tradd-Painter** (Chevrolet Camaro) 1'08'789; 33. **Miller** (Kudzu D14-Chevy Wsc) s.t.; 34. **Osterholt** (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) s.t.; 35. **C.Morgan-R.Morgan** (Oldsmobile Cutlass Supreme Gts-1) s.t.; 36. **Shalala-Pastorini** (Porsche 911 Gts-2) s.t.; 37. **Gueter-Paul jr.-Donohue** (Bmw M3 Gts-2) s.t..

canici del team Scandia facevano miracoli per consentirgli di riprendere la corsa. Ma Velez poteva concludere solo al 24esimo posto. «Certo ho perso un solo punto del mio vantaggio su Weaver — ha spiegato Velez a fine gara — perchè anche lui, fortunatamente per me, quasi in contemporanea ha rotto la frizione, finendo nelle retrovie. Di punti ne avrei potuti, invece, guadagnare davvero tanti se tutto fosse andato per il verso giusto. Invece ho scelto la vettura sbagliata, quella che poi ha rotto il cambio...». Alboreto, secondo al traguardo, a sua volta ha avuto non poco da recriminare per l'andamento della corsa. Anche lui avrebbe potuto puntare al successo, dopo aver siglato la pole record, nel concitatissimo primo giro della corsa la Ferrari di Michele è stata toccata dalla R&S di Wallace. L'ala anteriore della sua 333 Sp si è rovinata e il bilanciamento della vettura è così andato in tilt. «A partire da quel momento — ha spiegato Michele — ho dovuto combattere con un sottosterzo difficilissimo da controllare, che per di più mi ha fatto usurare molto rapidamente le gomme anteriori. Ho lottato non poco per risalire in seconda posizione, portando a termine la gara con una vettura davvero inguidabile». Wallace e Leitzinger, anche loro con qualche problema di assetto, sono invece riusciti a concludere al terzo posto, racimolando punti preziosi per la R&S-Ford nella classifica Costruttori, che vede la Casa americana sempre al secondo posto, sebbene sensibilmente più distaccata. Nella classe Gts-1 buon 5. e 6. posto di Hoerr e Brassfield, entrambi con i modelli Cutlass Supreme della Oldsmobile, che ormai ha praticamente in tasca il titolo Costruttori della classe Gts-1. ■



FORMULA INDY

LAGUNA SECA

LAGUNA SECA — E adesso che i giudici decidano quello che vogliono. Jacques Villeneuve conquista sul campo la vittoria nel campionato di F. Indy, rendendo così del tutto inutile il verdetto relativo all'appello della Penske per la squalifica di Portland. Una corsa drammatica, dominata inizialmente da Villeneuve che sembrava voler risolvere di forza il suo duello con Al Unser. Per 28 giri il canadese è rimasto al comando, contenendo agevolmente gli attacchi che gli venivano portati in maniera ossessiva da De Ferran e Fabi. Sembrava una corsa già finita, con Al Unser che era rimontato dalle retrovie ma che aveva i suoi problemi per riavvicinarsi al gruppo dei primi. Poi è accaduto un fatto impensabile. Per ben due volte le gomme anteriori di Villeneuve si sono forate: probabilmente perché sfiorate dalle appendici aerodinamiche. Per il canadese è iniziata così una lunga teoria di fermate ai box per la sostituzione dei pneumatici e del musetto, proprio mentre Unser, sentendo che la situazione stava volgendo a suo favore, riusciva a risalire sino alla quarta posizione. In quel momento la lotta per il campionato si era riaperta, anche se Unser doveva tassativamente vincere per poter continuare a sperare. Un momento fortemente drammatico, ridimensionatosi poi nella constatazione che il pilota della Penske non era assolutamente in grado di tenere il ritmo di De Ferran e Tracy, in quel momento in lotta per la vittoria. È finita così con Villeneuve undicesimo, Unser sesto ma con il canadese matematicamente campione. La vittoria è andata invece a Gil de Ferran, autore di una corsa perfetta. Il brasiliano ha condotto per ben 54 giri contenendo sempre gli attacchi che gli sono stati portati da Fabi nelle fasi iniziali e in seguito da Villeneuve e Tracy. Una giornata trionfale per il brasiliano che con questo successo ha ottenuto anche all'ultimo secondo la vittoria del trofeo «rookie of the year», beffando così Christian Fittipaldi. Per De Ferran, la vittoria di Laguna Seca è il giusto corollario ad una stagione sempre in crescendo. Già a Cleveland avrebbe meritato il gradino più alto del podio. Ha guidato in maniera perfetta, sebbene non disponesse dell'ultima versione del motore Mercedes. Una giornata memorabile anche per Jim Hall, che torna così alla vittoria dopo quattro anni di anonimato. Con Villeneuve e De Ferran, vincitori nella stessa giornata, il campionato di F. Indy chiude nel migliore dei modi. Uno passa alla F.1, men-



A Gil la gara

A JACQUES IL TITOLO

Con una prestazione davvero impeccabile De Ferran ottiene la sua prima vittoria. L'ultima gara della stagione conferma a Villeneuve il primato nel campionato

CESARE MARIA MANNUCCI



SENTENZA TRA UNA SETTIMANA MA...

Il reclamo Penske ora è diventato una prassi inutile

LAGUNA SECA — Comunque vada a finire, una gran brutta storia che rischia di scalfire quell'immagine di onestà politica che la Indycar aveva consolidato negli ultimi anni. Il ritardo di una settimana nel giudizio di appello sul reclamo della Penske per i fatti di Portland, ha finito per gettare molte ombre sull'ultima prova di Laguna Seca. Non reggono le motivazioni portate da Andrew Craig: «Sono stato io a volere questo ritardo per permettere ad entrambe le parti di prepararsi al meglio nel redigere le memorie difensive. Ho chiesto ai giudici di deliberare solo il 18 settembre in quanto tra gare in sequenza e feste nazionali, tra agosto e settembre non c'è stato un momento libero. A Loudon mi ero impegnato a fare sì che il risultato dell'appello fosse noto prima di Vancouver, poi ho deciso che era meglio concedere più tempo». Un ritardo di due settimane che è apparso molto più politico che funzionale. Jacques Villeneuve è stato l'unico che ha avuto il coraggio di criticare apertamente questa situazione: «Trovo abbastanza ridicolo che si debba attendere il 18 settembre per conoscere una decisione relativa a un fatto accaduto alla fine di giugno». Critiche anche da parte di Barry Green, proprietario del team del canadese: «Certamente avrei preferito giocare il campionato in pista piuttosto che in un tribunale. Stiamo subendo una situazione che riguarda solo la Cart e la Penske». Roger Penske si è riservato qualunque commento dopo che conoscerà la decisione del tribunale di appello. Non vuole parlare di campionato manipolato, con Andrew Craig ha stabilito un patto di non aggressione. Parlerà dopo il 18 settembre, e in caso di giudizio sfavorevole, per la Indycar potrebbero emergere anche alcune verità decisamente scomode... ■

tre l'altro ha tutti i requisiti per presentarsi per il campionato del prossimo anno con il carisma del favorito, considerando le sue prestazioni nella seconda parte di stagione. Unser esce sconfitto ma solo in termini numerici. Ha reagito alla crisi tecnica della Penske con grande determinazione. Non ha mai mollato, nemmeno oggi, anche

quando l'evidenza dei problemi tecnici, lo condannavano inesorabilmente. Sui saliscendi di Laguna ha lottato prima di tutto contro l'instabilità della sua Penske poi contro un Villeneuve comunque sempre più veloce di lui, nonostante le quattro fermate ai box. Alle spalle di De Ferran è giunto così Tracy, che lascia il team New-

man-Hass nel migliore dei modi. Ha corso con molta intelligenza ma non ha saputo approfittare del vantaggio dell'ingresso dell'ultima pace car, a sedici giri dalla fine, che aveva sostanzialmente azzerato il grande vantaggio che De Ferran aveva nei suoi confronti. A completare la festa brasiliana è giunto poi il terzo posto di Gugelmin. Si chiude male per i nostri piloti. Fabi, velocissimo nelle fasi iniziali, è giunto nono, rallentato da un cono di plastica che gli ha alterato la guidabilità. La vittoria di una vettura di Jim Hall non gli avrà però certo fatto piacere, considerando la ruggine che è rimasta tra i due. Zampedri e Schiattarella sono arrivati al traguardo e, con i «rottami» che guidavano, è già un risultato. Si chiude con un grande vincitore, Jacques Villeneuve, che ironia della sorte ottiene il risultato più importante della sua carriera in una giornata in cui gli attuali piloti della Williams a Monza ne combinano di tutti i colori. Non è solo per il titolo vinto che Frank Williams lo aspetta a braccia aperte. ■

fotografieEMPICS



Francese di nascita ma brasiliano di adozione, Gil de Ferran ha ottenuto a Laguna Seca la prima affermazione in F. Indy: eccolo, nella foto grande, precedere Zampedri. A lato, Al Unser, qui in lotta con Rahal, ha concluso sesto

BOX

Euromotorsport rientra nel '96 e punta su Groff

Il team Euromotorsport farà il suo ritorno alle monoposto nel campionato Iri. Grazie alla sponsorizzazione di un gruppo americano, che di recente ha acquistato il marchio motociclistico Norton e che intende riavviare la produzione delle storiche motociclette inglesi, l'Euromotorsport iscriverà una Lola '95 probabilmente per il californiano Mike Groff.

● **ACCORDO.** Come Autosprint aveva già annunciato da Mid Ohio, il team Newman-Haas ha ufficializzato l'accordo con Christian Fittipaldi. Per il '96, Carl Hass resterà fedele alla Ford in quanto la Honda non offriva la stessa cifra.

● **RECORD.** Sesta pole position stagionale per Jacques Villeneuve. Il canadese migliora il precedente record che apparteneva a Paul Tracy in 1'10"058. È stata una lotta sino all'ultimo tra lui, Herta, De Ferran e Fabi, che era risultato il più veloce venerdì. Terrificante incidente a Gugelmin a cui ha ceduto il triangolo della sospensione. Fredrick Ekblom ha sostituito Brian Till sulla vettura di A.J. Foyt. Problemi di assetto per Al Unser Jr.

● **HONDA** È lotta tra le squadre PacWest, Forsythe e Green per poter disporre del motore Honda nella prossima stagione. Forsythe è il team che offre più garanzie tecniche e dispone di due piloti come Fabi e Greg Moore, vincitore della F. Indy Light. Green, orfano dello sponsor Players, sta chiudendo un nuovo contratto con la Microsoft, ma è alla ricerca di un top driver.

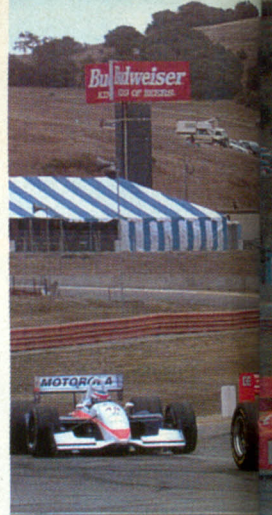
● **GIUDICI.** Dopo la gara di Laguna Seca, Gianni Giudici ha sostenuto il rookie test sul tracciato di Willow Springs con una Reynard del team Indy Project. Maestro di eccezione, Danner.

● **ZANARDI.** Processione di piloti europei, alla disperata ricerca di un posto in F. Indy. Presenti a Laguna i francesi Bernard, Beretta, Grouillard e l'italiano Zanardi.

fotografieEMPICS



A sinistra, Pruett in bagarre con Fangio jr: entrambi i piloti hanno concluso la loro corsa, anche se in posizioni di rincalzo. A destra, Fabi. L'italiano ha collezionato solo un nono posto: Teo sperava di chiudere con un piazzamento più soddisfacente...



LA CRONACA SOLO AL 63. GIRO IL PRIMO RITIRO

Un irresponsabile Herta spinge Ribeiro contro il muro

LAGUNA SECA — Dalla pole scatta benissimo Villeneuve davanti a Herta, De Ferran, Fabi e Gugelmin. Immediatamente va in testacoda Gordon che ostruisce la pista e provoca l'ingresso della prima pace car. Si riparte al 3. giro con Villeneuve davanti a De Ferran, Fabi, Gugelmin e Pruett. Si ferma ai box Herta per problemi di surriscaldamento. All'8. giro testa coda per Zampedri e nuovo ingresso della pace car. Si riparte all'11. giro con Villeneuve che dispone di mezzo secondo di vantaggio su De Ferran e Fabi, in lotta tra loro. Si ferma ai box Fernandez per sostituire il musetto danneggiato. Al sesto posto risale bene Unser, in lotta serrata con Andretti e Rahal. Al 24. giro il pilota della Penske è il primo ad iniziare i rifornimenti che si sgranano in rapida successione. Al 29. giro si ferma Villeneuve che però rientra ai box al 34. con la gomma anteriore forata. Dopo i primi rifornimenti va al comando De Ferran con 2" di vantaggio su Fabi, Tracy, Gugelmin e Pruett. Al 38. giro Fabi esce di

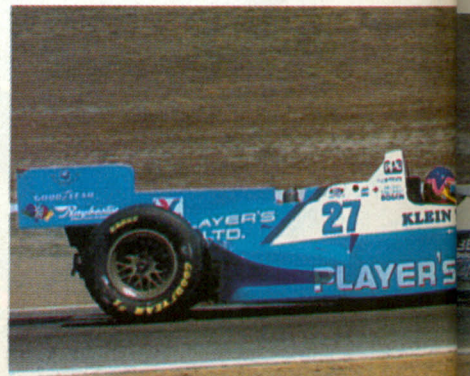
pista nel tentativo di doppiare Guerrero e cede la posizione a Tracy. Nello spoiler della vettura dell'italiano si conficca un cono di plastica. Al 45. giro terza sosta per Villeneuve, ancora una volta con le gomme anteriori forate. De Ferran conduce indisturba-

to e il suo vantaggio è intanto salito adesso a 13" su Tracy. Al 54. giro De Ferran si ferma per il secondo pit-stop. Al comando della corsa abbastanza sorprendentemente passa Gugelmin. Al 58. giro Villeneuve si ferma per la quarta volta, ma Unser, al sesto

posto, non riesce a passare Pruett. Al 63. giro Herta compie una manovra irresponsabile e spedisce fuori pista l'incolpevole Ribeiro. Per il brasiliano è la fine della corsa mentre entra nuovamente la pace car, azzerando così il vantaggio di De Ferran su Tra-



Sopra, Alessandro Zampedri impegnato con la Lola 94-Ford con cui si è classificato al 20esimo posto, con due giri di ritardo sul vincitore De Ferran. A lato, Villeneuve. Con l'undicesimo posto il canadese si è matematicamente laureato campione di F. Indy.





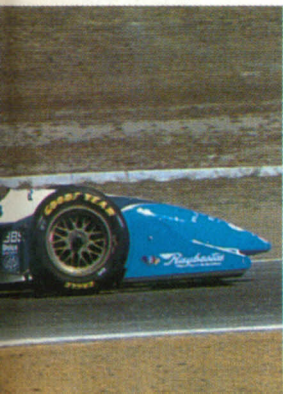
cy. Al 69. giro la corsa riparte e De Ferran è velocissimo nel porre tra lui e Tracy quattro vetture doppiate che lo rallentano. Collisione tra Gordon e Greco. Si ritira Christian Fittipaldi per rottura dell'acceleratore. Nonostante le quattro fermate, Villeneuve risale sino alla 11. posizione. Negli ultimi giri Tracy forza i tempi e recupera 5" a De Ferran, ma il brasiliano controlla sempre la situazione. Unser ha la meglio su Rahal, tuttavia la sesta posizione che occupa gli serve molto poco. Ormai

tutti pensano solo a finire la gara. De Ferran ottiene il giro più veloce della corsa, Gugelmin dà l'impressione di poter attaccare Tracy, ma poi si accontenta della terza posizione che comunque gli garantisce un posto sul podio. Si finisce con i box di Jim Hall e di Barry Green in festa per le rispettive vittorie, mentre alla Penske c'è comunque la consapevolezza di averci provato sino in fondo. Ben ventidue vetture terminano la corsa. Quest'anno non era mai successo. ■

EMERSON: CHRISTIAN È SCORRETTO

La guerra dei Fittipaldi

LAGUNA SECA — Emerson e Christian Fittipaldi sono ai ferri corti. Nelle due partenze di Vancouver, per ben due volte Christian ha spinto Emerson contro il muro, provocando poi il contatto che ha costretto entrambi a rientrare ai box. Dopo la gara canadese, il 48enne Emerson ha avuto parole di fuoco nei confronti del nipote 24enne. «In undici anni di Indycar, nessuno si è mai comportato come Christian. Sono veramente deluso dal suo atteggiamento in pista. Dopo la prima partenza lo avevo già avvisato, sapeva che ero al suo fianco, eppure mi ha schiacciato contro il muro». Zio e nipote non si sono parlati per tutto il week-end di Laguna Seca. Da ricordare che in seguito alle polemiche relative alla chiusura della Copersucar in Formula 1, i rapporti tra Emerson e suo fratello Wilson, padre di Christian, sono estremamente freddi. ■



INDYCAR

TOYOTA GRAND PRIX

Laguna Seca (California-Usa), 10 settembre 1995
17. e ultima prova del campionato di Formula Indy

COSÌ (IN 26) AL VIA E (IN 23) AL TRAGUARDO

Jacques Villeneuve (Reynard 95i-Ford) 1'09"625	Brian Herta (Reynard 95i-Ford) 1'09"992
Gil de Ferran (Reynard 95i-Mercedes) 1'10"208	Teo Fabi (Reynard 95i-Ford) 1'10"527
Scott Pruett (Lola 95-Ford) 1'10"541	Mauricio Gugelmin (Reynard 95i-Ford) 1'10"585
Jimmy Vasser (Reynard 95i-Ford) 1'10"650	Paul Tracy (Lola 95-Ford) 1'10"762
Andrea Ribeiro (Reynard 95i-Honda) 1'10"855	Parker Johnstone (Reynard 95i-Honda) 1'10"943
Bobby Rahal (Lola 95-Mercedes) 1'10"971	Michael Andreitti (Lola 95-Ford) 1'10"006
Raul Boesel (Lola 95-Mercedes) 1'11"008	Al Unser Jr (Penske Pc 24-Mercedes) 1'11"017
Adrian Fernandez (Lola 95-Mercedes) 1'11"231	Robby Gordon (Reynard 95i-Ford) 1'11"303
Christian Fittipaldi (Reynard 95i-Ford) 1'11"331	Stefan Johansson (Penske Pc 23-Mercedes) 1'11"771
Juan Manuel Fangio (Reynard 95i-Ford) 1'11"836	Emerson Fittipaldi (Penske Pc 24-Mercedes) 1'12"074
Fredrick Ekblom (Lola 95-Ford) 1'12"509	Carlos Guerrero (Lola 95-Ford) 1'12"556
Marco Greco (Lola 95-Mercedes) 1'12"843	Alessandro Zampedri (Lola 94-Ford) 1'12"962
Mimmo Schiattarella (Reynard 94i-Ford) 1'13"015	Hiro Matsushita (Reynard 95i-Ford) 1'13"216

- Gil de Ferran**
84 giri in 1.53'17"579
alla media di 158,475 kmh
- Paul Tracy** a 7"959
- Mauricio Gugelmin**
- Michael Andreitti**
- Scott Pruett**
- Al Unser Jr.**
- Bobby Rahal**
- Jimmy Vasser**
- Teo Fabi**
- Adrian Fernandez**
- Jacques Villeneuve**
a 1 giro
- Raul Boesel**
a 1 giro
- Juan Manuel Fangio II**
a 1 giro
- Stefan Johansson**
a 1 giro
- Robby Gordon**
a 1 giro
- Emerson Fittipaldi**
a 1 giro
- Parker Johnstone**
a 1 giro
- Carlos Guerrero**
a 1 giro
- Fredrick Ekblom**
a 2 giri
- Alessandro Zampedri**
a 2 giri
- Mimmo Schiattarella**
a 3 giri
- Hiro Matsushita**
a 3 giri
- Marco Greco**
a 4 giri

Non qualificati: **Eliseo Salazar** (Lola 95-Ford) 1'13"487
Franck Rejon (Lola 94-Ford) 1'14"361.

CLASSIFICA FINALE

FORMULA INDY	CLASSIFICA FINALE																	
	MIAMI 5/3	S. PARADISE 19/3	PHOENIX 2/4	LONG BEACH 9/4	NAZARETH 23/4	INDIANAPOLIS 28/5	MILWAUKEE 4/6	DETROIT 11/6	PORTLAND 25/6	ELKHART LAKE 9/7	TORONTO 16/7	CLEVELAND 23/7	MICHIGAN 30/7	LEXINGTON 13/8	LOUON 20/8	VANCOUVER 3/9	LAGUNA-SECA 10/9	TOTALE PUNTI
1. Villeneuve	20	—	10	—	17	20	8	4	2	22	15	20	3	15	12	2	3	173
2. Unser Jr.	—	8	5	21	—	—	17	10	—	—	—	—	16	20	14	21	8	140
3. Rahal	14	16	—	—	8	14	—	—	16	10	16	12	5	—	3	10	6	130
4. Andreitti Michael	2	6	16	5	—	—	14	12	14	—	21	6	—	1	16	—	12	125
5. Gordon	—	—	20	—	13	10	10	22	6	—	10	8	—	5	4	14	—	122
6. Tracy	—	20	12	—	—	—	20	5	—	16	5	—	—	16	—	5	16	115
7. Pruett	12	14	4	16	5	—	1	14	1	6	—	—	20	2	—	8	10	113
8. Vasser	5	—	—	—	—	—	4	16	20	14	—	14	6	4	8	—	5	96
9. Fabi	—	—	6	14	6	5	13	6	—	4	12	—	12	—	1	—	4	83
10. Gugelmin	16	12	—	10	—	9	—	—	8	—	1	—	2	8	2	—	14	82
11. Fittipaldi E.	—	—	15	—	20	—	—	3	—	—	3	—	10	—	10	6	—	67
12. Fernandez	2	—	1	—	4	—	3	8	5	8	6	1	14	12	—	—	3	67
13. Johansson	—	—	—	8	14	—	—	2	10	3	—	5	8	—	—	12	—	62
14. De Ferran	—	—	2	—	—	—	5	—	4	—	—	2	1	—	6	16	21	57
15. Fittipaldi C.	10	—	3	—	—	16	6	—	2	5	4	—	4	—	5	—	—	55

16. Boesel 50; 17. Ribeiro 38; 18. Cheever 33; 19. Sullivan 32; 20. Herta 30; 21. Salazar 19; 22. Zampedri 15; 23. Bachelart 8; 24. Luyendyk, Danner, Fangio II e Johnstone 6; 28. Matsushita 5; 29. Greco 3; 30. Hall e Guerrero C. 2; 32. Guerrero R., Brayton e Goodyear 1.

LA PROVA

OPEL VECTRA

OLTRE LA MEDIA

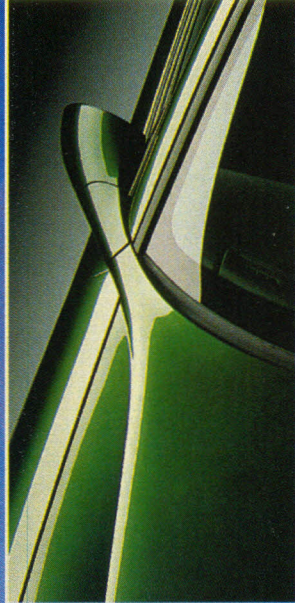
Quattro motorizzazioni aspirate a benzina, tutte con testa a 16 valvole, e una sovralimentata a gasolio. Carrozzeria a tre volumi o liftback, un design che ha tenuto d'occhio anche i dettagli. La nuova nata della Casa di Russelsheim è pronta per lanciare la sua sfida in un segmento difficile

CARLO MASSAGRANDE

COLONIA — La Vectra '96, vettura alla quale sono stati dedicati quattro anni di lavoro, è una delle novità più attese del Salone dell'Auto di Francoforte ed è prodotta per ora con carrozzeria 4 e 5 porte, cui seguirà fra un anno la versione station-wagon. Non ci sarà più il modello a trazione integrale perché questo mercato è in calo. Le motorizzazioni a benzina importate in Italia sono tutte a 16 valvole e per la precisione

troviamo le seguenti unità: 1.6, 1.8, 2.0, 2.5 litri, cui si aggiunge il propulsore a gasolio 1.7 td. In tutto, considerati i vari motori e i differenti allestimenti, la gamma italiana prevede sedici modelli. Questa classica trazione anteriore nella versione '96, pur avendo mantenuto quasi invariate le dimensioni esterne, si presenta con passo e carreggiate aumentati, in più il parabrezza è stato avanzato di 45 mm. Tutto ciò ha sensibilmente migliorato l'abitabilità.

STILE. La nuova Vectra propone linee completamente rinnovate. Certo, la Opel non ha scelto una strada innovativa e per molti aspetti rivoluzionaria come nel caso della Tigra... In ogni caso si resta colpiti dal frontale della nuova Vectra, con le linee del cofano che vanno a raccordarsi con gli specchietti retrovisori. Il lavoro sulle forme è stato finalizzato al raggiungimento di un Cx di 0,28, un valore davvero notevole, che migliora buon 0,29 dal precedente modello.



Pur non troncando di netto con la precedente versione, la nuova Opel Vectra è totalmente inedita. Molto levigate le linee del frontale, che ben si raccordano con fiancate e coda, anch'essa arrotondata



LA PROVA

OPEL VECTRA



**Arriverà
nel '96
la versione
familiare**

Con la nuova Vectra station-wagon, che sarà introdotta sul mercato un anno dopo i modelli a 4 e a 5 porte, la Opel conta di ripetere il successo della versione familiare dell'Astra.

Abbiamo preferito provare la versione 2.0 litri 16 valvole, da 136 cavalli definita «Sport», ma che di sportivo, rispetto alla 2.0 litri «normale» ha solamente il cambio con rapporti più corti, per dare maggiore brio a questa vettura di 1300 chilogrammi. La versione «Sport» destinata al mercato tedesco è previsto che in Italia sia importata come standard, con un rapporto finale che passerebbe da 3,94 a 3,57. In un centro del Tuv, il noto ente tedesco preposto ai controlli motoristici, abbiamo potuto fare la «prova finestra» delle nuove sospensioni (ora McPherson davanti e multilink dietro), confrontandole a quelle dell'attuale Vectra. Entrambe le vetture erano dotate di Abs secondo lo schema Dynamic Safety già noto sull'Omega. Una soluzione studiata per contrastare la tendenza della vettura a uscire di traiettoria in caso di frenata su fondo a diversa aderenza, lato destro e sinistro. Infatti, grazie a boccole di ancoraggio della geometria delle ruote con parti in gomma, in frenata le ruote con maggiore aderenza aumentano di convergenza andando a contrastare appunto la tendenza marcata ad uscire di traiettoria. Per cui tenuta di strada e sicurezza ad essa le-

CONTENUTI. La Vectra '96 è indubbiamente una vettura media che punta su contenuti decisamente ricchi. La maggior parte dei modelli prevede nella dotazione di serie l'air-bag per il guidatore, l'Abs, i fari alogeni con parabole separate alle portiere, i pretensionatori pirotecnici delle cinture di sicurezza, il filtro antipulviscolo, il sistema di ricircolo dell'aria e l'immobilizzatore, tanto per fare qualche esempio. Quanto alla trasmissione, va detto che tutti i modelli disponibili con il cambio manuale possono avere optional quell'automatico, fatta eccezione per le versioni spinte dal motore a gasolio. A proposito di motori va aggiunto che le già conosciute unità sono state riviste per migliorare la coppia ai bassi regimi.

COMMERCIALIZZAZIONE. La nuova Vectra arriverà in Italia, come nel resto dell'Europa, il prossimo 10 novembre. I prezzi non stati ancora stati comunicati, ma verosimilmente il listino dovrebbe partire da 32 milioni e mezzo di lire. ■

LA PEDALIERA SI SGANCIA

Un salva gambe

Fra le innovazioni tecniche della nuova Vectra — dopo avere riportato in altra parte le sospensioni che tendono a correggere la traiettoria in caso di sbandata per il fondo a diversa aderenza — la motorizzazione 2 litri con collettore a geometria variabile, la frenata potenziata, l'irrobustimento di tutta la struttura e, in tema di sicurezza, il nuovo sistema che in caso di incidente sgancia automaticamente la pedaliera per evitare danni alle gambe. Troviamo inoltre i nuovi airbag gonfiabili con un gas pressurizzato, l'Abs con elettronica applicata alla differenziata pressione freno fra avanzamento e retrotreno. È stato anche adottato un dispositivo per la riduzione dei consumi (soprattutto a favore dell'ecologia) relativo al cambio automatico che seleziona automaticamente la posizione «folle» quando la vettura è ferma per esempio ai semafori, senza problemi di inserimento della marcia ottenibile con una semplice pressione sul pedale dell'acceleratore. Della nuova Vectra è già stata presentata la versione da corsa, allestita dal reparto della Opel, in Germania, per i campionati Superturismo '96 riservati alle vetture della Classe 2. In questo allestimento, la Vectra dispone di un motore 2 Litri da 300 cavalli. ■

Sopra a destra, la nuova Vectra in allestimento 3 volumi e, a lato, in versione «liffback». Molti i motori previsti: 4 cilindri-16 valvole di 1.6, 1.8 e 2.0 litri, turbodiesel di 1700 cc e, solo per la 4 porte, V6-24 valvole di 2.5 litri

C'E' L'ASPIRAZIONE VARIABILE

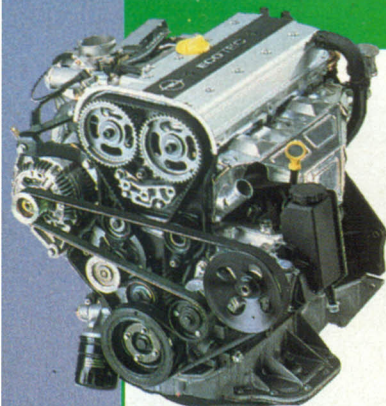
MOTORE: anteriore trasversale, inclinato di 7,5 gradi in avanti, cilindrata 1998 cc, alesaggio x corsa 86 x 86 mm; rapporto di compressione 10,8:1; alimentazione a iniezione elettronica Simtec 56.5; distribuzione con 2 alberi a camme e 4 valvole per cilindro; potenza massima 136 cv a 5600 giri; coppia massima 19,1 kgm a 3200 giri.

TRASMISSIONE: trazione anteriore; cambio Manuale a cinque rapporti; frizione monodisco a secco.

AUTOTELAIO: scocca autoportante; sospensione anteriore a ruote indipendenti schema McPherson con ammortizzatori a gas; sospensione posteriore multilink con ammortizzatori a gas; freni a disco sulle quattro ruote, anteriormente autoventilanti con Abs; sterzo a cremagliera servoassistito; ruote 6J x 15 Pollici; pneumatici 195/65 R 15 V.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 4477 mm; larghezza 1707 mm; altezza 1428 mm; passo 2640 mm; carreggiata anteriore 1484 mm, posteriore 1470 mm; Capacità vano bagagli da 500 a 790 litri; serbatoio carburante 60 litri; peso 1285 kg.

PRESTAZIONI E CONSUMO: velocità massima 215 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 10"0; consumo a 120 kmh 13,88 km/litro.



AL VOLANTE È UNA VETTURA SINCERA

Sospensioni ...intelligenti

gata costituiscono un valido biglietto da visita della nuova Vectra. Va anche detto a favore della precisione di guida, che la rigidità è aumentata del 42 per cento rispetto al modello precedente. Poi la frenata: è migliorata grazie anche a una maggiore potenza fino al 17 per cento, rimanendo modulabile; il che vuol dire che se prima lo spazio di arresto era di 50 metri ora è sceso a 41/42 metri. Anche questo è un fatto molto importante. Pure il cambio, grazie a una nuova asta oscillante, impedisce i movimenti della leva quando è inserita la marcia ed è inoltre molto preciso: questo sistema riduce anche rumorosità e vibrazioni. Rispetto alla precedente versione, la nuova Vectra pesa mediamente 73 kg in più (sul modello 2.0 litri si arriva addirittura a 85 kg). Questi gli incrementi apportati per migliorare comfort e sicurezza: 30 kg per lo chassis, 28 per la carrozzeria, 3,5 per le porte, 2,6 per il

motore, 8,7 per gli interni e 5,0 per l'impianto elettrico. A causa del maggior peso bisogna lavorare più spesso di cambio per mantenere certi livelli di prestazione. A proposito di prestazioni, rifacendoci al modello provato, il 2.0 litri, va detto che è stata applicata la soluzione del collettore di aspirazione a geometria variabile. Pur lasciando inalterata la potenza massima, migliora la curva della coppia, in particolare ai bassi regimi, che generalmente per i motori multivalvole viene

espressa al meglio alle rotazioni più alte. Gli interni sono nuovi, ma moderati per colori e linee: il nuovo sedile anteriore con cuscino appoggia-gambe lascia maggiore spazio ed offre quindi più comfort agli alti di statura. Anche quelli posteriori accolgono i passeggeri con grande confort garantendo, rispetto alla versione precedente, 29 mm in più per le gambe e 13 mm in altezza. Va poi tenuto nella giusta considerazione anche il fatto che i sedili posteriori sono più larghi di 8 mm. Lo sterzo è ora più diretto e pronto nella risposta con la nuova servoassistenza, praticamente nulla alle alte velocità. I sottotelai delle sospensioni separati da queste, filtrano i rumori. La buona aerodinamica rende la vettura più silenziosa da un



lato, ma lascia sentire maggiormente il motore. Comunque, il risultato finale è quello di un netto abbassamento della rumorosità nell'abitacolo. Nonostante il coefficiente aerodinamico favorevole e la coppia migliorata non è annullato lo svantaggio dell'aumentato peso. A fronte di una velocità massima superiore (da 210 a 215 kmh) si paga qualcosa in accelerazione e ripresa; da 0 a 100 kmh in accelerazione, col 2.0 litri, si perde mezzo secondo e si passa dai 9"5 del vecchio modello ai 10"0 della Vectra '96. Invece sono migliorati i consumi carburante anche grazie a pneumatici dal basso coefficiente di attrito al rotolamento (Pirelli P6000) che possono fare risparmiare fino al 3 per cento di carburante. Infine, un dato interessante: il volume del bagagliaio, grazie allo schienale abbassabile separatamente, passa da 500 litri (versione 4 porte) o da 480 litri (versione 5 porte) sino a 790 litri. ■



MARKET

Un'antenna
soltanto
per autoradio
e telefono

Due antenne vicine, come quelle del telefono cellulare e della radio, collocate sul tetto di un'auto possono sovente disturbarsi tra loro. Così la Callearo ha pensato di costruire un apparato di ricezione che con una stessa asta possa captare i segnali per il telefonino e l'autoradio. La gamma delle proposte è ampia: esistono infatti sia antenne per ricevere sulla frequenza di 900 Mhz, quella dei comuni cellulari nazionali, che per fare funzionare i telefoni Gsm. I prezzi partono da 100.000 lire per la 16 V bifunzione. Il numero di telefono della Callearo è 0444-553080.



PIU' CONFORT E MOTORI INEDITI PER L'ULTIMA COREANA

Una *Lantra* tutta nuova

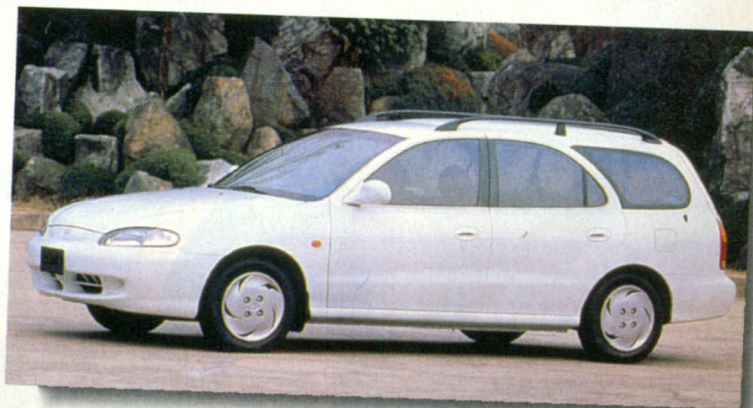


Arriva sul mercato italiano proprio in questi giorni l'ultima proposta della Hyundai. Il nome di questa media è, come per la progenitrice, Lantra, ma siamo comunque di fronte a una vettura che è stata completamente riprogettata, fin dal cuore. Infatti sotto al cofano troviamo nuovi propulsori. Si tratta di unità da 1.6 e 1.8 litri con distribuzione bialbero e quattro valvole per cilindro. Il primo motore è capace di 114 cv e una velocità massima di 183 kmh; mentre l'altro propulsore da 126 cv consente di arrivare a 196 kmh. Al di là dei concetti di evoluzione tecnica, rinnovamento stilistico e miglioramento dell'immagine del marchio, la Casa coreana continua a fare del prezzo estremamente concorrenziale il proprio punto di forza fondamentale per una espansione sul mercato che è in costante crescita. Infatti la Gls 1.6 apre il ventaglio dei prezzi con un costo di 25 milioni di lire, air-bag di serie incluso per il guidatore. Oltre che sul favorevole

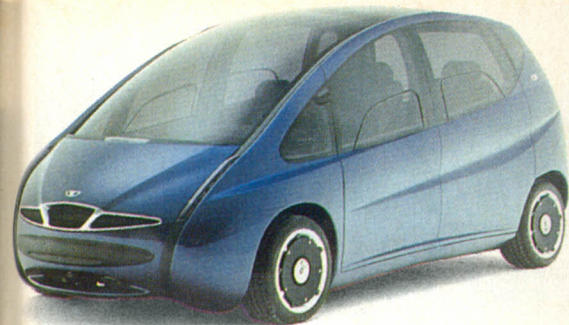
rapporto prezzo-prodotto, con la Lantra la Hyundai ha puntato anche sul confort. Le maggiori dimensioni generali della vettura, rispetto al precedente modello, hanno consentito di realizzare un abitacolo decisamente più ampio sia longitudinalmente che trasversalmente. È tra l'altro interessante sottolineare come l'allungamento del passo a 2550 mm, deliberato per mi-

gliorare la stabilità della vettura, abbia conseguentemente permesso di ottenere maggior abitabilità e migliore accessibilità ai sedili posteriori. Rimando all'interno della vettura, si notano comandi, plancia e cruscotto che sono stati progettati secondo criteri di massima funzionalità ed ergonomicità. Quanto ai contenuti tecnici, va detto che le sospensioni posteriori sono

dotate di una schema dual link a ruote indipendenti, ciò per raggiungere un doppio obiettivo: una buona tenuta di strada abbinata a un elevato confort. Passando allo stile, la nuova Lantra colpisce per le linee particolarmente morbide e pulite, con diffusissima tendenza ad arrondare tutte le superfici. Il Cx di questa vettura è di 0,33, contro 0,356 della precedente sorella.



La Hyundai, che lancia in questi giorni sul mercato italiano la nuova Lantra, in alto, ha anche presentato un prototipo di vettura multifunzione denominata «Next one», sopra, disponibile con motori 1.6 e 1.8



CONCEPT CAR CON VARI MOTORI

Un'idea Daewoo di monovolume

La Daewoo, che ha partecipato per la prima volta al Salone di Francoforte, ha presentato alla rassegna tedesca una concept-car monovolume di particolare interesse. La linea è decisamente futuristica, ma anche le soluzioni che incontriamo all'interno sono davvero inusuali. Ad esempio i tre posti posteriori sono divisi e leggermente rialzati, una simile collocazione offre il duplice vantaggio di garantire ai passeggeri una più ampia visibilità e, al tempo stesso, una maggiore protezione in caso di urto laterale. Al di là del fatto che questa proposta di minibus è attualmen-

te in fase di studio come mezzo capace di affrontare i problemi del traffico attuale, è importante anche evidenziare che è stata pensata per potere ospitare una vastissima gamma di motorizzazioni. Infatti su questo monovolume possono essere montati vari propulsori endotermici, sia a benzina che a gasolio, elettrici o ibridi. Tra gli altri è previsto l'impiego di unità come il nuovo sei cilindri in linea in alluminio, propulsore che fa parte di una nuova famiglia di motori che comprende architetture da 3 a 6 cilindri, con cubature che oscillano tra 800 e i 2500 cc.

CON UN KIT SPECIALE MONTATO DALLA FIAT

Assetto racing per la Bravo 2.0



GIOVANELLI

La Fiat Bravo 2.0 Hgt dotata del pacchetto sportivo è riconoscibile per l'altezza da terra ridotta, sopra. L'interno, nella foto in basso a destra, mantiene gli strumenti in bianco

L'occasione di provare la nuova Bravo è servita anche per saggiare la sportiva Hgt dotata dell'allestimento «Pack Sport», un kit che viene montato direttamente dalla Casa. I pneumatici sono di 205/50 R 15, al posto di quelli 195/50 R 15 che sono peraltro di serie solamente sulla Hgt. La scatola dello sterzo è più diretta; gli ammortizzatori sono diversi per taratura e per marca (nel caso del kit sportivo sono i Boge); le molle permettono di abbassare l'assetto di un paio di cm. In più le barre di torsione sono di maggior spessore. È inoltre importante sottolineare che è mutata geometria dello sterzo: questa è modificata in modo che la ruota interna alla curva abbia un angolo maggiore, risultato ottenuto mediante un diverso snodo fuso. Questa nuova geometria determina una maggiore efficacia della ruota interna o in altri termini, genera maggiore spinta laterale verso l'interno in quanto tale ruota si assume l'onere di una maggiore tenuta. I risultati sono particolarmente apprezzabili nelle curve medio-strette, dove si nota maggior grip. Però con piccole variazioni di traiettoria nelle curve a raggio molto ampio, prevale il fenomeno opposto e la ruota esterna sterza di meno. In altri termini sulle curve ampie si è in presenza di minor prontezza, alla quale si ovvia appunto con lo sterzo più diretto. Con questa soluzione si è annullato quindi lo svantaggio nelle curve veloci e si è migliorata la tenuta nelle curve medio strette. Il costo di questo assetto sportivo non dovrebbe superare i due milioni di lire. (c.m.)

NUOVE FIAT DA 22.800.000 LIRE

BRAVO		BRAVA	
1.4 S	22.800.000	1.4 S	23.600.000
1.4 Sx	24.200.000	1.4 Sx	24.800.000
1.6 Sx	25.200.000	1.6 El	25.900.000
1.8 S	28.300.000	1.6 Elx	27.600.000
2.0 Hgt	32.700.000	1.8 Elx	28.300.000
1.9 DS	23.800.000	1.9 D S	24.600.000
1.9 D Sx	24.900.000	1.9 D Sx	25.500.000

LA SPORTIVA NEL MONOMARCA RENAULT ITALIANO DAL 1997

Coppa di Megane

Che il '96 sarebbe stato l'ultimo anno della Clio 16V nel monomarca Renault, iniziato oltre vent'anni fa con la R5, si sapeva da tempo. Ora finalmente conosciamo l'erede della brillante vettura francese: si tratta della Megane Coach, che in questa versione sarà commercializzata nel nostro Paese dal marzo del '96. La nuova Renault per il monomarca avrà così davanti a sé un buon lasso di tempo per lo sviluppo in chiave sportiva, visto che il passaggio del testimone in pista con la Clio avverrà all'inizio del '97. La Megane della Coppa Renault sarà spinta da un motore due litri 16V che garantirà prestazioni di tutto rispetto per questa coupé molto evoluta. In ogni caso

la neonata sportiva della Régie, prima di iniziare il proprio cammino in pista con la Coppa Renault, scenderà in campo nei rally. Infatti per questa vettura è stato messo a punto un kit specifico, mentre l'omologazione sportiva scatterà dal 1. marzo '96. Un'ultima nota interessante riguarda il nome: fino ad ora la Megane sportiva è stata indicata dalla Casa francese come Coach, ma non è ancora certo che questo nome, deliberato per vari mercati (specie di lingua anglosassone), sia usato anche nel nostro Paese. Si tratta infatti di una definizione che nella realtà motoristica italiana può risultare di difficile comprensione.



GIOVANELLI



Il Trofeo Amatori si disputa in due giorni

Il Trofeo nazionale Amatori, in programma il 23 e 24 settembre alla pista Romea di S. Giuseppe di Comacchio, si svolgerà quest'anno in due giornate, e non più solo alla domenica. Il programma della manifestazione prevede le verifiche nella mattina del sabato a partire dalle 8, le prove libere dalle 10.30 alle 11.20, quelle ufficiali di qualificazione dalle 11.30 alle 13 e le batterie dalle 15 alle 17.30. Domenica si inizierà con le prove di carburazione a partire dalle 8.30, per proseguire alle 10 con i repechage. Le finali si svolgeranno a partire dalle 14.30. Infine va rammentato che le iscrizioni si chiuderanno il 16 settembre e possono essere inviate alla pista Romea anche a mezzo fax, allo 0533-380093.

● **RETTIFICA.** A causa di un errore, sul numero 35 di Autosprint a pag. 105 è stata riportata una classifica inesatta. La graduatoria finale della classe 100 Amatori del Trofeo Negretti è la seguente: 1. Pragliola punti 36; 2. Vitucci 34; 3. Perfetti 30; 4. La Morgia 25; 5. Di Lello 24.

● **ANNULLATA.** La gara in programma la scorsa settimana sulla pista Gazzelle di Montalto Ufugo, in provincia di Cosenza, è stata cancellata.

Beggio taglia il traguardo a Sant'Egidio dopo il dominio in prova. Sotto, nell'ordine: il podio dell'europeo della Ic-C è stato, come quello della F.C., tutto italiano, con Gagliardini, Alessandro e Savani giunti nell'ordine. Flenghi, De Palma e Griggio, al centro, sono rimasti coinvolti in un incidente all'ottavo giro della finale di F.C. Vander Heyden e Parilli, in basso, in una fase di lotta... molto ravvicinata in F.C.



DOMINA A VAL VIBRATA NEL MONDIALE DI FORMULA C.

TANTO Beggio PER GLI ALTRI

S. EGIDIO — Val Vibrata si è tinta d'azzurro per il mondiale di F.C. conquistato da Gianluca Beggio e l'europeo di Ic-C vinto, a sorpresa, da Paolo Gagliardini. I nostri hanno confermato i pronostici della vigilia.

FORMULA C. Già nei tempi Beggio è al vertice, seguito da Baldelli, Piccini, Maggio, Belicchi e Van Lent. I tre vincitori delle manche, Piccini, Gabriëlsson e Van Lent vanno a occupare i primi tre posti della griglia della prefinaletta seguiti da Belicchi, Beggio, Manetti e Azzolina. Intanto dal repechage sono arrivati Barron, Ryttaarbris, Reata, Montanari, Bakos, Blanten. In un caotico via prende il comando Manetti seguito da Gabriëlsson. Al 9. passaggio va in testa Beggio con alle spalle il solito Gabriëlsson, e in quest'ordine i due arrivano al traguardo. Dietro si nota la rimonta di Ryttaarbris, dodicesimo dopo essere partito in fondo, e l'uscita di Trulli. Beggio, al verde della finale scatta al comando per rimanervi sino alla fine. L'interesse viene comunque mantenuto vivo dal-



foto grafie PATERLINI



la battaglia dietro al battistrada: Belicchi, Gabriëlsson e Azzolina si alternano al 2. posto. Gli ultimi tre giri sono poi veramente mozzafiato: mentre Belicchi prende la 2. posizione dietro a lui riesce a insediarsi Manetti. Da segnalare è poi anche il 6. posto di Trulli, che segna anche il giro più veloce, ottenuto dopo essere partito dal fondo dello schieramento.

INTERCONTINENTALE C. Con 106 piloti al via per 34 posti in finale la selezione è dura: restano fuori driver come Cardelli, Montera, Garola, Giocì e Menapace. Nei tempi validi per le manche Laudato precede Antonini e Alessandro. Antonini con due batterie vinte si aggiudica la pole della prefinaletta seguito da Laudato, Di Gianvito, Greggi, Flenghi e Alessandro. Al via della prefinaletta Laudato prende subito in mano le redini della corsa per tenerle saldamente fino alla fine. Nella serrata lotta per il 2. posto la spunta Alessandro su Antonini, Di Gianvito e Savani. Nella finale va subito in testa Alessandro e vi resta per otto giri,

poi il comando è rilevato da Savani, a sua volta superato alla 10. tornata da Gagliardini, che ha rimontato dopo essere partito dalla 6. fila e va a vincere. Nel finale una leggera crisi di motore di Savani dà una mano ad Alessandro (autore tra l'altro del giro più veloce) nella conquista del 2. posto, dopo un confronto emozionante.

MONDIALE F.C

S. Egidio (Te), 3 settembre 1995

Formula C

Prefinale: 1. Beggio (Biesse-Tm-Vega) 19 giri in 13'24"082 alla media di 89,319 kmh; 2. Gabrielson (S) (Top-Pavesi-Vega) a 0'204; 3. Azzolina (I) (Gold-Pavesi-Vega) a 3'886; 4. Belicchi (I) (Pcr-Tm-Bridgestone) a 4'515; 5. Manetti (I) (Crg-Pavesi-Bridgestone) a 5'477; 6. Baldelli (I) (Crg-Tm-Bridgestone) a 6'559; 7. Van Lent (Nl) (Birel-Pavesi-Vega) a 6'965; 8. Maggio (I) (Tony-Pavesi-Bridgestone) a 7'592; 9. Piccini (I) (Crg-Pavesi-Bridgestone) a 8'946; 10. Palmieri (I) (Gold-Tm-Bridgestone) a 11'013; 11. Wallberg (S) (Top-Pavesi-Vega) a 12'537; 12. Rytarbis (S) (Birel-Pavesi-Vega) a 13'176; 13. Tarabelli (I) (Gold-Pavesi-Bridgestone) a 13'772; 14. Mislijevic (S) (Tony-Pavesi-Bridgestone) a 16'157; 15. Biasuzzi (I) (Birel-Tm-Vega) a 18'024.

Finale: 1. Beggio 29 giri in 20'28"727 alla media di 89,214 kmh; 2. Belicchi a 2'781; 3. Manetti a 4'839; 4. Gabrielson a 5'107; 5. Piccini a 5'445; 6. Trulli (I) (Tony-Pavesi) a 7'020; 7. Azzolina a 8'146; 8. Montanari (I) (Mari-Pavesi-Bridgestone) a 11'849; 9. Van Lent a 13'161; 10. Mislijevic a 15'564; 11. Cicconetti (I) (Crg-Pavesi-Bridgestone) a 16'798; 12. Baetz (F) (Birel-Tm-Vega) a 21'411; 13. Biasuzzi a 21'708; 14. Barron (Usa) (Tony-Pavesi-Bridgestone) a 26'637; 15. Montagnani (I) (Tony-Pavesi-Bridgestone) a 27'431.

Intercontinentale C

Prefinale: 1. Laudato (I) (Top-Pavesi-Vega) 19 giri in 13'35"358 alla media di 88,084 kmh; 2. Alessandro (I) (Top-Pavesi-Vega) a 0'201; 3. Antonini (I) (Birel-Tm-Vega) a 5'215; 4. Di Gianvito (I) (Tony-Pavesi-Vega) a 8'291; 5. Savani (I) (Birel-Pavesi-Vega) a 8'562; 6. Casarotto (I) (Dfm-Pavesi-Vega) a 11'094; 7. Giannacci (I) (Kall-Tm-Vega) a 12'859; 8. Oriandi (I) (Crg-Pavesi-Vega) a 13'651; 9. Becicka (Cz) (Tony-Pavesi-Vega) a 14'036; 10. Fiorin (I) (Kall-Tm-Vega) a 14'217; 11. Gagliardini (I) (Birel-Tm-Vega) a 14'359; 12. Stenshorne (N) (All-kart-Pavesi-Vega) a 16'212; 13. Paolini (I) (Kall-Pavesi-Vega) a 16'318; 14. Sapere (I) (Birel-Tm-Vega) a 16'390; 15. Vander Heyden (B) (Birel-Pavesi-Vega) a 16'747.

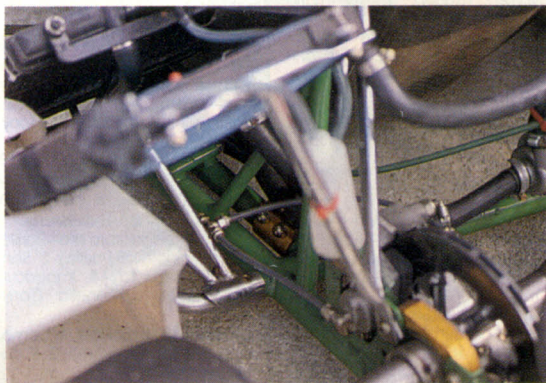
Finale: 1. Gagliardini (I) 29 giri in 20'43"358 alla media di 88,164 kmh; 2. Alessandro a 0'607; 3. Savani a 1'273; 4. Laudato a 2'796; 5. Antonini a 3'215; 6. Oriandi a 10'270; 7. Luopajarvi (Sf) (Crg-Tm-Vega) a 11'476; 8. Griggio (Birel-Tm-Vega) a 11'744; 9. Becicka a 13'743; 10. Bertheaux (F) (Tony-Pavesi-Bridgestone) a 17'668; 11. Ottaviani (I) (Crg-Pavesi-Vega) a 17'756; 12. Gironacci a 18'291; 13. Wolf (D) (Crg-Tm-Bridgestone) a 22'933; 14. Gavazzoni (I) (Brm-Power-Vega) a 24'115; 15. Bartak (Cz) (Birel-Tm-Vega) a 26'211.

OK IN ITALIA, NON IN FRANCIA

Lo scandalo dei telai Ic-C

Che i telai dell'Ic-C, ossia del gruppo 2, possano essere dotati di appendici varie, si sa, è una cosa normale. Vi sono infatti scocche come quella Tony Esprit nate proprio con il quarto tubo mobile. Ciò che ha stupito tutti all'Europeo di Val Vibrata è però che gli stessi particolari, bocciati dai commissari alla gara continentale della Ic-A a St. Amand-Colombiers, in Italia sono stati considerati regolari! Giova ricordare che alla gara francese riservata alla

100, per la quale valevano comunque tutte le regole dei telai del gruppo 2, gli ufficiali di gara, oltre a fare smontare le appendici, avevano obbligato alcuni concorrenti anche a segare dei tubi all'interno delle scocche... Queste due interpretazioni diametralmente opposte del regolamento debbono indurre a una riflessione e a un chiarimento preciso da parte della Federazione internazionale, se non altro per salvaguardare la credibilità di questa disciplina.



La barra all'estremità della scocca, sopra, e il quarto tubo del Tony Esprit, in alto, a Val Vibrata sono stati giudicati regolari

TRAFILTUBI S.R.L.
NOVEGRO DI SEGRATE (MI)

Telefono (02) 7020080
(4 linee ricerca automatica)
Fax (02) 7560251

TUBI DI ACCIAIO TRAFILATI A FREDDO
al carbonio e legati al cromo molibdeno
**PER ROLL-BAR DI VETTURE RALLY
AUTOCROSS-FUORISTRADA
TUBI A PROFILI SPECIALI**

per leve e sospensioni
TUBI PER TELAI KART
di qualsiasi misura
TUBI ACCIAIO A RINFORZO PORTIERE
per autovetture da competizione

IRIDE

Dopo l'edizione del '93 a Laval, il mondiale **F. S-A e F. A** ritorna in Francia. Con benzina unica per tutti e gli italiani favoriti

ARTURO RIZZOLI

Il mondiale di F. Super A e F.A., la massima espressione del kartismo della classe 100 e comunque di questa disciplina in assoluto, anno dopo anno acquisisce sempre più i connotati di una competizione in cui i piloti tornano a contare. All'appuntamento fissato per il prossimo 16 e 17 settembre, sulla pista francese di Valence, la benzina sarà uguale per tutti e gestita a parco chiuso, come del resto nel campionato europeo. Per la verità qualcosa di simile era già accaduto al mondiale disputato un anno fa in Argentina; ora però tutto è regolamentato. Con precisione. Quanto alle gomme, ogni pilota avrà a disposizione due treni per la fase delle prequalificazioni, uno per tempi e batterie e uno per finale e prefinale. Sotto questo aspetto dobbiamo quindi attendere ancora un anno per avere i pneumatici uguali per tutti (nell'ambito dello stesso costruttore) distribuiti per sorreggio al parco chiuso. Questa procedura entrerà in vigore nel '96.

PILOTI. A proposito di partecipanti, va evidenziato che mancherà Jarro Trulli, che per contratto si è riservato la priorità degli impegni automo-

bilistici su quelli di kart: l'abruzzese correrà infatti nella F.3 tedesca a Singen. Anche se mancherà un grosso nome, sono comunque molti i piloti di blasone che si presentano con le carte in regola per l'assalto all'Iride. Ad esempio sarà interessante vedere se in F.S-A il campione europeo Orsini sarà ai vertici come all'inizio della stagione. A una verifica sono attesi anche Simpson e Manetti vincitori dell'ultimo appuntamento dell'europeo. De Nies, secondo in Argentina un anno fa e finora costretto ad accontentarsi di guidare solo la Pace-car, torna in gara al mondiale con fieri propositi di rivincita. Interessante sarà poi vedere come andrà lo specialista della 125 Azzolina. Un'altra nota interessante è rappresentata dai cambi di motore. Le file dei piloti Vortex sono state state infoltite dall'arrivo di Mislijevic (prima con l'Italsistem) e Maggio (finora con il Rotax). Nella F.A, dopo avere disputato un campionato europeo eccezionale, da Panatno si attendono performance sempre sullo stesso standard. Nella categoria inferiore saranno comunque da tenere d'occhio baby-buttanti come Garcia.



La Pace-car, finora guidata da De Nies, al mondiale di Valence passerà al quattro volte iridato della 125 Piccini

Le gare

KARTING

a cura di ARTURO RIZZOLI

NEWS

IL CALENDARIO

17 settembre

- **Pista Roche de Glun** Valence (F) Mondiale F. Super A e FA 60, 100, 125, Amatori
- **Pista Volturno** Calazzo (Ce) 60, 100, 125, Amatori
- **Circuito Castel** S. Pietro Castel S. Pietro (Bo) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista Romea** Comacchio (Fe) 100, 125, Amatori gara riservata Uisp
- **Pista Coggi** Corridonia (Mc) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista dei Fiori** S. L. del Sannio (Bn) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista Due Mari** Amato (Cz) 60, 100, 125, Amatori
- **Circuito di Nerviano** Nerviano (Mi) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista Verde** Caselle d'Altilvole 60, 100, 125, Amatori
- **Pista Kobra** Pignola (Pz) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista di Atina** Atina (Fr) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista S. Venera** Acireale (CT) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista Sport Club** Fasano (Br) 60, 100, 125, Amatori

Carnibella dominatore nella 100 J a San Venera

PISTA SANTA VENERA

Acireale (CT), 3 settembre 1995

1. Trofeo preparatore

2. prova
Classe 60 Minikart: 1. Marco Salemi 6 giri in 6'41"24; 2. Giovanni Greco 6'41"66; 3. Berretta 6'43"24; 4. Bilardo 6'54"50; 5. Paolo Nicolosi 6'55"29.

Classe 100 Junior: 1. Carnibella 10 giri in 8'49"76; 2. Vincenzo Ampolo 9'00"00; 3. Buonvicino 9'05"36.

Classe 100 Internazionale: 1. Paolo Pignataro 10 giri in 8'50"37; 2. Cubeda 8'57"47; 3. Stracuzzi 8'57"72; 4. Recupero 9'00"48; 5. Cavallaro 9'08"71.

Classe 125 Internazionale: 1. Inzillo 10 giri in 8'57"65.

Classe 100 Amatori: 1. Ingo 10 giri in 9'25"05; 2. Luigi Pignataro 9'27"50; 3. Italia 10'01"52; 4. Di Rosa a 7 giri; 5. Bianco a 8 giri.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Sciacca 10 giri in 9'37"94.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Iarrera 10 giri in 9'00"27; 2. Costanzo 9'01"56; 3. Lo Re 9'02"28; 4. Celi 9'07"58.

Classe 100 Club: 1. Putano 10 giri in 9'16"20; 2. Calderara 9'18"38; 3. Nucifora 9'20"78; 4. Pappalardo 9'21"30; 5. Gemellaro 9'31"49.

Classe 125 Club: 1. Zaccone 10 giri in 9'07"96; 2. Mazzù 9'11"86; 3. Cannone 9'12"34; 4. Berté 9'12"76; 5. Guaceci 9'13"15.

NOTA. Per motivi non dipendenti dalla nostra volontà queste classifiche non sono complete in tutte le loro parti, ce ne scusiamo con i lettori e con i piloti.

Lazzara... cammina fortissimo alla Winner

PISTA WINNER

2. prova trofeo Alfa

Nizza Monferrato (At), 3 settembre 1995

Classe 60 Minikart: 1. Tarlasco (Cmp) 8 giri in 7'45"30; 2. Turchetto (Pcr) 7'47"30; 3. Salvarini (Top) 7'47"50; 4. Gaggianesi (Top) 7'47"60; 5. Ragna (Gap) a 7'49"50. Tutti i motori sono Comer.

Classifica provvisoria del trofeo: 1. Tarlasco punti 193; 2. Gaggianesi 191; 3. Salvarini 188; 4. Ro-

BENEDETTI



Scarabelli, a lato, si imposto nella 125 Nizza. Garuffi, in basso precede Manna e Pini nella 100 J a Mantova

gna 187; 5. Pandolfi 180.

Classe 100 Junior: 1. Morardo (Tony-Parilla) 15 giri in 15'18"61; 2. Cavaciuti (Pcr-Parilla) 15'20"68; 3. Fornara (Tony-Parilla) 15'29"70; 4. Camathias (Cmp-Pcr) 15'29"96; 5. Scaglione (Tony-Vortex) 15'30"22.

Classifica provvisoria del trofeo: 1. Morardo punti 195; 2. Galleano 187; 3. Fornara 185; 4. Della Tor 167; 5. Wiser 164.

Classe 100 Nazionale: 1. Alfieri (Pcr-Pcr) 20 giri in 14'56"27; 2. Cazzaniga (Tony-Italsistem) 14'56"73; 3. Peretto (Tony-Parilla) 15'03"55; 4. Costamagna (Tony-Vortex) 15'05"42; 5. Giarramia (Pcr-Pcr) 15'08"72.

Classifica provvisoria del trofeo: 1. Alfieri punti 191; 2. Cazzaniga 190; 3. Peretto 184; 4. Calleano e Costamagna 178.

Classe 100 Internazionale: 1. Caprano (Tony-Parilla) 20 giri in 15'05"90; 2. Culicasi (Tony-Vortex) 15'14"41.

Classe 125 Nazionale: 1. Marco Bozzoni (Tony-Pavesi) 20 giri in 14'41"93; 2. Favaro (Tony-Pavesi) 14'46"33; 3. Repetto (Tony-Pavesi) 14'46"72; 4. Garzena (Dap-Pavesi) 14'49"38; 5. Pollari (Tony-Tm) 14'49"87.

Classifica provvisoria del trofeo: 1. Argenzano punti 187; 2. Garzena 182; 3. Bargetto 174; 4. Cesio 173; 5. Favaro 172.

Classe 125 Internazionale: 1. Scarabelli (Crg-Tm) 20 giri in 14'18"31; 2. Tassisto (Dap-Pavesi) 14'18"61; 3. Suraci (Gold-Tm) 14'23"13; 4. Staffieri (Tony-Pavesi) 14'25"62; 5. Bongini (Tibikart-Pavesi) 14'27"42.

Classifica provvisoria del trofeo: 1. Scarabelli punti 200; 2. Tassisto 179; 3. Pompei, Pianelli 178; 5. Staffieri 174.

Classe 100 Amatori: 1. Puppo (Tony-Sirio) 15 giri in 11'46"30; 2. Conterno (Haase-Lame) 11'46"98; 3. Garrone (Crg-Sirio) 12'03"22; 4. Sora (Tibikart-Italsistem) 12'11"78; 5. Viglione (Haase-Sirio) 12'15"06.

Classifica provvisoria del trofeo: 1. Puppo punti 200; 2. Conterno 191; 3. Garrone 182; 4. Reineri 175; 5. Viglione 170.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Lazzara (Gold-Tm) 15 giri in 11'21"15; 2. Franzoni (Kall-Pavesi) 11'22"05; 3. Galati (Tony-Tm) 11'23"73; 4. Ceretto (Kall-Tm) 11'30"27; 5. Conte (Birel-Tm) 11'30"91.

Classifica provvisoria del trofeo: 1. Franzoni punti 195; 2. Lerccara 188; 3. Ceretto 187; 4. Galati; 5. Santin 179.

Un successo Gentile nella 125 N a Ruffano

PISTA SAN MARCO

Ruffano (Le), 3 settembre 1995

Classe 60 Minikart: 1. Lupo (Tony); 2. Basilico (Tony); 3. Sacco (Kall); 4. Impedovo (Kall); 5. Caccioli (Tony). Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. De Palo (Kall-Parilla); 2. Mitrugno (Kall-Parilla); 3. Ciccarone (Tony-Parilla).

Classe 100 Nazionale: 1. Caramia (Tony-Parilla); 2. Mimmo (Tony-Parilla); 3. Cariolo (Kall-Parilla).

Classe 100 Internazionale: 1. Giampiero Pignataro (Kall-Parilla); 2. Cistemino (Kall-Parilla); 3. Santoro (Tony-Parilla); 4. Impedovo (Kall-Parilla); 5. Minella (Tony-Parilla).

Classe 125 Nazionale: 1. Domenico Gentile (Tony-Tm); 2. Centonze (Tony-Tm).

Classe 125 Internazionale: 1. Infantini (Tony-Tm); 2. Schena (Tony-Tm); 3. Pezzolla (Tony-Tm); 4. Cofano (Tony-Tm).

Classe 100 Amatori: 1. Rubano (Kall-Parilla); 2. Pascale (Kall-Parilla); 3. Misoi (Kall-Parilla).

Zuccher festeggia a Mantova i 53 anni

PISTA NUVOLARI

Curtonovo (Mn), 3 settembre 1995

Classe 60 Minikart: 1. Ardigò (rel) 10 giri in 8'00"7 alla media di 67,397 kmh; 2. Lonardi (Dap) a 3. Sternieri (Kall) a 1'2; 4. Montani (Tibikart) a 9'0; 5. Zanardelli (rel) a 9'3. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Garuffi (ny-Pcr) 18 giri in 12'01"7 alla media di 80,807 kmh; 2. Manna (lame) a 0'4; 3. Pini (Pcr-Pcr) a 4. Ballarin (Kall-Parilla) a 2'8. Masciari (Tony-Pcr) a 3'1.

Classe 100 Nazionale: 1. V. nesi (Npk-Italsistem) 18 giri in 11'45"1 alla media di 82,705 kmh; 2. Barbi (Crg-Italsistem) a 3'1; Pagnani (Haase-Titan) a 6'1; Scenini (First-Corner) a 8'0; 5. Lombo (Birel-Italsistem) a 8'5.

Classe 100 Amatori: 1. Zuccher (Tony-Sirio) 18 giri in 12'27"2 alla media di 78,046 kmh; 2. Emanuele Rossi (Tony-Italsistem) a 0'7; Guarnieri (Top-Parilla) a 0'7; Casiraghi (Haase-Sirio) a 5'2; Dall'Acqua (Fullerton-Pcr) a 5'2.

Classe 125 Amatori (valvola) Alberto Iachelli (Crg-Tm) 18 giri in 12'01"5 alla media di 80,820 kmh; 2. Pizzamiglio (Crg-Pavesi) a 1'6; 3. Vignoni (Gold-Tm) a 1'6; 4. nedetti (Tony-Tm) a 1'3'9; 5. Di ronimo (Birel-Tm) a 14'3.



Lo stile scelto dai Campioni



Accessori per Kart

GIACOLETTO PIERLUIGI 10081 Castellamonte (TO) Frazione Preparetto 127 - Tel. 0124-513904

STOCK CAR GORDON FINTA UNA SOSTA

A Jeff riesce il bluff

Redon campione di F. 3 francese

ALBI — Ha vinto la prima gara, ha sbagliato tutto nella seconda, assumendosi subito la responsabilità dell'errore, ma alla fine, grazie al gioco degli scarti, Redon ce l'ha fatta comunque a battere Minassian e ad aggiudicarsi il campionato francese di F.3 con un appuntamento di anticipo sulla conclusione della stagione. Nella seconda gara Redon è infatti uscito violentemente di pista mentre attaccava Minassian. Essendo però validi solo 11 risultati su 13, il ventiduenne pilota del team di Gerard Camilli ha comunque raggiunto l'obiettivo.

FORMULA 3

Albi (F), 3 settembre
c. francese 9/10, prova

1. gara: 1. Redon (Dallara 394-Fiat) 12 giri in 14'20"71, 178,229 kmh; 2. Minassian (Dallara 394-Fiat) a 0"72; 3. Dussau (Dallara 394-Renaulf) a 3"03; 4. Janoray (Dallara 393-Opel) a 4"74; 5. Ayari (Dallara 394-Opel) a 8"56.

Gpv: Minassian, 1'10"71, media 180,789 kmh.

2. gara: 1. Minassian, 12 giri in 14'25"33, media 177,277 kmh; 2. Dussau a 3"04; 3. Roy (Dallara 394-Mugen) a 12"04; 4. Pompidou (Dallara 394-Fiat) a 16"74; 5. Charon (Dallara 394-Fiat) a 20"45.

Gpv: Minassian, 1'11"14, media 179,696 kmh.

Classifica camp.: 1. Redon 130; 2. Minassian 121; 3. Dussau 108; 4. Janoray 102.

RAVAILLON



DARLINGTON — Nulla ha fermato Jeff Gordon, l'astro nascente delle Stock Car. Nemmeno un testacoda al 130esimo giro, che lo aveva fatto retrocedere al quattordicesimo posto, e una foratura. Nella 23esima prova della Winston Cup ha giocato di forza e d'astuzia; non ha mollato un attimo, anche quando sembrava tutto perduto; nel finale ha perfino bluffato, fingendo una sosta ai box per ingannare gli avversari. E con appena 50 giri al comando su 367 giri di corsa — una estenuante maratona di 4 ore e 8 minuti — Gordon ha battuto per appena 0"66, Earnhardt e Rusty Wallace, con i quali ha lottato fianco a fianco nei 9 giri finali, dopo l'ultima bandiera gialla, in un'avvincente volata che ha tenuto tutti con il fiato sospeso. Per il ventiquattrenne Gordon è stata la sesta vittoria della stagione, contro le appena tre dei suoi diretti avversari, Marlin e Earnhardt, che ora in classifica generale sono staccati di oltre 200 punti. Per Earnhardt la gara di Darlington è stata invece un po' una beffa. Prima di cedere a Gordon, il sette volte campione era infatti stato in testa per ben 208 giri. Poi il pilota della Chevrolet Monte Carlo del team Childress ha visto sfumare tutto il suo vantaggio durante le numerose fasi di neutralizzazione della gara — tre per incidenti — e per un forte sovrasterzo proprio nelle nove tornate decisive, in cui è a mala pe-



AP

Gordon, sopra, mentre riparte dai box, davanti a Martin e Bobby Labonte. Vip a Darlington: a lato, da destra, Bob Dole, senatore repubblicano rivale di Clinton, Richard Childress, team manager di Earnhardt, e David Beasley, governatore della Carolina del Sud, osservano la Chevrolet del pluricampione

na riuscito a difendersi dagli attacchi del grande rivale Rusty Wallace, con la Ford Thunderbird. Al quarto e quinto posto si sono invece

piazzate le redive Pontiac Grand Prix di Ward Burton e Michael Waltrip, autore di un'ottima rimonta. Con il primo e secondo posto di

Gordon e Earnhardt, con largo anticipo la Chevrolet si è intanto già matematicamente assicurata il titolo costruttori. *Antonio Ferrari*

Prima pole position per John Andretti

DARLINGTON — Prima pole per John Andretti, con il tempo di 29"380 alla media di 269,312 kmh. A Darlington il nipote di Mario «Piedone» ha ottenuto la prima prestazione di rilievo da quando ha deciso di correre con le Stock Car. Poi in gara, dopo essersi portato più volte al comando, ha purtroppo concluso dodicesimo per noie al motore. Dopo aver corso in F.IndyCar e in Imsa, John è entrato «a tempo pieno» nella Serie lo scorso anno e attualmente è il pilota di punta del team di Kranefuss, ex responsabile delle attività sportive della Ford, e Haas, titolare della nota squadra di F.IndyCar. Il team Kranefuss-Haas è di recentissima costituzione e in Stock Car mira a imporsi come top team della Ford, dalla quale oggi ha già un cospicuo supporto. «Dopo questa pole, d'ora in poi correrò con un po' meno pressione addosso — ha spiegato John a Darlington — anche se la pressione sparisce solo il giorno in cui vai in pensione...».



F. INDY LIGHT CON POLEMICA

Per Chaves tocco... vincente

VANCOUVER — Primo successo di Pedro Chaves in F. Indy Light, nell'11. prova della stagione. E' stata in ogni modo una vittoria controversa, perché Chaves è passato in testa al 29. giro dopo aver tamponato e mandato in testacoda Greg Moore, già da tempo campione. «Sono uscito dalla curva numero 2 più veloce di lui e nella successiva Greg ha anticipato la frenata così non sono riuscito a evitarlo» si è giustificato Chaves. Ma ha ribattuto Moore. «Non ho fatto altro che tenere la mia

traiettoria e frenare forse non al limite ma comunque dove freno sempre».

F. INDY LIGHT

Vancouver (CDN), 3 settembre
camp. Usa, 11. prova

Classifica: 1. Chaves, 44 giri in 51'29"013, media 140,509 kmh; 2. Boyer a 8'503; 3. Buhl; 4. A. Giuffone; 5. Moore; 6. Padilla; 7. Reid; 8. Guzman; 9. Firestone a 1 giro; 10. Seibert a 1 giro (tutti su Lola T93/20-Buick Gs)

Gpv: Moore, 1'01"455, media 160,514 kmh.

Classifica camp.: 1. Moore 219; 2. Buhl 140; 3. A. Giuffone 106; 4. Boyer 94; 5. Chaves 87; 6. Calkins 77; 7. Ward 53.

Prima vittoria in F.Indy Light per Chaves, a destra. In basso Empringham, in F.Atlantic. Nell'altra pagina, in basso, Redon nella F.3 francese



Dale e Rusty duri ma leali

DARLINGTON — Trenta giri finali con sorpassi da suspense, giochi di scie, staccate mozzafiato. A Darlington negli ultimi 70 chilometri Dale Earnhardt e Rusty Wallace si sono sfiorati almeno una decina di volte, «muso a filo di coda», ma senza mai toccarsi. Dopo il durissimo duello della settimana precedente, a Bristol, in cui fra i due c'era stato anche un involontario contatto, la Nascar — che gestisce la Winston Cup-Stock Car — li aveva richiamati entrambi, sollecitando un «chiarimento» reciproco. Così a Darlington Earnhardt e Wallace hanno combattuto con la massima correttezza. Durante l'ultima fase di neutralizzazione di gara con bandiera gialla, Rusty ha perfino mostrato a Earnhardt il pollice alzato, in segno di «è tutto ok»... e poi via, per un rush finale emozionantissimo, da veri campioni.

STOCK CAR

Darlington (USA), 3 settembre
Winston Cup, 23. prova

Classifica: 1. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo) 367 giri in 4.087', media 195,061 kmh; 2. Earnhardt (Chevrolet Monte Carlo) a 0'66; 3. R. Wallace (Ford Thunderbird); 4. W. Burton (Chevrolet Monte Carlo); 5. M. Waltrip (Pontiac Grand Prix); 6. Rudd (Ford Thunderbird); 7. Stricklin (Ford Thunderbird); 8. B. Labonte (Chevrolet Monte Carlo); 9. Speed (Ford Thunderbird); 10. Marlin (Chevrolet Monte Carlo).

Classifica camp.: 1. J. Gordon 3540; 2. Marlin 3323; 3. Earnhardt 3246; 4. Martin 3144; 5. Musgrave 3066; 6. T. Labonte 2940; 7. R. Wallace 2907.

INTERSERIE «CARECA» NE FA DI TUTTI I COLORI E COSI'...

Nel caos, Werner con la Kremer

SIEGERLAND — Ne ha combinate come al solito di tutti i colori, e si è giocato la vittoria. L'impetuoso — ed è dire poco — «Federico Careca» aveva la pole nella 4. prova della Interserie e poteva dominare con la sua velocissima Penske-Buick ex F.IndyCar. Ma nella prima manche ha saltato una chicane ed è rientrato ai box per scontare la penalità di uno stop and go... prima ancora di essere richiamato, creando scompiglio. Nella seconda manche è

finito invece in testacoda. Vittoria così nella prima manche di Werner e nella seconda di Stirling dopo i problemi al cambio per il pilota della Kremer CK7-Porsche.

INTERSERIE

Siegerland (D), 3 settembre

Eurocup, 4. prova

1. manche: 1. Werner (Kremer Porsche Ck7), 20 giri in 26'19"29, media 152,681 kmh; 2. «Federico Careca» (Penske-Buick) a 9"90; 3. Hasenbichler (Penske-Buick) a 35"56; 4. Lechner (Lola-Audi) a 49"33; 5. Rajamaki (Footwork-

Judd) a 1 giro; 6. Becker (Minardi-Ford) a 1 giro.

Gpv: «Federico Careca», 1'16"24, media 158,137 kmh.

2. manche: 1. Stirling (Lola Judd), 20 giri in 22'55"18, media 175,342 kmh; 2. Becker (Minardi-Ford) a 0'30; 3. Lechner (Lola-Audi) a 7'43; 4. «Federico Careca» (Penske-Buick) a 8'88; 5. Werner (Kremer Porsche) a 16'24; 6. Rajamaki (Footwork-Judd) a 23"13.

Gpv: «Federico Careca», 1'06"86, media 180,323 kmh.

Classifica camp. Div.1: 1. Becker 50; 2. «Federico Careca» 37,5; 3. Randaccio 35. **Div.2:** 1. Lechner 60; 2. Widmann 52; 3. Gebhardt 38,5. **Div.3:** 1. Bross 47; 2. Binder 37; 3. Stirling 27,5.

F. ATLANTIC VINCE E VA A DUE PUNTI DAL LEADER

Empringham a caccia di Hearn

VANCOUVER — Seconda vittoria consecutiva per Empringham in F. Atlantic. Nell'11. prova del campionato, quando ne manca appena una alla conclusione della stagione, Empringham ha così ridotto ad appena due punti il distacco in classifica generale dal leader Hearn, a Vancouver secondo, staccato di 5"65, rallentato da problemi di assetto sulla sua vettura.

ORSI



F. ATLANTIC

Vancouver (CDN), 2 settembre
camp. Usa, 11. prova

Classifica: 1. Empringham (Ralt Rt41), 32 giri in 1.01'17"441, media 85,837 kmh; 2. Hearn (Ralt Rt41) a 5"65; 3. Montgomery (Ralt Rt40); 4. Carpentier (Ralt Rt41); 5. Bentham (Ralt Rt41); 6. Mears (Ralt Rt41).

Gpv: Empringham, 1'05"066, media 151,606 kmh.

Classifica camp.: 1. Hearn 185; 2. Empringham 183; 3. Carpentier 129; 4. Montgomery 92; 5. Z. Giuffone 73.

MULLER

campione!

ALBI — Campione con una gara d'anticipo. Non poteva essere altrimenti nella serie francese di Superturismo per Yvan Muller, autentico dominatore della stagione. Il pilota della Bmw ha centrato l'obiettivo proprio nell'appuntamento più difficile, il meno favorevole alla sua vettura. Il tracciato piuttosto ondulato di Albi non si addiceva alla sua 318iS. Ed è stata infatti la Opel, grande favorita della vigilia, a centrare la «doppia doppietta» con Helary e Laffite, rispettivamente primo e secondo in entrambe le manche. Ma a Muller sono bastati due terzi posti per aggiudicarsi il titolo. Alla Opel non è invece riuscito il gioco di squadra, per cercare di rimandare la sfida decisiva all'ultimo appuntamento l'1 ottobre a Montlhery, anche questo un tracciato molto ondulato, poco gradito alla Bmw. Le Vectra di Helary e Laffite hanno dominato entrambe le manche; ma quella di Cudini, che avrebbe dovuto «completare l'opera» ha tradito... lasciando a piedi il suo pilota, per rottura del motore, proprio quando questi si trovava al comando della prima manche. Nel risultato di Albi, per Muller sono state decisive le ottime partenze, che gli hanno consentito comunque di mantenere il contatto con i primi; anche nella seconda manche quando sulla Bmw del pilota alsaziano si è verificato un calo di pressione dell'olio che gli ha fatto temere la possibilità del ritiro.



RAVAIOLI

318is) a 5'90; 4. David (Peugeot 405 Mi16) a 7'66; 5. Ortelli (Bmw 318is) a 23'67; 6. Tarres (Bmw 318is) a 31'15.
Gpv: Cudini (Opel Vectra) 1'19'70, media 160,396 kmh.

2. manche: 1. Helary, 21 giri in 28'14'43, media 158,434 kmh; 2. Laffite a 13'00; 3. Y. Muller a 14'28; 4. Aiello (Peugeot 405 Mi16) a 15'33; 5. Dillman (Opel Vectra) a 18'28; 6. David a 18'84.

Gpv: Helary, 1'19'53, media 160,739 kmh.

Classifica camp.: 1. Y. Muller 131; 2. Helary 119; 3. Aiello 76; 4. Cudini 66; 5. Laffite 54; 6. Alliot 45; 7. David 32.

Che spavento per Yvan le spie rosse nel finale!

ALBI — «Sono state due gare terribili ma ce l'ho fatta» Yvan Muller ha gridato di gioia al telefono, parlando con la madre, che ha chiamato subito al termine della seconda manche, appena avuta la certezza matematica di aver vinto il titolo. Al pilota della Bmw non sembrava ancora vero di essere riuscito a centrare l'obiettivo lottando da solo per tutta la stagione contro un autentico squadrone Opel. Poi Muller ha spiegato: «Il momento più brutto è stato a sei giri dalla conclusione della seconda manche, quando ho visto accendersi improvvisamente sul cruscotto tutte le luci rosse di allarme, per una perdita d'olio e un conseguente calo di pressione. Ho temuto di non riuscire a terminare la corsa. Ora finalmente ho vinto un campionato francese: puntavo da tempo a questo obiettivo perché, dopo i successi in kart, sono dovuto andare in Inghilterra per aggiudicarmi un titolo, quello della F.2 nel '92».

RAVAIOLI



ESTERO NEWS

a cura di MARCO RAGAZZONI

Autoscontro fra Watt e Giau in F. Opel

ZOLDER — Ennesimo scontro al vertice tra Watt e Giau, e non solo in senso figurato. In Belgio i due pretendenti al titolo europeo sono usciti di scena dopo essersi urtati alla curva che immette sui box, a 2 giri dalla fine. L'incidente ha così regalato la vittoria all'inglese Westbrook, al 3° centro stagionale. Giau, in crisi di gomme, ha subito la prepotente rimonta di Watt. Nel finale, per contenere l'irruenza del danese, Giau ha perso il controllo sullo sporco, agganciando la ruota rivale. Dopo la gara i commissari hanno ritenuto colpevole dell'accaduto il portoghese, escludendo dalla classifica ed ammonendolo. Ancora un podio per il brasiliano Uva (Draco), terminato alle spalle di Crevels. Francioni (Vergani) è risultato 8. tra gli iscritti all'europeo, dopo aver rotto la pompa all'ultimo giro.

E. R. Cappellani

F.OPEL

Zolder (B), 3 settembre
Euroseries, 13. prova

Classifica: 1. Westbrook 15 giri in 25'20'57, media 148,586 kmh; 2. Crevels a 6'10; 3. Uva a 10'77; 4. Berqmeister a 13'60; 5. Mordillo a 19'55; 6. Morth a 34'61; 7. Sagar a 40'58; 8. Francioni a 1 giro; 9. Watt a 3 giri.

Gpv: Watt, 1'39'47, media 154,426 kmh.

Classifica camp.: 1. Watt 176; 2. Giau 161; 3. Crevels 125; 4. Westbrook 106; 5. Couto 90; 6. Uva 81.

TURISMO

Albi (F), 3 settembre
c. francese, 15/16. prova

1. manche: 1. Helary (Opel Vectra) 21 giri in 28'19'27, media 157,983 kmh; 2. Laffite (Opel Vectra) a 0'25; 3. Y. Muller (Bmw

Ad Albi, primo e secondo posto di Helary e Laffite, sotto, in entrambe le manche. Due terzi posti hanno dato il titolo a Muller, in basso a sinistra. Nel Rallycross gran lotta in qualifica fra Hansen e Schanche, a fianco. Poi nella finale ha vinto il pilota della Ford. In basso, Danti a Turckheim



BISHOP

RALLYCROSS UN PUNTO LO SEPARA DAL LEADER HANSEN Ora Schanche è scatenato

DRAMMEN — Ormai Schanche è scatenato nella rimonta su Hansen. Nella 9. prova dell'europeo di Rallycross il pluricampione si è aggiudicato la terza vittoria consecutiva. Solo quinto il pilota della Citroën, dopo aver fatto spegnere il motore al via. Ora conserva la leadership in

campionato ma... per un punto. Buon terzo posto nella Divisione 1 del debuttante Walfridsson.

Eddie Laumanns

RALLYCROSS

Drammen (N), 3 settembre
c. europeo, 9. prova

Div. 1 Production Gr. N: 1. Opland (Mitsubishi) Lancer Evo)

20; 2. Carlsson (Toyota Celica GT4) 17; 3. Walfridsson (Mitsubishi Lancer Evo) 15; 4. Sällström (Ford Escort RS Cos.) 13; 5. Kittilsen (Ford Escort RS Cos.) 12; 6. Svan (Toyota Celica GT4) 11.

Div. 2 Special Gr. A: 1. Schanche (Ford Escort RS2000 4WD) 20; 2. Eklund (Subaru Impreza 555) 17; 3. Iversen (Ford Escort RS Cos.) 15; 4. Skogstad (Ford Escort RS Cos.) 13; 5. Hansen (Citroën ZX T16 4WD) 12; 6. Kristoffersson (Audi Coupé S2) 11.

Div. 3 Production Gr. N (2 wd fino a 1400 cc): 1. Beck (Citroën AX Sport) 20; 2. Kasse (Citroën AX GTI) 17; 3. Laurant (Peugeot 106 XSI) 15; 4. Nielsen (Rover Metro GTI) 13; 5. Nyström (Peugeot 205 rallye) 12; 6. Lehtonen (Citroën AX Sport) 11.

Classifica camp. Div. 1: 1. Opland 147; 2. Svan 120; 3. Kuypers 104. Div. 2: 1. Hansen 141; 2. Schanche 140; 3. Eklund 105. Div. 3: 1. Kasse 135; 2. Beck 129; 3. Novotny 94.

F.3000 GIAPPONESE SOLO NONO AL VIA E VINCE...

La rimonta di Gilbert-Scott

FUJI — Nono in griglia di partenza, sesto alla prima curva, quarto al secondo giro... Gilbert-Scott si è aggiudicato con una gran rimonta la 6. prova del campionato giapponese di F.3000, al Fuji. Ma non basta: il pilota

scottese ha piegato al 16. giro anche l'idolo locale Hoshino, che si era portato al comando al terzo giro dopo aver superato prima il poleman Toshio Suzuki e poi Kristensen, scattato in testa al via. Per Mauro Martini e

Marco Apicella, invece, rispettivamente solo un quinto e un ottavo posto. Afflitto sin dalle prove dai soliti problemi di motore, in gara Martini ha effettuato una gran rimonta, dal 16. posto. Apicella ha pagato come sempre la scarsa competitività delle gomme Yokohama, inferiori rispetto alla Bridgestone. Peccato anche per Kaneishi: negli ultimi giri si era avvicinato a Suzuki, ma proprio in quello finale è finito in testacoda ed è retrocesso al tredicesimo posto, a un giro. Tetsuya Tsuzuki

FORMULA 3000

Fuji (J), 3 settembre
camp. jap., 6. prova

Classifica: 1. Gilbert-Scott (Lola T93-Mugen) 45 giri in 59'05"736, media 203,962 kmh; 2. Hoshino (Lola T95-Mugen) a 1'43; 3. T. Suzuki (Lola T94-Mugen) a 4'71; 4. Kristensen (Lola T94-Mugen) a 13'56; 5. Martini (Lola T95-Mugen) a 20'49; 6. Masahiko Kageyama (Reynard 95D-Mugen) a 26'34; 7. Mitsusada (Lola T93-Mugen) a 33'33; 8. Apicella (Reynard 95D-Judd) a 49'24; 9. T. Kurosawa (Reynard 95D-Mugen) a 51'74; 10. Krosnoff (Lola T94-Judd) a 52'90

Gpv: Kaneishi (Lola T94-Judd), 1'17"832, media 206,753.

Classifica camp.: 1. T. Suzuki 21; 2. Kristensen 21; 3. Martini 11; 4. Hattori 11; 5. Takagi 11; 6. Hoshino 11; 7. Gilbert-Scott 10.

SALITE CON LA LUCCHINI È A UN PASSO DAL TITOLO

Danti espugna la Francia

TURCKHEIM — Terza vittoria assoluta e settima di classe Cn per Danti, con la Lucchini P3-Bmw, nel campionato europeo della montagna. Sul percorso francese l'italiano ha piegato anche il pilota di casa Chamberod e il rivale in campionato Faustmann, entrambi tra l'altro con vetture della classe maggiore C3. Neppure le «partigianerie» di casa hanno fer-

mato Danti. «Il direttore di gara non voleva farci ripetere la terza manche dopo che io e altri piloti avevamo trovato la strada bloccata da una vettura di traverso — ha spiegato Danti — così la vittoria assoluta sarebbe andata a Chamberod. Per fortuna che è intervenuto un ispettore della Fia. Ripetendo la manche, ho potuto battere ancora il francese e per som-

ma tempi ho vinto. Ora punto al titolo: con lo scarto dei risultati ancora da effettuare, sono favorito rispetto a Faustmann».

SALITE

Turckheim (F), 3 settembre
c. europeo, 10. prova

Classifica: 1. Danti (Lucchini P3-Bmw Cn) 5'32"871; 2. Chamberod (Norma N11c C3) 5'34"309; 3. Faustmann (Faust-Bmw C3) 5'36"338; 4. Dosieres (Lucchini Sp390 Cn) 5'40"813; 5. Micanek (Lucchini P3-Bmw Cn) 5'52"898; 6. Bormolini (Osella Cn) 5'57"275; 7. De La Casa (Osella Pa9 C3) 5'58"025; 8. Petit (Taj C3) 6'01"523; 9. Castellana (Norma M14 Cn) 6'06"168; 10. Koepfel (Prc M87 C3) 6'12"907.

Classifica camp. Div. 1: Kramsky 135; 2. Vavrinec 111; 3. Rossi 94. Div. 2: 1. Faustmann 145; 2. Danti 140; 3. Dosieres 110.

TOMAZZONI



La F. Nippon non sarà monomarca

FUJI — Nel '96 la federazione giapponese osserverà che cosa accadrà nel campionato europeo di F.3000, che diventerà un monomarca per telai Lola (la scelta dei motori deve essere ancora effettuata). Poi deciderà. Nell'attesa, la stagione '96 della F.3000 orientale si correrà ancora con monoposto '95. La serie verrà chiamata Formula Nippon, un nome forse di prestigio in Giappone, ma certamente riduttivo per il resto del mondo. Ogni appuntamento avrà in programma due gare, ciascuna di 100-150 km, contro i 200-210 della singola attuale. Per il '97 è molto difficile, comunque, che la Formula Nippon sceglierà la soluzione monotele. Per ora si pensa infatti solo a motori uguali per tutti, da circa 500 cv, e a tal proposito è molto interessante anche la Opel. «La categoria è per noi come la F.1 in occidente — ha spiegato Moto Moriwaki, titolare del team Nova — per cui sarebbe riduttivo trasformarla completamente in un monomarca».

DOVE SI CORRE

a cura di MARCO RAGAZZONI

WEEK END

VELOCITA'

16-17 SETTEMBRE

VARANO (PR)

Italiano Superturismo
Tel. 089/232806-237897

IMOLA (BO)

Italiano F.3
Italiano Prototipi
Italiano F. Europa Boxer
Trofeo Ferrari 348
Trofeo Gt
Trofeo Fisa Superformula
Tel. 06/5200306

PEDAVENA-C. D'AUNE (BL)

Italiano Velocita' in Salita
Trofeo della Montagna
Autostoriche
Italiano Elettriche
Tel. 0439/310155

CIMINO (VT)

Coppa Italia Velocita' in Salita
Tel. 0761/224806

LOMBARDORE (TO)

Trofeo C.a.l.f.
Tel. 011/9956910

TOKACHI (J)

Giapponese F.3000

DOVER (USA)

Winston Cup-Stock Car

BABA (SLO)

Europeo della Montagna

SINGEN (D)

Dtm
Tedesco F.3

LE MANS (F)

Francese F.3

ZANDVOORT (NL)

Eurocup F.Ford

RALLY

15-18 SETTEMBRE

AUSTRALIA (AUS)

Mondiale

15-17 SETTEMBRE

MESSINA (ME)

Italiano Assoluto
Tel. 090/2933031

IMPRUNETA (FI)

Trofeo Tradizione Terra
Tel. 055/574787

CITTA' DI MILANO (MI)

Tel. 02/781884

SILA (CS)

Tel. 0984/75425

UDINE (UD)

Trofeo delle Polizie Europee
Trofeo Gen. Leso
Tel. 0432/506513

MANX (GB)

Europeo Coeff.10

YU (YU)

Europeo Coeff.2

EQUATOR (EAK)

Africano

ALTRE SPECIALITA'

16-17 SETTEMBRE

FIANCHI DI DONNA (FO)

Italiano Velocita' su Terra
Tel. 0543/34435

SUSA-MONCENISIO (TO)

Italiano Slalom
Tel. 0173/65425

MONTEPRANDONE (AP)

Coppa Csaì 3. zona
Tel. 0746/485217

OTTAVIANO (NA)

Coppa Csaì 5. zona
Tel. 0823/444704

ETNA (SR)

Slalom dell'Arcobaleno
Tel. 091/344533

VARESE (VA)

Slalom
Tel. 0332/821300

BENEVENTO (BN)

Coppa Csaì Fuoristrada
Tel. 02/230018



EUROSPORT

Lunedì 11 settembre

11.00 E 17.30 F.INDY
gara a Laguna Seca

13.45 E 18.30 FORMULA 1
gara a Monza

20.00 SPEEDWORLD

Martedì 12 settembre

13.30 SPEEDWORLD

17.30 MOTORS

Mercoledì 13 settembre

23.00 GRAND PRIX

Giovedì 14 settembre

10.30 GRAND PRIX

Sabato 16 settembre

23.30 DTM

prove a Singen

01.00 MOTORSPORTS

Domenica 17 settembre

08.30 MOTORSPORTS

20.30 DTM

gara a Singen

Lunedì 18 settembre

13.00 DTM

gara a Singen

18.30 DTM

gara a Singen

20.00 SPEEDWORLD

SKY SPORTS

Lunedì 11 settembre

12.00 DRAG RACING

17.00 WORLD OF SPEED

Mercoledì 13 settembre

10.30 WORLD OF SPEED

16.00 MOTORSPORT

Giovedì 14 settembre

21.00 POLE POSITION

Venerdì 15 settembre

11.00 POLE POSITION

Sabato 16 settembre

19.30 MOTORSPORT

DSF

Lunedì 11 settembre

24.00 MOTORSPORT

Mercoledì 13 settembre

24.00 ADAC CUP

Giovedì 14 settembre

09.00 ADAC CUP

Venerdì 15 settembre

13.30 E 23.45

MOTORSPORT

Sabato 16 settembre

13.00, 13.45, 16.00

19.30 E 21.15

MOTORSPORT

Domenica 17 settembre

11.30 E 18.30

MOTORSPORT

Lunedì 18 settembre

10.00, 16.00 E 23.00

MOTORSPORT



fotografie PHOTO4

SETTE GIORNI IN TV

ITALIA 1

Lunedì 11 settembre

24.30 FORMULA 1

Speciale dopo Monza

Mercoledì 13 settembre

24.30 ITALIA 1 SPORT

Formula 1

Domenica 17 settembre

13.15 GRAND PRIX

Lunedì 18 settembre

24.05 SPECIALE RALLY

TMC

Mercoledì 13 settembre

24.40 CRONO

Sabato 16 settembre

12.00 TMC SPEED

12.30 E 01.30 SUPERT

prove a Varano

13.30 CRONO



Domenica correrà a Varano il Superturismo, sopra, che andrà in onda anche su Tmc. Venerdì partirà a Perth, in Australia, la sesta prova del Mondiale rally. In alto la Mitsubishi

Domenica 17 settembre

14.10 SUPERT

gara a Varano

19.45 TMC SPEED

TELE + 2

Lunedì 11 settembre

15.45 COAST TO COAST

F.Atlantic

Giovedì 14 settembre

15.00 COAST TO COAST

Stock Car

Domenica 17 settembre

14.00 DTM

gara a Singen

15.15 DTM

gara a Singen

VIDEOMUSIC

Giovedì 14

22.30 EASY DRIVER

Domenica 17 settembre

13.30 EASY DRIVER